Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K2303BPGST-VG01
Datum print	31 Mei 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**7**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**9**
1.1	Algemeen	9
1.2	Doelstelling	11
1.3	Bevoegdheden	11
1.4	Crisis- en herstelwet	12
1.5	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**13**
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	13
2.2	Geldend planologisch kader	13
2.3	Beschrijving van het plangebied	17
2.4	Geschiedenis van het plangebied	20
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**23**
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid	28
3.4	Gemeentelijk beleid	30
Hoofdstuk 4	**Het ruimtelijk kader**	**49**
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	49
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	55
Hoofdstuk 5	**Milieueffectrapportage**	**59**
5.1	Algemeen	59
5.2	MER Verdi	59
5.3	Advies Commissie mer	61
5.4	Conclusie	62
Hoofdstuk 6	**Verkeer en parkeren**	**65**
6.1	Algemeen	65
6.2	Verkeer: Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar	65
6.3	Openbaar vervoer	80
6.4	Langzaam verkeer	81
6.5	Conclusie	84
Hoofdstuk 7	**Geluid**	**85**
7.1	Algemeen	85
7.2	Regelgeving	85
7.3	Beleid	88
7.4	Resultaten onderzoeken	88
7.5	Regeling in bestemmingsplan	92
7.6	Conclusie	93
Hoofdstuk 8	**Luchtkwaliteit**	**95**
8.1	Algemeen	95

8.2	Regelgeving	95
8.3	Beleid	97
8.4	Resultaten onderzoeken	98
8.5	Conclusie	98
Hoofdstuk 9	**Externe veiligheid**	**101**
9.1	Algemeen	101
9.2	Regelgeving	101
9.3	Beleid	104
9.4	Resultaten onderzoeken	105
9.5	Verantwoording	106
9.6	Conclusie	109
Hoofdstuk 10	**Milieuzonering**	**111**
10.1	Algemeen	111
10.2	Geluid en de VNG Brochure	112
10.3	Stemgeluid onderwijs en horeca	113
10.4	Sporthallen Zuid	114
10.5	Gasdrukmeet- en regelstation Noordzone IJsbaanpad	114
10.6	Olympisch Stadion	115
10.7	Conclusie	126
Hoofdstuk 11	**Bodem**	**127**
11.1	Algemeen	127
11.2	Regelgeving	128
11.3	Uitgangspunten en onderzoek bodem	131
11.4	Conclusie	132
Hoofdstuk 12	**Water**	**133**
12.1	Algemeen	133
12.2	Regelgeving	134
12.3	Beleid	137
12.4	Watertoets	140
12.5	Conclusie	149
Hoofdstuk 13	**Natuur en Landschap**	**151**
13.1	Algemeen	151
13.2	Toetsingskader	151
13.3	Resultaten onderzoeken	152
13.4	Conclusie	157
Hoofdstuk 14	**Hoogbouwaspecten**	**159**
14.1	Bezonning	159
14.2	Windhinder	164
14.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	169
14.4	Inkijk	171
Hoofdstuk 15	**Cultuurhistorie en archeologie**	**173**
15.1	Algemeen	173
15.2	Regelgeving	173
15.3	Resultaten onderzoeken	176
15.4	Conclusie	177

Hoofdstuk 16	**Duurzaamheid**	**179**
16.1	Algemeen	179
16.2	Toetsingskader	179
16.3	Duurzaamheid in Zuidas	180
16.4	Doorwerking planvorming	181
Hoofdstuk 17	**Juridische planbeschrijving**	**185**
17.1	Algemeen	185
17.2	Planvorm	185
17.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	185
17.4	Regels over geluid	185
17.5	Regels over wonen	188
17.6	Artikelgewijze toelichting	189
Hoofdstuk 18	**Economische uitvoerbaarheid**	**203**
Hoofdstuk 19	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**205**
19.1	Artikel 3.1.1. Bro - overleg	205
19.2	Maatschappelijk overleg	207
19.3	Stakeholders	208
19.4	Participatie	209

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

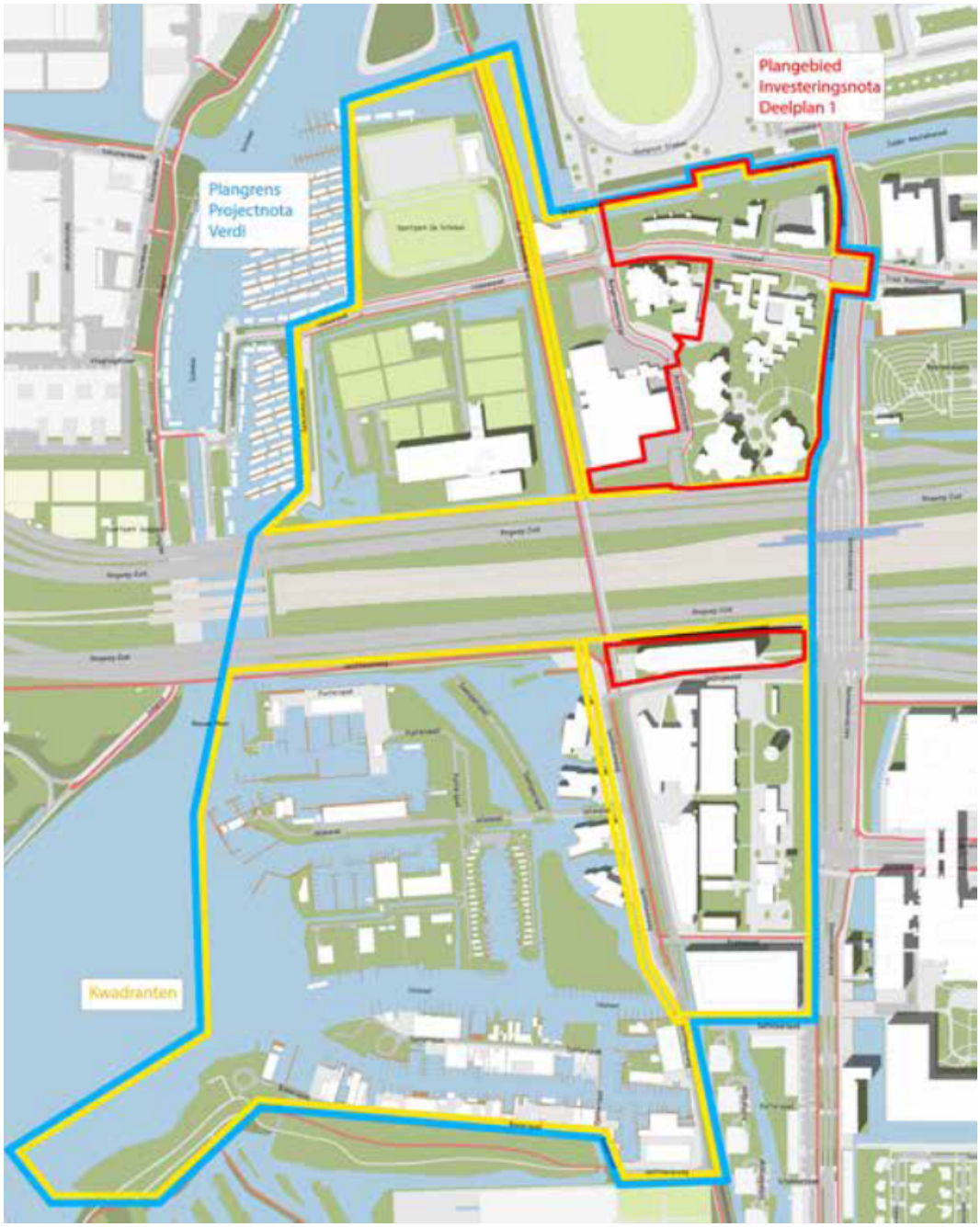
1.1 Algemeen

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

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad in 1998, wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Verdi.

Voor de uitbreiding van Zuidas met het projectgebied Verdi heeft het college van burgemeester en wethouders op 14 november 2017 ingestemd met Principebesluit Verdi, en daarmee met de verdere uitwerking van de ruimtelijke mogelijkheden in het gebied. Voor heel deelgebied Verdi is vervolgens een Projectnota Verdi opgesteld en vastgesteld door het college (Bijlage 2 bij het bestemmingsplan). Parallel aan de Projectnota Verdi, is de Investeringsnota voor Verdi Deelplan 1 opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad op 19 september 2019 (Bijlage 3 bij het bestemmingsplan). Hierin worden concrete keuzes gemaakt voor de transformatie van Verdi tot een gemengd werk-woongebied. Deelplan 1 omvat de kavels van Infinity, Tripolis, Noordzone IJsbaanpad en de openbare ruimte rondom het Burgerweeshuis (zie rode plangrens in figuur 1).

Deze besluiten geven de kaders en ambities van de gemeenteraad weer voor de ontwikkeling van Verdi en vormen ook de basis voor dit bestemmingsplan.



Figuur 1: Plangrens Verdi totaal (blauw) en Verdi Deelplan 1 (rood)

Noordzijde IJsbaanpad

Onderdeel van Verdi Deelplan 1 is het deelgebied Noordzone IJsbaanpad. Dit deelgebied bestaat grofweg uit vier kavels en is gelegen direct ten zuiden van het Olympisch Stadion. Van oost naar west voorziet het plangebied in de (nieuwbouw)kavels 1, 3, 2 en 4. De gronden zijn volledig in eigendom van derden.

In november 2021 is in samenspraak met de eigenaar van de gronden binnen het plangebied het

Stedenbouwkundig Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad (hierna: het Stedenbouwkundig Toetsingskader) opgesteld. Het Toetsingskader betreft een verdere uitwerking van de Investeringsnota waarin de stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Kavels 1-3 zijn opgenomen. Kavel 4 is niet betrokken in het Toetsingskader. Hiervoor wordt een apart stedenbouwkundig kader opgesteld door de gemeente.

Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de sloop van de drie bestaande bedrijfs-/kantoorgebouwen (8.500 m2) in het plangebied Noordzone IJsbaanpad en de ontwikkeling van vier nieuwe kavels met kantoren (maximaal 18.000 m2), woningen (ca 21.000 m2), maatschappelijke dienstverlening en overige (plint)voorzieningen (ca 7.000 m2) met een totaalprogramma van ca 46.000 m2.

Gelet op de inwerkingtreding van de Omgevingswet (op 1 januari 2024) is dit ontwerpbestemmingsplan ruim voor die datum ter inzage gelegd. Dit betekent dat het recht dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing is op dit bestemmingsplan.

1.2 Doelstelling

De ambities die zijn aangegeven in de Projectnota Verdi (juli 2019), het Investeringsbesluit voor deelgebied 1 van projectgebied Verdi (september 2019) en die verder zijn uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Toetsingskader (2021) vergen een actualisatie van de juridisch-planologische regeling voor dit deelgebied. Hiermee kan uitvoering worden gegeven aan de ambities uit voornoemde besluiten: Vergroenen, verdichten en verbinden. Voorliggend bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien voor het deel van de gronden die zijn gelegen ten noorden van het IJsbaanpad.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch kader voor de herontwikkeling van de gronden ten noorden van het IJsbaanpad tot een nieuw gemengd woon- en werkgebied. Hiermee worden bestemmingen als wonen (ca. 250 woningen), kantoor, maatschappelijke voorzieningen (waaronder een kinderdagverblijf) en andere plintvoorzieningen zoals horeca mogelijk gemaakt. Ook worden een ondergrondse parkeergarage, openbaar groen en een voetgangersbrug over de Stadiongracht mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan heeft tot doel om te dienen als actueel toetsingskader om omgevingsvergunningen voor bouwen te verlenen.

1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003, 13 juli 2011 en 18 februari 2014, is Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk project. Hierbij is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, bij de centrale stad liggen.

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 (gewijzigd) in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging was de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

Op 21 maart 2018 is de Verordening op het lokaal bestuur in werking getreden. Met deze verordening is een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van het bestuurlijk stelsel. Het besluit is mede gebaseerd op de evaluatie van het in 2014 ingevoerde bestuurlijke stelsel door een onafhankelijke evaluatiecommissie onder leiding van de professor A.F.M. Brenninkmeijer. Amsterdam houdt nadrukkelijk vast aan lokaal bestuur naast het centrale gemeentebestuur. Het stelsel is daarbij tot de kern teruggebracht in die zin dat er in elk van de zeven stadsdelen twee lokale onderdelen zijn ingesteld: een bestuurscommissie die

wordt benoemd door het college van burgemeester en wethouders en die de taken en de bevoegdheden uitoefent die voorheen aan de algemene besturen van de stadsdelen waren toegekend en een stadsdeelcommissie die direct wordt gekozen en bestaat uit twee tot vier gebiedscommissies per stadsdeel. Deze stadsdeelcommissies geven zwaarwegende adviezen aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel over zaken die spelen binnen hun stadsdeel.

De bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen in het (groot)stedelijk gebied Zuidas blijft onveranderd bij de Gemeenteraad.

1.4 Crisis- en herstelwet

Met ingang van 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen in bijlage II (bijlage Aa, nummer 3). Daarnaast maakt dit bestemmingsplan een gebiedsontwikkeling mogelijk als bedoeld in punt 3.1 van Bijlage I bij de Crisis- en herstelwet. Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift dienen te worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep versneld.

1.5 Leeswijzer

De verbeelding en de planregels vormen samen de juridisch bindende bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. De toelichting is niet juridisch bindend.

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemene kader van voorliggend bestemmingsplan weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de milieueffectrapportage-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 16 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 19 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitkomsten van het overleg met de instanties, genoemd in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast wordt, overeenkomstig artikel 3.1.6, eerste lid, onder e, van het Bro, een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

HHet plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. De ontwikkelingen vinden plaats binnen het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. Het plangebied wordt begrensd door de Stadiongracht aan de noordzijde, de Amstelveenseweg aan de oostzijde, het IJsbaanpad aan de zuidzijde en de Na-Druk-Geluk-Brug en het IJsbaanpad aan de westzijde.



Figuur 2.1: Ligging plangebied (deelplan 1)

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

2.2 Geldend planologisch kader

In het plangebied gelden meerdere bestemmingsplannen. Hierna wordt in het kort het vigerende planologisch kader toegelicht.

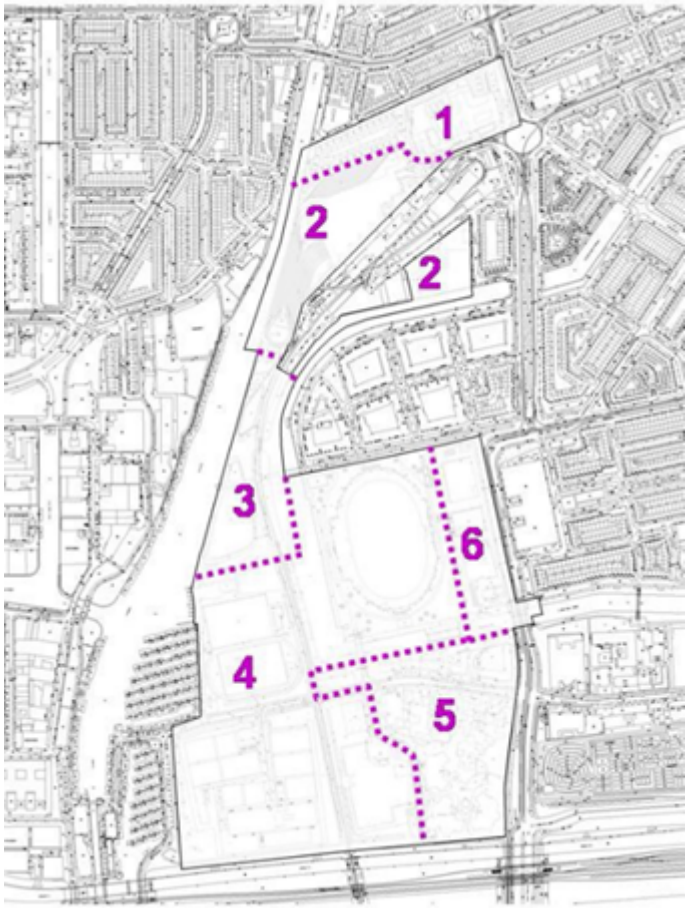
2.2.1 Olympisch Stadion e.o.

In het plangebied geldt op dit moment het bestemmingsplan 'Olympisch Stadion e.o.', dat door de gemeenteraad op 21 januari 2015 is vastgesteld. Dit bestemmingsplan legt min of meer de bestaande situatie vast, met dien verstande dat wijziging van functies in enige mate mogelijk is. Daarvoor golden verschillende verouderde bestemmingsplannen. Met het bestemmingsplan ‘Olympisch Stadion e.o.’ werd een actueel toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen gewaarborgd.

Het plangebied Olympisch Stadion e.o. maakt onderdeel uit van een gebied dat te kenmerken is als een overgangsgebied tussen het stedelijk wonen in het (noord)oosten naar een steeds meer niet-woonomgeving in het (zuid)westen. De mix van functies leidt tot een onderverdeling in 6

deelgebieden met ieder eigen ruimtelijke karakteristieken en eigen functies:

1. Woningen en penitentiaire inrichting Schinkelbuurt;
2. Tramremise en bedrijven Karperweg/-straat;
3. Noordelijke Schinkeleilanden;
4. Sportcluster;
5. Olympisch Kwartier Zuid;
6. Citroëngebouwen.



Figuur 2.2: De zes deelgebieden binnen bestemmingsplan 'Olympisch Stadion e.o.', bron: ruimtelijkeplannen.nl

Elk deelgebied kent een eigen functioneel karakter. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bevindt zich binnen deelgebied 5: Olympisch Kwartier Zuid. In dit gebied komt een verscheidenheid aan gebouwen voor, veelal grootschalig met een kantoor- en/of maatschappelijke functie. De gebouwen zijn verschillend in vorm, situering en volume. Aan de noordzijde van het IJsbaanpad kent de bebouwing een meer planmatige opzet dan aan de zuidzijde van het pad, met een gelijke rooilijn en afnemende bouwhoogte vanaf de Amstelveenseweg.

Het Olympisch Kwartier Zuid is op dit moment voornamelijk een kantorenlocatie en een gebied met maatschappelijke instanties. De nadruk ligt - met name ten zuiden van het IJsbaanpad - in dit gebied op instanties voor gespecialiseerde jeugdzorg, zoals de Van Detschool en een kantoor van jeugdzorg.

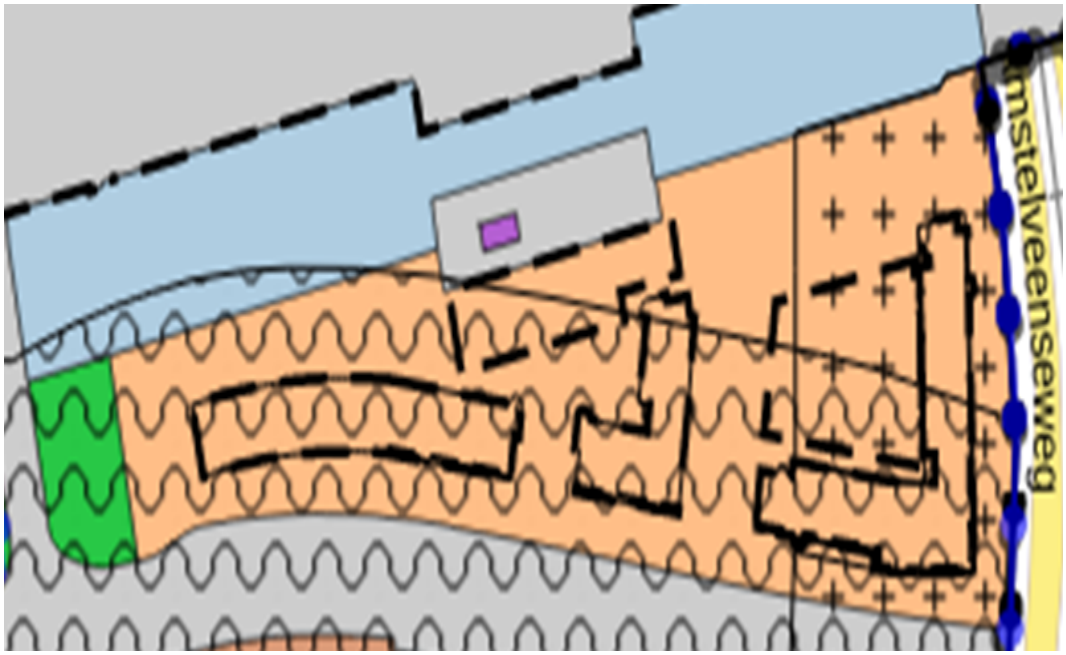
Binnen het plangebied bevinden zich de iconische Tripolis gebouwen, in het Tripolis-Park met als

toevoeging ‘Het Venster’. Dit is een nieuw rechthoekig gebouw, dat twee van de torens als het ware overbrugt. Het Venster staat parallel aan de A10 en is bedacht als een gebouw dat ruimte biedt aan een mix van start-ups, scale-ups en grote bedrijven.



Figuur 2.3: Globale ligging deelgebied 5, bron: ruimtelijkeplannen.nl

Binnen het bestemmingsplan ‘Olympisch Stadion e.o.’ zijn de gronden voorzien van de bestemmingen ‘Gemengd - 3’, ‘Groen’, ‘Verkeer’, ‘Water’ en ‘Bedrijf - Nutsvoorziening’. Er gelden ook dubbelbestemmingen ‘Waterstaat-Waterkering’ en ‘Archeologie – Waarde – 1’.



Figuur 2.4: Uitsnede bestemmingsplan 'Olympisch Stadion e.o,' bron: ruimtelijkeplannen.nl

Hierna worden uitsluitend de bestemmingen 'Gemengd-3', 'Groen' en 'Bedrijf-Nutsvoorziening' kort toegelicht.

Gemengd - 3

De panden in het plangebied die volledig in gebruik zijn als kantoor, zijn bestemd als 'Gemengd-3 (kantoorgebied)'. Naast kantoren is op alle lagen maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Binnen deze bestemming mag alleen worden gebouwd binnen het bouwvlak (voor 100%) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen niet hoger zijn dan 1 meter in het voorerfgebied en 2 meter in het achtererfgebied. Er geldt binnen de bouwvlakken een maximumbouwhoogte voor gebouwen variërend tussen 9-19.5 meter. Bij deze bestemming geldt eveneens de eis dat bij (sloop-) nieuwbouw parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Hier kan vervolgens bij bepaalde omstandigheden van afgeweken worden.

Groen

Hier zijn onder andere groenvoorzieningen, bermen en beplanting, paden, kunstwerken, waterlopen en waterpartijen, parken, plantsoenen, speeltoestellen, speelterrein, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Binnen de bouwregels worden bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogelijk gemaakt tot maximaal 12 meter hoog. Deze bouwmogelijkheid is bedoeld voor lichtmasten, zendmasten, sirenemasten en andere bouwwerken die daarmee vergelijkbaar zijn.

Bedrijf-Nutsvoorziening

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor nutsvoorzieningen. Binnen het plangebied zijn de met deze bestemming aangewezen gronden in gebruik door een gasreduceerstation. Een ander gebruik van panden en objecten dan nutsvoorzieningen wordt niet toegestaan.

2.2.2 Grondwaterneutrale kelders

Het paraplubestemmingsplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’ is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 oktober 2021. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één bouwlaag, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

2.2.3 Darkstores

Het paraplubestemmingsplan ‘Darkstores’ is door de gemeenteraad vastgesteld op 10 mei 2023. Aanleiding voor het opstellen van het paraplubestemmingsplan is de opkomst van zogenaamde flitsbezorging vanuit darkstores sinds medio 2021 in Amsterdam en de daarmee samenhangende specifieke bedrijfsvoering. Die is in hoofdzaak gericht op de verkoop en levering van online aangeboden producten, overwegend dagelijkse goederen, welke vanuit een darkstore binnen zeer korte termijn worden bezorgd. De vestiging van een flitsbezorgdienst vanuit een darkstore kan een grote impact hebben op het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om af te kunnen wegen waar darkstores zich kunnen vestigen, zodat er aan de vraag voldaan kan worden, maar ook het goede woon- en leefklimaat in de stad gegarandeerd blijft. Met dit paraplubestemmingsplan is de vrije vestiging van darkstores niet mogelijk. Flitsbezorgbedrijven kunnen een aanvraag omgevingsvergunning indienen en het college verzoeken om (binnenplans) van het bestemmingsplan af te wijken om een darkstore mogelijk te maken.

2.3 Beschrijving van het plangebied

Verdi ligt in het westelijk deel van Zuidas. Verdi is de plek waar de stad en het landschap elkaar ontmoeten. Het gebied ligt tussen Oud Zuid, Buitenveldert, de deelgebieden Kenniskwartier en Fred Roeske van Zuidas, de Schinkel en de Nieuwe Meer in. Het gebied verbindt deze delen van de stad en het landschap als schakel met elkaar. De Amstelveenseweg is daarin een belangrijke noord-zuid verbinding. Verdi heeft potentie en door woningen te realiseren in het gebied, krijgt het een meer open karakter en kan het uitgroeien tot een divers en levendig onderdeel van de stad.



Figuur 2.5: Deelplan 1 noord en zuid (blauw) en de verschillende ontwikkellocaties (rood).

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen het noordelijk deel van Deelplan 1 en wordt begrensd door de Stadiongracht aan de noordzijde, de Amstelveenseweg aan de oostzijde, het IJsbaanpad aan de zuidzijde en de Na-Druk-Geluk-Brug en het IJsbaanpad aan de westzijde.



Figuur 2.6: Plangebied Noordzijde IJsbaanpad (blauwe omlijning)

Aan de noordzijde van het IJsbaanpad staan de gebouwen georiënteerd naar de straat, al hebben ze weinig relatie met de straat. Dit komt door de deels opgetilde begane gronden en het weelderige groen tussen de gebouwen en het voetpad. De gebouwen zijn opgeleverd in de jaren-90 en hebben één architectuur, wat de gebouwen met elkaar verbindt. Het beeld van de niet bebouwde ruimte aan de noordzijde van het IJsbaanpad wordt gedomineerd door geparkeerde auto's. Daarnaast is destijds geen stedenbouwkundige relatie gelegd met het ten noorden gelegen monumentale Olympisch Stadion.



Figuur 2.7: Aanblik huidige bebouwing vanaf het IJsbaanpad

Het meeste groen rondom het IJsbaanpad ligt buiten het openbaar gebied, waardoor het een afschermende werking heeft tussen de gebouwen en de straat. De groeiomstandigheden van de bomen (moseiken) in het straatprofiel zijn niet optimaal doordat deze ingeklemd staan in de bestrating en weinig ondergrondse groeiruimte hebben (doorwortelbare grond). De inrichting van de straat doet denken aan een 50km/u straat in plaats van een 30 km/u straat.

In de huidige situatie bevinden zich drie (kantoor)gebouwen langs de noordzone van het IJsbaanpad met diverse bouwhoogten tot ca 17 meter en met een totaal volume van ca 8.500 m2. Er bevinden zich bovengronds en ondergronds ca 188 parkeerplaatsen. De gebouwen worden door verschillende bedrijven gebruikt zoals een fysiotherapeut, een kinderdagverblijf en diversen kleine bedrijven en kantoren.

2.4 Geschiedenis van het plangebied

De Schinkel en het oostelijk deel van het Nieuwe Meer hebben waarschijnlijk hun oorsprong in een hoog opgegroeide veenrug die voorafgaand aan de ontginningen dwars door het Hollandse veengebied liep. Op de top van de veenrug, waar de ontginningsblokken vanuit verschillende richtingen bij elkaar kwamen werd een scheidingssloot gegraven.Via het Haarlemmermeer (voorheen Oude Meer) leidde het water naar steden als Leiden en Gouda, wat aannemelijk maakt dat het al vroeg gebruikt werd voor de scheepvaart. Het deel tussen de Schinkel en het IJ werd in 1413 verbreed en verdiept tot de huidige Kostverlorenvaart, waardoor Amsterdam een betere aansluiting kreeg op deze scheepvaartverbinding. De Schinkel en het Nieuwe Meer vormden dan ook een druk kruispunt van kleine vrachtschepen die heen en weer voeren tussen Amsterdam en de steden in het zuiden.

Tot het midden van de 20ste eeuw behield de Buitenvelderse Polder een landelijk karakter. De enige bebouwing bestond uit laat 19de-eeuwse boerderijen langs de Amstelveenseweg, die overwegend buiten het plangebied waren gelegen. De nabijheid van de stad werd merkbaar met met de aanleg van de trambaan tussen Amsterdam en Bovenkerk in 1912-1918, gevolgd door de Ringspoorbaan in de jaren 1920-30, Na annexatie van het zuidelijk deel van de gemeente Nieuwer-Amstel in 1921 was voor Amsterdam de weg vrij voor grootschalige stadsuitbreiding. In de jaren vijftig werd de aanwezige bebouwing gesloopt en werd het land bouwrijp gemaakt door het opspuiten van enkele meters zand.

De hoofdstructuur en het wegenstelsel van het plangebied biedt weinig samenhang. Dit is ontstaan doordat zonder visie op het geheel en de relatie met het omliggende gebied voor de verschillende functies afzonderlijke toegangswegen zijn aangelegd. Hierdoor ontbreekt voor de bezoeker het overzicht. Sinds de jaren zeventig is de nu aanwezige bebouwing in verschillende perioden gerealiseerd.



2 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van het Amstel- Gooi- en Vechtgebied, ca. 1570 (AAGV)

Figuur 2.8: plangebied in circa 1570.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
III. Sterke en gezonde steden en regio's;
IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:

1. We werken als één overheid, samen met de samenleving;
2. We stellen de opgave(n) centraal;
3. We werken gebiedsgericht;
4. We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

Door de ontwikkelingen die in voorliggend bestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzijde IJsbaanpad (hierna: 'voorliggend bestemmingsplan') mogelijk worden gemaakt, worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Het plangebied is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

3.1.3 Structuurvisie Zuidasdok

Op 9 juli 2012 is de Rijksstructuurvisie Zuidasdok vastgesteld. Zuidasdok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad verbetert en Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. De doorstroming van de A10 wordt verbeterd door de uitbreiding van de capaciteit van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Tegelijkertijd wordt het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden.

Door een verbeterde doorstroming op de A10 Zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de noordelijke Randstad. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking wordt verminderd.

Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige ov-terminal, waar de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en Amsterdam.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt op ca 275-300 meter afstand van de ligging en werkzaamheden van Zuidasdok en de plangrens van het Tracébesluit. Voorliggend bestemmingsplan raakt de ontwikkeling en uitvoering van Zuidasdok niet.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.

Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en

experimenten.

Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.

Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.

Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie.

Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

- Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst
- Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging
- Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem
- Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal
- Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond. In de visie wordt voor het stedelijk gebied uitgegaan van zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren en concentreren van wonen en werken. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV, fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd. Versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem. Bedrijvigheid in de metropool kan zich blijven ontwikkelen binnen de beschikbare milieuruimte, waarbij op een beperkt aantal plekken nieuwe woningbouw te maken kan krijgen met een grotere mate van geluidhinder, binnen de wettelijke grenzen.

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de ambities uit de Provinciale Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening NH 2020

Op donderdag 22 oktober 2020 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande provinciale verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordening en de Wegenverordening.

Het plangebied ligt in stedelijk gebied en er zijn op grond van de Omgevingsverordening NH2020 geen beschermingsregimes van toepassing. Ook ligt het plangebied niet in de LIB 5-contour.

Regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen (artikel 6.3)

Wel is artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020 van toepassing. Op grond van dat artikel moeten nieuwe stedelijke ontwikkelingen regionaal worden afgestemd. De manier waarop de regionale afstemming moet plaatsvinden is verder uitgewerkt in de artikelen 2.12 (woningbouw), artikel 2.13 (bedrijven en kantoorlocaties) en artikel 2.15 (overige stedelijke voorzieningen) van de Omgevingsregeling.

Het bestemmingsplan maakt hoofdzakelijk de ontwikkeling van woningen en extra kantoorruimte mogelijk in een omvang die kan worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ook wordt in relatief beperkte omvang voorzien in extra (maatschappelijke) voorzieningen, detailhandel en horeca.

Voor de onderbouwing dat de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt in overeenstemming zijn met de regionale afspraken, wordt verwezen naar de paragrafen 3.3.3 (kantoorlocaties), 3.3.4 (woningbouw) en 3.3.5 (detailhandel). Voor wat betreft de toegestane horecafuncties wordt opgemerkt dat het grotendeels gaat om ondergeschikte horeca die relatief beperkt in omvang en vooral buurtgericht is.

Verder ligt het plangebied binnen een grootstedelijk gebied. In dit kader heeft er bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan afstemming plaatsgevonden met de Vervoersregio, de brandweer en de provincie Noord-Holland. Daarmee is voldaan aan het vereiste van regionale afstemming.

Klimaatadaptatie (artikel 6.62)

Daarnaast is artikel 6.62 van de Omgevingsverordening NH2020 van toepassing. Op grond van dat artikel bevat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op: wateroverlast, overstroming, hitte en droogte. Daarbij wordt aangegeven welke maatregelen en voorzieningen worden getroffen om de hiervoor genoemde risico's te voorkomen of te beperken en welke afweging daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Verwezen wordt naar de hoofdstukken 12 (water) en 16 (duurzaamheid), waarin verder wordt ingegaan op aspecten die verband houden met klimaatadaptatie.

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale ruimtelijke beleid.

3.2.3 Omgevingsverordening NH 2022

De Omgevingsverordening NH2022 is op 11 januari 2022 vastgesteld door de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. Inmiddels heeft de provincie een eerste herziening van de Omgevingsverordening vastgesteld op datum 8 november 2022 en heeft er een tweede herziening ter inzage (van 22 juni tot en met 3 augustus 2023) gelegen. Bij de eerste herziening is de Omgevingsverordening aangevuld met nieuw beleid en regels omtrent bijvoorbeeld datacenters en waterschaarste.

De Omgevingsverordening NH2022 is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet en is daarom op 1 januari 2024 in werking getreden.

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn een aantal specifieke onderwerpen toegevoegd op het terrein van natuur en milieu en de Regionale Energie strategieën 1.0 (RES'en 1.0). De RES'en 1.0 zijn leidend voor wind op land. Ook is uitvoering gegeven aan moties en toezeggingen die voortkwamen uit de behandeling van de Omgevingsverordening NH2020 in Provinciale Staten. Er is sprake geweest van een beleidsarme omzetting naar de systematiek en terminologie van de Omgevingswet.

Voorliggend bestemmingsplan is ook in overeenstemming met dit provinciale ruimtelijke regels en beleid.

3.2.4 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 (De Woonagenda) vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. De Woonagenda bestaat uit drie delen die samen de uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar bevat:

Actieagenda 2020-2025;

De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten. De actiepunten die uit deze drie onderdelen volgen, zijn:

a. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
b. We bieden kennis, meedenkkracht en hulp;
c. Versnellen woningbouwproductie;
d. Samenwerking stimuleren;
e. Verduurzaming wonen;
f. Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
g. Stimuleren circulair bouwen;
h. Leveren van informatie en monitoring.

De beoogde ontwikkeling zal dan ook bijdragen aan het actiepunt c: versnellen woningbouwproductie. Het realiseren van woningbouw past binnen de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025.

3.2.5 Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020

De provinciale missie is het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland. Gemeenten, bedrijfsleven en de provincie moeten er samen voor zorgen dat de detailhandelsstructuur in Noord-Holland sterk blijft. Dat betekent: keuzes maken. Op locaties waar mogelijkheden zijn moet ruimte worden gegeven aan nieuwe initiatieven. Op andere locaties is er geen ruimte voor nieuwe winkelmeters. Hiermee wordt een aantrekkelijke winkelstructuur behouden voor de inwoners van Noord-Holland en de bezoekers aan onze provincie.

In het kader van de missie staan drie hoofddoelstellingen centraal:

I. Een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
II. Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
III. Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. Voorkomen van extra leegstand;
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, waarbij ruimte wordt geven aan kwaliteit;
5. Primaire detailhandel (levensmiddelen) is bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. Detailhandel draagt bij aan aantrekkelijke binnensteden.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om kleinschalige detailhandel te vestigen, waarmee met name (toekomstige) bewoners in de directe omgeving worden bediend. Het gaat in totaal om maximaal 375 m2 bruto vloeroppervlak (1 vestiging van maximaal 375 m2). Daarmee is dit plan in lijn met het provinciale detailhandelsbeleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten sinds 2017. De Vervoerregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader vooral het Plabeka (zie paragraaf 3.3.3) relevant

3.3.2 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en gemeenteraden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.3 Plabeka

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de Metropoolregio van morgen: 2017-2030'.

Hoofddoel in de Uitvoeringsstrategie is voldoende en kwalitatief passend aanbod van werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, om bij te dragen aan het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat.

In deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over

- Een adaptieve strategie: de nieuwe uitvoeringsstrategie is minder kwantitatief dichtgetimmerd. Als het gevolg van de laatste crisis wordt er meer rekening gehouden met onvoorspelbaarheid en onzekerheid. De afspraken moeten dus wendbaar en flexibel zijn. De marktvraag en kwaliteit van het vestigingsklimaat zijn leidend in de strategie.
- Programmering: de planvoorraden van zowel bedrijventerreinen als kantoren moeten worden bewaakt om overaanbod te beperken en te voorkomen. Voor Amsterdam wordt versneld bijgeschakeld als (inter)nationale kansen daarom vragen. Voor alle deelregio's wordt in aanvulling op de kantorenvraag naar formele locaties extra ruimte geboden voor kantoorontwikkeling in informele milieus.
- Transformatie: Zowel voor kantoren als voor bedrijventerreinen zijn de transformatieambities hoog. Als gevolg daarvan wordt een uitplaatsingsvraag verwacht, met name vanuit Amsterdam.
- Herstructurering: de herstructurering van bedrijventerreinen blijkt een belangrijk aandachtspunt.

Tot 2030 beschikt de MRA over 0,9 miljoen m² hard planaanbod op kantoorlocaties, waarvan bijna de helft op internationale vestigingslocaties als Zuidas. De vraag concentreert zich met name op aantrekkelijke, multimodaal bereikbare plekken met een hoog voorzieningenniveau. In Amsterdam is de voorraad in dit segment krap.

In 2019 is een lichte actualisatie uitgevoerd, 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'. Deze Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1 vormt het geactualiseerde afsprakenkader voor de MRA. Aanleiding voor deze actualisatie was:

- Marktontwikkelingen: regionale groeiverschillen, transformatie en dreigende krapte op de kantorenmarkt. De monitor Plabeka, de Economische Verkenning MRA en andere bronnen laten trends en ontwikkelingen zien die afwijken van de aannames die aan Plabeka 3.0 en de achterliggende MRA Vraagraming (Ecorys, 2016) ten grondslag lagen. Zo vallen regionale verschillen in banengroei en BRP-groei groter uit dan geraamd. De MRA groeit harder dan Nederland als geheel en binnen de MRA concentreert de groei zich sterk in Amsterdam.
- De kantorentransformatie verloopt veel sneller dan in Plabeka 3.0 voorzien.
- De kantorenleegstand loopt door transformatie snel terug. Vooral in Amsterdam en omgeving dreigt krapte op de kantorenmarkt te ontstaan.
- Binnen de kantorenmarkt groeit de vraag naar informele milieus in de stad sterk, terwijl deze vraag binnen Plabeka onvoldoende in beeld is (informele kantoormilieus zijn geen onderdeel van vraagraming).
- Enkele beleidsopgaven kwamen in het huidige afsprakenkader niet of onvoldoende terug.

In de actualisering (2019) zijn diverse bestuurlijke afspraken opgenomen om als MRA een antwoord te bieden op de dynamische marktontwikkelingen, toenemende ruimtedruk, groeiende onzekerheden in de economie en nieuwe opgaven die op de regio afkomen. De mogelijkheden voor kantoren in dit plan

sluiten naadloos aan bij de geconstateerde behoeften; Wonen en werken op een multimodaal bereikbare locatie. Dat geldt voor Zuidas als geheel en ook voor Verdi.

3.3.4 Mobiliteitsplan Zuidas Flanken

Het Mobiliteitsplan Zuidflank (Mobiliteitsplan) is in juli 2023 vastgesteld door zowel het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam als het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Dit betekent dat beoogde ontwikkelingen binnen Zuidas (en de daarmee te verwachten verkeerseffecten) voortaan worden getoetst aan de vier pijlers die in het Mobiliteitsplan staan omschreven. Op deze manier wordt beoordeeld wat de effecten van verkeer en parkeren zullen zijn op Zuidas, en welke effecten kunnen worden verminderd of zelfs verbeterd met de pijlers van het Mobiliteitsplan.

1. Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren
2. Doelgroepenbenadering: niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin we samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits te reizen en dat met de fiets, te voet of met het OV te doen
3. Sturen op parkeerruimte voor auto's
4. Aandacht voor de gevolgen type programma op mobiliteit en leefbaarheid

De beoogde ontwikkeling van Verdi – Noordzone IJsbaanpad voldoet aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Een uitgebreide toelichting staat in hoofdstuk 6 van deze plantoelichting.

3.3.5 Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (thans 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.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 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.

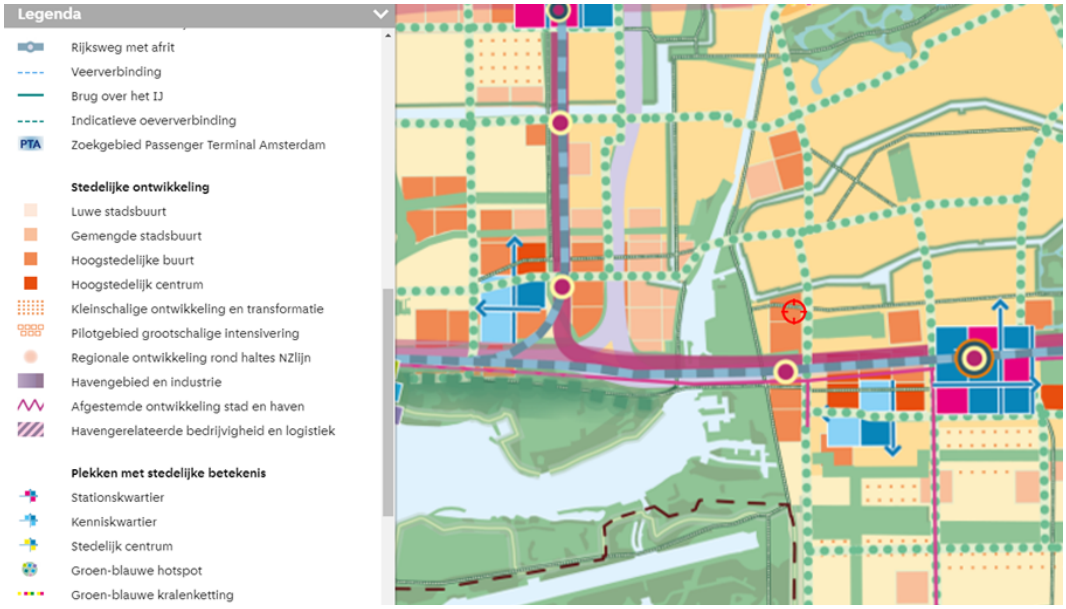
De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt,

kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

3. Duurzaam en gezond bewegen: Om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor OV in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoureus vergroenen: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

De bestemmingsplanlocatie is aangewezen als hoogstedelijke buurt, zoals hieronder op een uitsnede van de Visiekaart Amsterdam 2050 is getoond.



Figuur 3.1: Uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 ter hoogte van projectlocatie (rode cirkel)

Amsterdam is straks een meerkernige stad, opgebouwd uit buurten met een eigen karakter. Maar deze stedelijke kernen en buurten zijn dankzij een netwerk van doorgaande stadsstraten en stadslanen onderdeel van de stad als geheel. Als onderdeel van de meerkernige ontwikkeling wordt op verschillende plekken ingezet op versterking van de betekenis van die plek voor de hele stad. Er is hier iets te vinden voor mensen uit de directe omgeving, mensen uit het gebied, de stad als geheel en soms ook daarbuiten. Het zijn plekken waar mensen willen zijn, elkaar ontmoeten, ondernemen. Waar

werkgelegenheid zich deels concentreert. Het zijn winkel- en uitgaansgebieden, stadsparken en pleinen, waar je kunst en cultuur vindt, waar gesport wordt, en waar onderwijs, onderzoek en zorg te vinden zijn. Op veel van de plekken wordt ook gewoond en gewerkt. De vergroting van de betekenis van deze plekken draagt bij aan de ontwikkeling van alle stadsdelen in de stad tot eigenstandige gebieden. Daarmee werken we aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele stad binnen de regio.

Diverse gebieden, waaronder Zuidas, hebben de potentie (door de goede bereikbaarheid, het reeds aanwezige voorzieningenaanbod of de landschappelijke kwaliteit) om tot stedelijke plek uit te groeien. Soms zijn ze al van grote betekenis voor de stad (zoals de Amsterdamse Poort en Zuidas) en gaat het om de uitbreiding van die betekenis. Deze plekken komen in principe als eerste in aanmerking als een locatie voor een grootstedelijke voorziening wordt gezocht. Het zijn plekken die voor zowel mensen uit de directe omgeving, als uit de stad als geheel en de regio het bezoeken waard zijn. Je kunt er bijvoorbeeld sporten, naar een museum, buiten afspreken, een opleiding volgen en boodschappen doen. Ze hebben of een sterk stedelijk karakter of ontlenen hun kwaliteit aan hun landschappelijke ligging.

Kantoorontwikkeling en andere grootschalige functies passen op de multimodale knopen zoals Zuidas, Amstelstation, ArenApoort, Sloterdijk en Centraal Station. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam krijgen vooral een plek in stationskwartieren bij deze belangrijke stations. Banen en voorzieningen zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer.

Goede bereikbaarheid vormt de sleutel tot de ontwikkeling van dit hoogstedelijke gebied. Met de realisatie van Zuidasdok zal station Zuid uitgroeien tot het belangrijkste (overstap)station van het noordelijk deel van de Randstad voor trein, metro, bus en tram. Het is dan een van de grootste stations van Nederland en de belangrijkste internationale toegangspoort van buitenlandse treinen. De internationale bereikbaarheid van deze locatie maakt dat Zuidas een belangrijke rol heeft in de veelzijdige economie van Amsterdam. Zuidas groeit kortom door als hét centrum voor internationaal zakendoen en als integraal onderdeel van het stedelijk weefsel, een bestemming voor alle Amsterdammers. In de omgeving van het station wordt de openbare ruimte hierop ingericht door ruimte te maken voor het verbeteren van bus- en tramverkeer en voor fietsers en voetgangers. Het Zuidas Dokpark ten slotte wordt een nieuwe, centrale, groene plek in het gebied.

Het verbinden van Zuidas met de omliggende wijken is een belangrijke opgave, zowel ruimtelijk als programmatisch. De barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur dient verminderd te worden. Het deels ondergronds brengen van de A10 (Zuidasdok) zal Plan Zuid en Buitenveldert beter met elkaar verbinden. Dit maakt het mogelijk om de Beethovenstraat en Parnassusweg-Buitenveldertselaan in te richten tot levendige stadsstraten met (veel) meer ruimte voor groen, lopen en fietsen.

Twee van de belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart van Zuid zijn dan ook:

- Stationskwartieren Zuid en RAI: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke en internationale) voorzieningen, bijvoorbeeld in relatie met het kenniskwartier van de VU. Op straat veel ruimte voor bus- en tramverkeer, fietsers, voetgangers en verblijfskwaliteit.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die de Zuidas intern verbinden en verknopen met de omliggende buurten.

Voorliggend bestemmingsplan dat ruimte biedt voor woningen, kantoren en voorzieningen, is dan ook in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050.

3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 10 mei 2011) zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Met bouwhoogten van 9 – 20 meter in onderbouw en 38 - 49 meter in hoogbouw maakt het voorliggende bestemmingsplan hoogbouw mogelijk.

In juni 2023 en juli 2023 heeft het concept 'Hoogbouwbeleid 2023' ter inzage gelegen. Dit beleid is nog niet vastgesteld. Nieuw in het beleid zijn principes en vuistregels over het gebouw zelf. Daarmee zorgt de gemeente dat er kwalitatief goede gebouwen worden gemaakt die lang mee gaan. Een hoog gebouw heeft meer impact op de stad dan de meeste andere bebouwing. Daarom is het doel hoogbouw die over langere tijd goed bruikbaar en past in de omgeving. Zo wordt bijvoorbeeld bij hoge gebouwen gekeken of het gebouw bijdraagt aan een prettige beleving op straat. De gemeente stimuleert daarnaast dat gebouwen zo worden gebouwd dat er later aanpassingen mogelijk zijn, zoals het samenvoegen van kleinere woningen tot grotere woningen.

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. Zuidas en daarmee ook onderhavig plangebied, is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

In het kader van de voorafgaande planvorming en het voorliggend bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). In hoofdstuk 14 van deze plantoelichting wordt inhoudelijk ingegaan op de conclusies uit dit onderzoek en op de stedenbouwkundige inpassing in, en effecten op de omgeving.

In het voorliggend bestemmingsplan wordt het college de mogelijkheid gegeven om bij concrete bouwplannen, hoger dan 30 meter, nader onderzoek te vragen ten aanzien van de hoogbouweffecten. Op grond van de uitkomsten van een dergelijk onderzoek kunnen nadere eisen worden gesteld ter beperking van eventuele hinder.

3.4.3 Visie Zuidas 2016

De gemeenteraad heeft op 5 oktober 2016 de Visie Zuidas 2016 vastgesteld. In de Visie Zuidas wordt beschreven hoe, waar en waarom er ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek deel van Amsterdam met internationale allure, maar wordt ook steeds meer tot een levendige stadswijk. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied. Er komen duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Daarnaast reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt, kortom, op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een mix van bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas, gecombineerd met de aanleg van Zuidasdok, is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

De Visie Zuidas 2016 benoemt daarbij de volgende thema's:

Zuidas in uitvoering

De visie staat in het teken van het voortzetten en versterken van het succes van Zuidas in een periode met veel bouwactiviteiten. Het is onvermijdelijk dat bewoners en bezoekers last gaan ondervinden van bouw- en funderingswerkzaamheden, omleidingen en bouwverkeer, maar de overlast mag niet overheersen. Alle reden om juist nu extra aandacht te schenken aan hoe we de kwaliteit van het gebied hoog kunnen houden en waar mogelijk kunnen verbeteren. Door zorgvuldige gebiedsregie en goede communicatie wordt geborgd dat Zuidas ook tijdens de bouw leefbaar en bereikbaar blijft.

Internationaal en ambitieus

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de goede bereikbaarheid, zowel vanuit de stad als vanuit de regio, en dankzij de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt. Het internationale karakter wordt op straat voelbaar en zichtbaar, door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur. Het 'Kenniskwartier', een menging van universitaire- en stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen, zal een belangrijke plek krijgen in de internationale en ambitieuze Zuidas.

Een levendige woonwijk

Het is de ambitie om van Zuidas een gemengd woongebied te maken voor jong en oud; een wijk met een grote verscheidenheid aan nieuwe, lichte woningen in een hoog stedelijke omgeving en met een moderne en kosmopolitische sfeer. Om de verblijfs- en woonkwaliteit in Zuidas te garanderen wordt blijvend ingezet op meer levendigheid en voldoende voorzieningen, zoals scholen, zorgfuncties en winkels.

Verbonden door groen en water

Een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en leefbare Zuidas is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogwaardig groen en water. Dat is niet alleen belangrijk vanwege recreatieve functies, maar ook om Zuidas bestendig te maken tegen extreme regenbuien en hoge temperaturen en een habitat te bieden aan flora en fauna. Daarom worden er plekken in het groen of bij het water aangelegd, worden bestaande plekken verbeterd en worden het groen en water beter met elkaar verbonden. De samenhangende structuur van groen en water wordt een belangrijke drager van de identiteit van het gebied.

Kiezen voor fiets en OV

Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt tot het maken van expliciete keuzes. Fiets en openbaar vervoer krijgen meer ruimte als aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik. Met een aantal reeds geplande (in het kader van Zuidasdok) en beoogde ingrepen (op lange termijn) wordt de OV-bereikbaarheid vergroot. Fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen wordt zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk als mogelijk. De daklaan wordt onderzocht; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot worden bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benut. Het bedrijfsleven speelt hierbij een belangrijke rol.

3.4.4 Woonbeleid

3.4.4.1 Huisvestingsverordening

Verkamering en bed&breakfast

Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Sturen op de samenstelling van de woonruimtevoorraad is primair van belang omdat het woningaanbod dient aan te sluiten op de vraag en behoefte van huishoudens van verschillende samenstellingen aan woonruimte. Tussen de wijze van bewoning en/of het gebruik van te onderscheiden typen woonruimte bestaan verschillen. Bewoning door een gezinshuishouden is bijvoorbeeld anders dan het gebruik van een woonruimte met een gemeenschappelijke ruimte, die voor het overige verkamerd wordt verhuurd aan een aantal eenpersoonshuishoudens. De verschillende typen bewoning hebben naar hun aard een meer of minder intense ruimtelijke uitstraling. Voor het gedeeltelijk gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast geldt dat dit meer effect op de omgeving heeft dan bewoning zonder dit nevengebruik.

Wanneer de rechthebbende een zelfstandige woonruimte verkamerd wil verhuren (ook wel omzetting genoemd), of in de woonruimte een bed & breakfast wil exploiteren, dan is op grond van de Huisvestingsverordening 2020 een omzettingsvergunning nodig voor verkamering respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast nodig. Wanneer verlening van de gevraagde vergunning, die een wijziging in de woonruimtevoorraad teweegbrengt, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders leidt tot een aantasting van de leefbaarheid ter plaatse, bijvoorbeeld omdat de concentratie van verkamerde woningen ter plaatse te groot wordt geoordeeld, kan de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning om die reden worden geweigerd. Datzelfde kan zich voordoen bij een concentratie van bed & breakfast exploitatie.

Met ingang van 1 april 2020 gaat op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel gelden. Dit betekent dat er verdeeld over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken.

In geval van omzetting (verkamering) zijn naast het maximale aantal te verlenen vergunningen in het Huisvestingsbeleid stringente regels vastgelegd die toezien op een nadere spreiding van verkamerde verhuur binnen buurten en wijken, en te grote concentraties binnen een buurt of wijk worden voorkomen. Ook geldt de eis dat een kamer niet door meer dan één volwassene mag worden bewoond. Het samenstel van voorwaarden vormen een nadere borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente heeft beoordeeld dat bij deze regeling geen sprake zal zijn van zodanige toename van de parkeerdruk of behoefte aan fietsparkeerplekken dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar zou zijn.

Het exploiteren van een bed & breakfast, waarvoor een onttrekkingsvergunning noodzakelijk is, kan overlast, drukte, afvalproblematiek en lokale overheersing van toeristenwinkels binnen het winkelaanbod met zich meebrengen. Omwonenden van een bed & breakfast worden het hele jaar door geconfronteerd met arriverende en vertrekkende gasten (rolkoffers) en mogelijk overlast van toeristen in hun directe woonomgeving vanwege een ander dag-nachtritme. Met de wijkquota is nadrukkelijk ook een ruimtelijke sturing beoogd over de 99 wijken in de stad en niet alleen de bescherming van de woningvoorraad. De onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast zullen voor maximaal acht jaar worden

afgegeven.

De wijkquota zorgen ervoor dat de extra druk die van omzetting van een zelfstandige naar meerdere onzelfstandige woonruimten (verkamering) alsmede gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast uitgaat op het woon- en leefklimaat niet onevenredig zal zijn. Aldus beschermt het in de huisvestingsregels vastgelegde afwegingskader voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende. Een nadere ruimtelijke afweging voegt hieraan niets toe.

De regels over woonruimtevoorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben betrekking op de bestaande woonruimtevoorraad. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimtevoorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten.

De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan niet worden gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een ander gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze vergunning wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken kan daarom volgen op de omzettingsvergunning of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens is dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld.

De situatie kan voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfastfaciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel buitenplans vergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering respectievelijk bed & breakfast in de betreffende buurt of wijk.

Uitzondering onzelfstandige woningen direct mogelijk maken in een bestemmingsplan

Er kan zich de situatie voordoen dat vanuit een specifieke gebiedsontwikkeling het realiseren van nieuwe gebouwen voor onzelfstandige woningen is gewenst. In dat geval kan ten behoeve van die ontwikkeling een bestemmingsplan worden opgesteld, wat dan meteen ook kan worden opgenomen in

dat plan. Welke regels daarvoor geschikt zijn is afhankelijk van de situatie. Gaat het om een of enkele concrete percelen, dan is het gewenst dat het plan zo concreet mogelijk wordt gemaakt: op dat perceel mogen dan uitsluitend onzelfstandige woningen worden gerealiseerd. Regels die bepalen dat ergens in een gebied een maximale oppervlakte of een maximaal aantal onzelfstandige woningen mag worden gerealiseerd is niet wenselijk. Met een dergelijke regeling neemt namelijk de grip op de samenstelling van de voorraad af.

Om een andere regeling op te nemen dan degene die in deze instructie wordt voorgeschreven met het doel om direct in het bestemmingsplan onzelfstandige woningen te faciliteren, is afstemming nodig met Wonen, G&O en, voor zover van toepassing, het betrokken stadsdeelbestuur.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruiken van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen, anders dan dat het niet is toegestaan.

Huisvestingsverordening 2024

Op 29 november heeft de gemeenteraad de Huisvestingsverordening 2024 vastgesteld. Ten opzichte van de Huisvestingsverordening 2020 vinden er een paar veranderingen plaats. Een paar veranderingen worden hierna genoemd. Allereerst wordt het maximale aantal B&B's per wijk verminderd. Ook tellen 18-23 jarigen voortaan mee bij een huishouden bij stadsvernieuwing. Jongerenvooraag wordt alleen toegepast op een deel van de vrijkomende woningen en voortaan gelden regels voor woning weigering ook voor maatschappelijke opvang en beschermd wonen.

Kort gezegd is voorliggend bestemmingsplan in lijn met de veranderingen en daarmee de Huisvestingsverordening 2024. Een toekomstige aanvraag voor woningbouw dan wel een bijzondere vormen van wonen, wordt dan ook geacht in lijn te zijn met de Huisvestingsverordening.

3.4.4.2 Woonagenda 2025

Het bestemmingsplan maakt een bepaald woningbouwprogramma mogelijk maar bepaalt niet het type of grootte van de woningen. Dit volgt uit het stedelijk beleid. De gemeenteraad heeft op 19 juli 2017 de Woonagenda 2025 en op 20 december 2017 het stedelijk kader voor sociale en middensegment huurwoningen in particuliere plannen vastgesteld. In de woonagenda is een woningbouwprogrammering voor Amsterdam opgenomen. Uitgangspunt bij woningbouw is 40% sociale huur, 40% middelduur en 20% dure huur en koop (40-40-20) en dat borging ervan primair privaatrechtelijk plaatsvindt.

In deze 'Woonagenda: Voldoende, betaalbare en goede woningen' heeft de gemeente Amsterdam onderzocht wat ervoor nodig is om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen. De drie uitgangspunten zijn voldoende woningen, betaalbare woningen en goede woningen.

1. Om voldoende woningen te realiseren moeten woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar zijn aangesloten. Daarvoor is onder andere van belang dat jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen worden gebouwd en dat het stedelijke uitgangspunt van 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop wordt aangehouden.

2. Voor betaalbare woningen moet de woonruimteverdeling worden herzien, moeten middeldure huurwoningen gerichter worden verhuurd aan middeninkomens en moet men in de huursector passend wonen.
3. Bij het uitgangspunt goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. Het aantal woningen met achterstallig onderhoud moet afnemen en woningen moeten gezonder, veiliger en comfortabeler zijn om in te wonen. Mogelijk wordt hiertoe een structureel Programma Woningkwaliteit in het leven geroepen. Corporaties en huurders moeten aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw en duurzaamheidsprestaties afspreken voor bestaande woningen.

Amsterdamse aanpak volkshuisvesting

Het definitieve plan 'Amsterdamse aanpak volkshuisvesting' is 20 juli 2023 door de gemeenteraad vastgesteld. In het plan is onder meer opgenomen:

- Meer huizen voor de mensen die ze het meest nodig hebben:

1. Er moeten meer sociale woningen bij komen van corporaties.
2. Het middensegment moet groter worden en terecht komen bij de mensen met een middeninkomen.

- Woningen worden verduurzaamd, zodat ze klaar zijn voor de toekomst. Dit zal worden gedaan door op korte termijn energiecoaches in te zetten die bewoners suggesties geven om te besparen.
- Een zelfstandige woning is niet voor iedereen een optie in deze schaarse woningmarkt. Naast het bouwen van meer woningen, wordt daarom gewerkt aan meer woonplekken.
- Meer doorstroming, zodat zoveel mogelijk mensen een passende woonplek krijgen. De gemeente wil mensen stimuleren een grote woning te verruilen voor een nieuwe passende woning. Dat wordt gedaan met verhuisregelingen en aantrekkelijk nieuw woningaanbod in de buurt voor ouderen en mensen die afhankelijk zijn van zorg aan huis.
- Omdat er de komende jaren te weinig woningen zijn, wordt gestopt met het maken van nieuwe voorrangsregelingen. De gemeente blijft goed kijken naar de regelingen als de eerste effecten van de nieuwe woonruimteverdeling duidelijk zijn.
- Alle (nieuwe) mogelijkheden om huurprijzen en het gebruik van woningen te reguleren worden gebruikt. Zo wil de gemeente betaalbare woonruimte behouden en toevoegen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan door meer te controleren op leegstand.

Het uitgangspunt binnen Zuidas als geheel en voor projectgebied Verdi, is dat de 40-40-20 verhouding tussen gereguleerde huur, middelduur (huur en koop) en dure huur en koop op gebiedsniveau wordt toegepast, conform het Amsterdamse woonverdeling beleid. Dit betekent dat voor afzonderlijke projecten en buurten een andere verhouding mogelijk is waar dit soms wenselijk of noodzakelijk kan zijn.

De beoogde ontwikkeling van dit deelgebied, als onderdeel van het projectgebied Verdi, ziet op gemengde functies zoals woningen in verschillende segmenten en maatschappelijke voorzieningen. In het woningbouwprogramma van het voorliggende bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Er wordt uitgegaan van ongeveer 250 woningen in een 30-40-30 verhouding waarbij de sociale huurwoningen worden gerealiseerd door een woningbouwcorporatie. Deze verdeling is eerder vastgelegd in de Investeringsnota voor Verdi deelplan 2 (vastgesteld 30 maart 2021). Hierin vindt een herijking plaats van de woonsegmentverdeling gezamenlijk voor Deelplan 1 en Deelplan 2 binnen Verdi.

Woningbouwplan 2022-2028

Op 31 januari 2023 is het Woningbouwplan 2022-2028 vastgesteld door het college. Hierin zijn de voorgenomen ambities voor de woningbouw in Amsterdam aangescherpt en staat omschreven op welke wijze die ambities worden gestimuleerd en ondersteund. Het bestemmingsplan maakt in deze buurt de

bouw van ca 250 woningen juridisch-planologisch mogelijk en draagt daarmee bij aan de uitgangspunten in de Woonagenda en de ambities in het Woningbouwplan.

3.4.5 Kantoorbeleid

3.4.5.1 Kantorenstrategie Amsterdam

In 2011 werd met vaststelling van de kantorenstrategie beleid geformuleerd om de kantorenmarkt gezonder te maken en het totale aanbod van kantoorvloeroppervlak terug te dringen. Hierbij werd sterk ingezet op transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoren en het beperken van nieuwbouw. Deze inzet is succesvol gebleken met een daling van de leegstand van 18 % naar 12,8 % per 1 januari 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt weer sterk toegenomen en dit vroeg om een actualisering van de huidige strategie en onderzoek naar de doelmatigheid hiervan. De veranderingen op de kantorenmarkt, maar ook de banengroei en Brexit zijn aanleiding geweest om de in 2011 vastgestelde kantorenstrategie te actualiseren.

Amsterdam als economische motor

Amsterdam huisvest een aantal grote en bovengemiddeld snelgroeiende dienstensectoren waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van Nederland. De belangrijkste hiervan is de zakelijke en financiële dienstverlening. Ook de industrie IT- en softwaredienstverlening droeg relatief sterk bij aan de economische groei van Amsterdam. De werkgelegenheid nam in 2016 in de hele MRA toe met 2,3 %. De stijging is bijna geheel toe te schrijven aan Amsterdam. Op Zuidas groeide het aantal banen het snelst. Amsterdam past in een mondiale trend waarbij internationaal georiënteerde kennisintensieve steden zoals Londen, Parijs en Stockholm een substantiële werkgelegenheidsgroei kennen en zich ontwikkelen als economische motoren voor de omliggende stedelijke regio. Deze trend heeft alles te maken met de opkomst van de kennis- en innovatie-economie. Amsterdam is een internationaal knooppunt, heeft twee universiteiten en diverse kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven. De stad zet zoveel mogelijk in op stedelijke ontwikkeling nabij multimodale knooppunten. Door op deze locaties in te zetten op groei wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en zijn werkplekken in de toekomst sneller en beter bereikbaar voor inwoners van de regio en daarbuiten. De Zuidas ontwikkelt zich hierin steeds meer tot een gemengd woon- en werkgebied met voorzieningen.

Uitvoeringsstrategie 3.0: Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen: 2017-2030 en de 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'.

Om een gezonde kantorenmarkt te behouden en overmaat terug te dringen en te voorkomen wordt binnen de MRA samengewerkt door het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). De programmatische afspraken die in het verleden voor het planaanbod kantoren zijn gemaakt met de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 zijn vervangen door een nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 en een actualisatie hierop Plabeka 3.1. Hiermee is een herijking gemaakt van de vorige strategie om zo goed mogelijk te kunnen blijven inspelen op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de veranderde kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag.

Kwantitatieve raming

De vraagramingen van de Kantorenstrategie 2011 en de Uitvoeringsstrategie 2011 zijn door de grote dynamiek achterhaald. Dit heeft geleid tot het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam (mei 2016). Op basis van dit rapport is de vraag naar nieuw kantoorvloeroppervlak in de Uitvoeringsstrategie geraamd op 515.000 m² tot 2050, waarvan 230.000 m² groei op formele kantoorlocaties van 2017 tot 2030 en 225.000 m² voor groei op formele kantoorlocaties van 2030 tot 250

en 60.000 m² voor groei elders binnen Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsvraag als gevolg van Brexit. Door de transformatie van kantoren naar andere functies, zoals wonen (die tot 2019 naar verwachting 250.000 m² bedraagt (opgenomen in het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam) en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 11,5 % dalen naar een frictieleegstand van 8 % in 2019. Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat doordat vraag en aanbod in de tijd niet altijd direct op elkaar aansluit.

Kwalitatieve raming: Juiste kantoor op de juiste plek.

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat er nog steeds behoefte is aan kantoren op locaties waar sprake is van functiemenging, die bovendien goed bereikbaar zijn. Dit betreft met name een kwalitatieve vraag. Behoefte aan kantoorruimte bestaat vooral bij bedrijven in ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening, maar ook bij innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Op gewilde locaties, met name in het Centrum, de Arenapoort en Zuidas is de vraag naar kantoorruimte groot.

Er is vooral behoefte aan een kwalitatieve sturing waarbij het uitgangspunt is: het juiste kantoor op de juiste plek. In Ruimte voor de Economie van Morgen (collegebesluit van 18 juli 2017) worden drie kantorenmilieus onderscheiden:

1. Het internationale topmilieu: een hoogwaardig ingerichte, internationaal verbonden locatie, geschikt voor de vestiging van internationale kantoren, met in de omgeving een groot aanbod van stedelijke voorzieningen. Zuidas, stadsdeel Centrum en Stadsdeel Zuid zijn hier voorbeelden van. Kansen voor uitbreiding liggen hier voor Zuidas in de uitbreiding van het gebied en op de middellange termijn in de Schipholcorridor tussen Zuidas en Schiphol;
2. Innovatieve districten: stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken van 50%-50% rond een kennisinstituut of trekker. Hier zoeken clusters van bedrijven verbinding en is ruimte voor ontwikkeling van start-ups en innovatieve bedrijfsconcepten. Voorbeelden hiervan zijn Kenniskwartier VU/Zuidas, Sciencepark, AMC e.a.
3. Multimodale knooppunten: knooppunten die door de aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein, tram, bus, metro, autowegen en fietspaden, uitstekend zijn verbonden met de stad en regio en luchthaven en daarmee uitermate geschikt zijn als werkgebied en concentratie voor (groot)schalige kantoren. Door transformatie en verdichting worden deze knooppunten meer gemengd met wonen en voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn Sloterdijk, Amstelstation en Zuidas.

De geactualiseerde kantorenstrategie behelst onder meer:

1. In de geactualiseerde kantorenstrategie stond onder meer dat de planvoorraad van destijds 970.000m² flexibel ingezet wordt op die locaties waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren gewenst zijn. Dit zijn Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJoever. Door het flexibel inzetten kan ook tegemoet worden gekomen aan (een deel van) de te verwachten vraag als gevolg van een Brexit.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- en werkgebieden.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. In de Geactualiseerde kantorenstratgie is opgenomen dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8 %. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor onder meer Schipholkerncorridor, uitbreiding van de Zuidas, met name aan de westkant ten noorden en zuiden van de A10.

Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN-gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon- werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren.

3.4.5.2 Kantorenplan 2019-2026

Met het Kantorenplan 2019-2026 (vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 24 september 2019) wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook loopt het kantorenplan 2019-2026 vooruit op de nieuwe omgevingsvisie van gemeente Amsterdam die momenteel wordt ontwikkeld.

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Zuidas heeft zich de afgelopen jaren in economische hoog- en laagconjunctuur bewezen als robuuste vestigingslocatie voor grote en kleine, nationale en internationale bedrijven.

Conform de in 2016 door de gemeenteraad vastgestelde Visie Zuidas wordt ingezet op het creëren van een internationaal topmilieu met wonen, werken, voorzieningen en openbare ruimte van hoge kwaliteit. Kantoren, woningbouw én voorzieningen komen steeds meer in balans om het gewenste stedelijke milieu te creëren, waar ook (internationale) topbedrijven zich tot aangetrokken voelen. De Visie Zuidas - en de daarin opgenomen de verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen- is leidend bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

Begin 2020 (peildatum 1 januari 2020) staat er ruim 167.000 m² kantoor in aanbouw of verbouw. Met het internationale topmilieu blijft Zuidas met het centrum van Amsterdam de belangrijkste kantoorlocatie in Amsterdam. Het is ook een van de weinige plekken waar de gemeente door gronduitgifte nog kan sturen op het kantoorprogramma.

De kantorenvoorraad in Zuidas is eind 2018 circa 850.000 m2, met daaraan toegevoegd de plancapaciteit conform de Visie Zuidas kan in totaal een kantorenvoorraad van 1,2 miljoen m² worden gerealiseerd.

Zuidas	2019-2022	2023-2026
Oplevering	210.000 m²	135.000 m²
Onttrekking	-24.000 m²	

Tot 2024 wordt in Zuidas naar verwachting circa 274.000 m2 kantoorruimte opgeleverd. Een deel hiervan is reeds in aanbouw en reeds voorverhuurd. In de periode tussen 2024 en 2028 wordt naar verwachting ruim 170.000 m2 kantoorruimte toegevoegd. Om tegemoet te komen aan de toegenomen vraag naar kantoormeters is onderzocht waar op die plekken kantoorontwikkeling mogelijk en gewenst is. Dit met inachtneming van de volgende uitgangspunten:

- De Visie Zuidas - en de daarin opgenomen verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen- is leidend bij de verdere ontwikkeling van het gebied.
- In een periode waarin de combinatie van de ontwikkeling in de flanken en de realisatie van Zuidasdok een grote impact heeft, wordt extra aandacht besteed aan de omgevingskwaliteit

In oktober 2017 is besloten Verdi toe te voegen aan het grootstedelijk gebied Zuidas. Afhankelijk van de

verdere uitwerking in het kader van de investeringsbesluiten behorende bij het deelgebied Verdi leidt dit tot een uitbreiding van kantoormeters van circa 80.000 m2 (grotendeels door transformatie en herontwikkeling).

3.4.5.3 Monitor Kantoren 2022

In de zomer van 2022 heeft Cushman & Wakefield in opdracht van Gemeente Amsterdam een onderzoek uitgevoerd naar de kantoorontwikkelingen in Amsterdam (Monitor Kantoren Amsterdam stand van zaken medio 2022). Op pagina 5-8 worden de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek gedeeld. Deze monitor is opgesteld op basis van gegevens van medio 2022.

Uit het rapport volgt dat door de nog steeds toenemende dynamiek de behoefte aan uitbreiding van de kantoorvoorraad nog steeds actueel is. Dit is ook nodig om nieuwe (grootschalige internationale) gebruikers de kans te geven zich op Zuidas te vestigen of om bestaande gebruikers uitbreidingsmogelijkheden te bieden. De behoefte aan kantoorruimte op Zuidas is nog actueel. Uit het rapport volgt dat de leegstand op Zuidas tussen de 3% en 6% is, wat onder de frictieleegstand van 6,5% is. Een behoorlijk deel van het voorziene kantoorvloeroppervlak (waaronder Kavel 1 van Noordzijde IJsbaanpad) moet nog gebouwd en opgeleverd worden, Het rapport geeft tevens aan dat de realisatie van woningen en voorzieningen de leefbaarheid en het multifunctionele karakter van het gebied versterkt. De ontwikkeling van Verdi, deelgebied 1 sluit hier naadloos op aan.

3.4.5.4 Conclusie kantorenbeleid

Het kantoorprogramma waar voorliggend bestemmingsplan op ziet, is opgenomen in de huidige voorraad en plancapaciteit. Het bestemmingsplan draagt bij aan en is geheel in lijn met de Kantorenstrategie en het Kantorenplan 2019-2026.

3.4.6 Detailhandelbeleid

3.4.6.1 Detailhandelsbeleid Amsterdam: 2018-2022: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad het nieuwe detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Het beleid is een aanvulling op de meer algemene kaders van het regionale detailhandelsbeleid en het Amsterdams Ondernemersprogramma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers.

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners, als bezoekers, als winkeliers en heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad: Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben. Het betreft hier het echte 'winkelen' voor producten die niet elke dag worden gekocht.

Voor de verschillende in het beleid te onderscheiden typen winkelgebieden gelden in heel Amsterdam algemene beleidsuitgangspunten. Een van de belangrijkste daarvan is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Hieraan ligt een aantal redenen ten grondslag. In de eerste plaats heeft clustering van winkels voordelen voor ondernemers én consumenten: alle benodigde boodschappen zijn vlakbij elkaar verkrijgbaar. In de tweede plaats profiteren ondernemers in winkelconcentraties van elkaars bezoekersstromen. Verder is het voor de overheid efficiënter en duurzamer om een concentratie van

winkels te faciliteren met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading, voorzieningen voor fietsen et cetera. Het clusteren van detailhandel, en daarmee efficiëntere bevoorrading, draagt indirect bij aan de ambities van Amsterdam voor een schonere luchtkwaliteit. Naast algemeen beleid wordt een specifieke koers gevolgd voor detailhandel in verschillende gebieden.

3.4.6.2 Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2022

Een aanvulling op het detailhandelsbeleid is het Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2020, wat door de gemeenteraad is vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke- en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel.

In het coalitieakkoord ‘Een nieuwe Lente, een nieuw geluid’ heeft het college de ambitie uitgesproken om de komende jaren de buurteconomie te versterken. Het Amsterdams Ondernemersprogramma omschrijft de maatregelen die de gemeente treft om de buurteconomie te versterken. Er zijn vier doelstellingen om dit te bereiken:

- Samenwerking van ondernemers in en met de buurt versterken. Door het stimuleren en faciliteren van samenwerkingsvormen tussen ondernemers, zoals een bedrijveninvesteringszone (biz) en straatmanagement;
- Individueel ondernemerschap in buurten versterken. Waar nodig bieden we ondernemers ondersteuning bij het ondernemerschap, bijvoorbeeld door coaching of een start-up buddy;
- Bedrijfsmilieus in buurten versterken. We investeren in een passend aanbod van bedrijfsruimte en adviseren ondernemers over hun huurrechten;
- Economisch aanbod in buurten versterken. We verhogen samen met ondernemers en vastgoedeigenaren de kwaliteit van de winkelgebieden en zetten in op diversiteit van het winkelaanbod. We willen de markten samen met de marktondernemers aantrekkelijker maken voor bezoekers. We maken nieuw horecabeleid dat past bij de buurt.

Ondernemers kunnen bij de start van hun bedrijf hulp krijgen in de vorm van advies, coaching of ondersteuning. Maar ook ondernemers die willen groeien of misschien in zwaar weer verkeren, kunnen ondersteuning krijgen. Hiervoor werken de gemeente Amsterdam, de Belastingdienst en de Kamer van Koophandel samen onder de noemer 'Ondernemersplein'.

Er is speciale aandacht voor innovatieve startups. Het Actieprogramma Startup Amsterdam beschrijft de gemeentelijke ambitie om van Amsterdam een leidende Europese startup-hub te maken; door de voorwaarden te scheppen die startups nodig hebben om te kunnen groeien: toegang tot kapitaal, talent en eerste klanten. In een omgeving met een startup mindset.

De (beperkte) mogelijkheid tot het vestigen van detailhandel die voorliggend bestemmingsplan biedt is in lijn met bovenstaand beleid.

3.4.6.3 Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2022

Een aanvulling op het detailhandelsbeleid is het Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2020, wat door de gemeenteraad is vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke- en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel.

In het coalitieakkoord ‘Een nieuwe Lente, een nieuw geluid’ heeft het college de ambitie uitgesproken om de komende jaren de buurteconomie te versterken. Het Amsterdams Ondernemersprogramma

omschrijft de maatregelen die de gemeente treft om de buurteconomie te versterken. Er zijn vier doelstellingen om dit te bereiken:

- Samenwerking van ondernemers in en met de buurt versterken. Door het stimuleren en faciliteren van samenwerkingsvormen tussen ondernemers, zoals een bedrijveninvesteringszone (biz) en straatmanagement;
- Individueel ondernemerschap in buurten versterken. Waar nodig bieden we ondernemers ondersteuning bij het ondernemerschap, bijvoorbeeld door coaching of een start-up buddy;
- Bedrijfsmilieus in buurten versterken. We investeren in een passend aanbod van bedrijfsruimte en adviseren ondernemers over hun huurrechten;
- Economisch aanbod in buurten versterken. We verhogen samen met ondernemers en vastgoedeigenaren de kwaliteit van de winkelgebieden en zetten in op diversiteit van het winkelaanbod. We willen de markten samen met de marktondernemers aantrekkelijker maken voor bezoekers. We maken nieuw horecabeleid dat past bij de buurt.

Ondernemers kunnen bij de start van hun bedrijf hulp krijgen in de vorm van advies, coaching of ondersteuning. Maar ook ondernemers die willen groeien of misschien in zwaar weer verkeren, kunnen ondersteuning krijgen. Hiervoor werken de gemeente Amsterdam, de Belastingdienst en de Kamer van Koophandel samen onder de noemer 'Ondernemersplein'.

Er is speciale aandacht voor innovatieve startups. Het Actieprogramma Startup Amsterdam beschrijft de gemeentelijke ambitie om van Amsterdam een leidende Europese startup-hub te maken; door de voorwaarden te scheppen die startups nodig hebben om te kunnen groeien: toegang tot kapitaal, talent en eerste klanten. In een omgeving met een startup mindset.

De (beperkte) mogelijkheid tot het vestigen van detailhandel die voorliggend bestemmingsplan biedt is in lijn met bovenstaand beleid.

3.4.7 Nota Parkeernormen Auto 2017

Op 7 juni 2017 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning voor het parkeren op straat (meer) krijgen.

Met het vaststellen van de Nota is het voorschrijven van minimumparkeernormen niet meer aan de orde. Voor wonen en kantoren worden wel maximumnormen aangegeven. Voor voorzieningen geeft de Nota aan dat maatwerk moet worden toegepast. De normen verschillen per gebiedstype (A, B, C)

A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaarvervoer. Met name gebieden die dicht bij een intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. Zuidas wordt aangemerkt als A-locatie. Recent is ook het oostelijk deel van het nieuwe Zuidas-projectgebied Verdi aangewezen als A-locatie.

De belangrijkste uitgangspunten voor nieuwe bestemmingsplannen met betrekking tot nieuwbouw op A-locaties zijn:

- voor kantoren geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlakte;
- bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies op de betreffende locatie. Kortom: voor voorzieningen is maatwerk vereist;
- voor woningen geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte;

- voor bezoekers van woningen geldt in beginsel een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte.

Mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan Zuidflank (Mobiliteitsplan) is in juli 2023 vastgesteld door zowel het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam als het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Dit betekent dat beoogde ontwikkelingen binnen Zuidas (en de daarmee te verwachten verkeerseffecten) voortaan worden getoetst aan de vier pijlers die in het Mobiliteitsplan staan omschreven. Op deze manier wordt beoordeeld wat de effecten van op verkeer en parkeren zullen zijn, en welke effecten kunnen worden verminderd of zelfs verbeterd met de handvatten van het Mobiliteitsplan.

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om te sturen op autogebruik. Het Mobiliteitsplan zet maximaal in op het reduceren van het autoparkeeroverschot dat in de huidige situatie op Zuidas aanwezig is. Door in principe geen parkeerplaatsen meer bij te bouwen bij nieuwe ontwikkelingen kan het overschot worden teruggebracht. Daarnaast wordt actief ingezet op het verminderen van autoparkeercapaciteit bij herontwikkelingen.

In het bestemmingsplan wordt voor woonfuncties en voorzieningen niet zijnde kantoren (dynamisch) verwezen naar de parkeernormen die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto en worden maximum normen opgenomen. In Hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de vertaling van het parkeerbeleid en mobiliteitsbeleid naar dit plan.

3.4.8 Nota fiets- en scooterparkeren 2018

Op 19 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld. Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Met de gemeentelijke Nota wordt ruimte geboden voor het realiseren van een gemeenschappelijke berging, in plaats van een individuele berging per woning. Voor niet-woonfuncties gelden per functie specifieke normen. Deze zijn bepaald op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW, aangepast voor de Amsterdamse situatie.

De realisatie van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein bij niet-woonfuncties wordt voorgeschreven in een bestemmingsplan. Daarbij kan, zoals in voorliggend bestemmingsplan, worden verwezen naar de Nota. De Nota dient tevens ter onderbouwing van de normen die in het bestemmingsplan worden vastgelegd. In Hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de vertaling van het beleid naar dit plan.

3.4.9 Duurzaamheidsbeleid

3.4.9.1 Agenda Duurzaamheid

In de Agenda Duurzaamheid (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 maart 2015) zijn gebieden aangewezen waar de gemeente samenwerkt met ontwikkelaars, woningcorporaties en partijen als Alliander, AEB Amsterdam en Waternet om te investeren in duurzaamheid. De ambities van de Agenda Duurzaamheid hebben betrekking op duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Ook het verduurzamen van de gemeente zelf is een ambitie.

De lucht in Amsterdam moet schoner en gezonder, met zo min mogelijk stikstofdioxide, fijnstof en roet. De percentages stikstofdioxide en roet moeten in 2025 35% respectievelijk 30% lager zijn dan in 2015.

Het college wil dit bereiken door:

- innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid te stimuleren;
- meer grondstoffen en materialen terug te winnen, met als subdoel: 65 % van huishoudelijk afval scheiden in 2020.

Het realiseren van een circulaire economie met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie is een lange termijndoel. Daarnaast moet huishoudelijk afval meer worden gescheiden. Om die doelen te realiseren moet innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid worden gestimuleerd en moeten meer grondstoffen en materialen terug worden gewonnen.

In hoofdstuk 16 van deze plantoelichting wordt nader ingegaan op hoe in dit bestemmingsplan wordt omgegaan met de aspecten duurzaamheid en klimaatadaptatie.

3.4.9.2 Actieplan Schone Lucht 2019

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen hoe de gemeente tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. In het Actieplan heeft het college de ambitie uitgesproken dat in 2030 overal in de gemeente alleen maar uitstootvrij verkeer rijdt. Daarom 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 in het 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.

3.4.9.3 Agenda Groen, Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Agenda Duurzaamheid en Visie Openbare ruimte

Deze drie agenda's zijn in 2015 vastgesteld en verwoorden gezamenlijk het antwoord op de vraag hoe vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid de gemeente toekomstbestendig wil reageren op de groei van Amsterdam. De gemeente wil de stad aantrekkelijker maken door vergroening en tegelijk moet de stad bereikbaar blijven met een aantrekkelijke openbare ruimte om te verblijven, waarbij duurzaamheid hoog op de agenda staat.

De Visie Openbare Ruimte is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld op 8 juni 2017. In de visie zijn uitgangspunten geformuleerd voor het inrichten en verbeteren van de openbare ruimte in de stad. Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot grote aanpassingen in de openbare ruimte.

3.4.10 Horecabeleid

3.4.10.1 Horecabeleid Zuid 2011

Op 21 december 2011 heeft de stadsdeelraad van Stadsdeel Zuid het Horecabeleid Zuid 2011 vastgesteld. Doelstelling van het horecabeleid is het verlevendigen en aantrekkelijker maken van het stadsdeel en het verruimen van mogelijkheden voor ondernemers, zonder dat het woon- en leefklimaatonder onevenredige druk komt te staan. Daarnaast wordt met het horecabeleid een bijdrage geleverd aan de ruimtelijk-economische doelstellingen om stadsstraten en -pleinen te ontwikkelen, vrijetijdsmilieus met elkaar te verbinden en het toerisme in het stadsdeel te stimuleren. Om een gericht horecabeleid te voeren, hanteert stadsdeel Zuid in nieuwe bestemmingsplannen een aantal horecacategorieën. Deze categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevanteaspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid.

3.4.10.2 Stedelijk beleidskader horeca en terrassen

In maart 2022 tot en met oktober 2022 heeft het concept 'Stedelijk beleidskader horeca en terrassen' ter inzage gelegen. Dit beleid is nog niet door het college vastgesteld. De reden voor dit nieuwe beleid is als volgt. Elk stadsdeel heeft op dit moment eigen beleid voor horeca en terrassen. Daardoor gelden in gelijke gevallen niet altijd dezelfde regels. Het nieuwe Stedelijke beleidskader zorgt voor een nieuw beleidskader wat voor horeca en terrassen in de hele stad geldt.

Het nieuwe Stedelijk beleidskader gaat uit van de volgende uitgangspunten:

- Vooraf beoordelen wat de impact is van horeca op de omgeving.
- De regels voor horeca en terrassen gelden voor de hele stad.
- Er is ruimte voor nieuwe trends en ontwikkelingen in de horeca.
- Ondernemers kunnen een betere afweging maken van kansen en knelpunten bij het starten van een nieuwe horecaonderneming of het aanpassen van bestaande horeca.
- Maatwerk leveren voor bewoners en ondernemers in het gebied.
- Meer sturing van de gemeente op waar welke horeca zich vestigt.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Voor de ruimtelijke uitwerking van Verdi als geheel, is de Projectnota Verdi het startpunt. Aan de hand van de drie thema's (verbinden, verdichten en vergroenen) zijn de ambities en de gewenste ingrepen in het gebied in de Projectnota Verdi in kaart gebracht. De Investeringsnota voor Verdi Deelplan 1 is de eerste stedenbouwkundige uitwerking voor Deelplan 1 binnen het deelgebied Verdi.

Het gaat in dit deel met name om transformatie van bestaand gebied met verschillende erfpachters en eigenaren. De ambitie van Amsterdam is om deze ontwikkelingen te faciliteren zodat het gebied onderdeel wordt van de groeiende stad. Door de (her)ontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad kan een groter en meer divers programma aan het gebied toegevoegd worden.

Programma

Het maximale programma in het voorliggende bestemmingsplan bedraagt circa 46.000 m² bvo aan bovengronds programma, verdeeld over vier kavels. Dit betekent een toename van ongeveer 38.000 m2 bvo ten opzichte van de huidige bebouwing (8.500 m^2 bvo).

Het plangebied bestaat uit vier kavels: Van oost naar west de (nieuwbouw)kavels 1, 3, 2 en 4. Het beoogde programma en de (maximale) bouwhoogten zijn als volgt:

- Kavels 1-3 (de drie oostelijke kavels): circa 16.500 m2 bvo woningbouw (circa 185 woningen), maximaal 18.000 m2 bvo kantoren en 3.500 m2 bvo plintvoorzieningen, waaronder een kinderdagverblijf van ten minste 500 m2. Verder worden in een ondergrondse parkeergarage maximaal 150 parkeerplekken mogelijk gemaakt.
- Kavel 4 (het meest westelijke kavel): op dit kavel is maximaal 9.000 m2 bvo aan bovengronds programma mogelijk, waarvan minimaal 4.000 m2 bvo voor woningbouw en maximaal 4.000 m2 bvo voor maatschappelijke voorzieningen. Dat betekent dat het programma ook volledig uit woningen kan bestaan.
- De maximum bouwhoogte van de vier gebouwen varieert van 9 tot 13 meter (voor basementen) en 38 tot 49 meter (voor de torens).

Wonen

Het plan biedt ruimte aan maximaal 21.500-25.500 m2 bvo woonprogramma voor circa 250 woningen.

Kantoor

Kantoorgebruik moet aansluiten op de Visie Zuidas en de daarin geformuleerde criteria. Doel is het creëren van een gezonde werkplek waar het welzijn van de werknemers voorop staat. Voor de ontwikkeling geldt de volgende eis: Maximaal 18.000 m2 bvo kantoorprogramma.

Voorzieningen

Op de begane grond van gebouwen (de plint) streven we op de meeste plekken naar een grote verscheidenheid aan voorzieningen. Het bieden van flexibiliteit is hierbij een vereiste. Van het totale programma is ca 7.000 m2 bvo voor voorzieningen bestemd. Het gaat ook om een of meerdere maatschappelijke voorziening(en) die naar eigen invulling aan te vullen zijn. Het minimum aan maatschappelijke programma dat gerealiseerd dient te worden is ca 2.500 m^2. Dit deel van het programma zal bestaan uit de volgende maatschappelijke functies:

- Kinderdagverblijf met minimaal 500 m2 bvo en bijbehorende buitenruimte. Hierbij is de benodigde m^2 buitenruimte afhankelijk van het aantal kindplaatsen;
- Minimaal 2.000 m^2 aan maatschappelijke of cultureel programma in de middelste twee kavels;
- Programma ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening van maximaal 4.000 m^2 bvo in het meest westelijke kavel.

Verder geldt voor horecavoorzieningen dat hiervoor tot maximaal 1.000 m^2 bvo prorgramma beschikbaar is. Ook is ruimte voor maximaal 1 detailhandelvestiging (zoals een kleine buurtsupermarkt) tot 375 m^2.

Bouwvolumes

Het concept voor de ontwikkeling van de kavels tussen de Na-druk-geluk-brug en de Amstelveenseweg bestaat uit vier gebouwvolumen die noord-zuid georiënteerd zijn gelijk aan de oriëntering van de hoogbouw volumes van het Sporthotel. In het plan is rekening gehouden dat elke toren, een meerlaagse (2-3) onderbouw kan hebben ten behoeve van de benodigde interne en externe voorzieningen voor de verschillende functies.



Figuur 4.1: Impressies van de gebouwen aan het IJsbaanpad

Plinten/onderbouw

- De hoofdentree('s) van de gebouwen zijn vanaf het IJsbaanpad en de Amstelveenseweg te bereiken.
- De actieve functies bevinden zich op de eerste en tweede bouwlagen (en in kavel 1 en 3 op de derde bouwlaag) in de gebouwen.
- Technische ruimten en installaties ten behoeve van energie- en nutsvoorzieningen zijn onderdeel van een gebouw. Ze vormen geen beperking voor het functioneren van de plint en vormen geen visuele

belemmering in het straatbeeld.
- In de eerste en tweede bouwlaag van Kavel 4 bevindt zich de ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Het overige programma dat niet met maatschappelijke programma wordt ingevuld, kan worden ingevuld met woningen.

Autoparkeren

- De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen auto (8 juni 2017 met een vastgestelde wijziging op 29 november 2017) zijn van toepassing, met inachtneming van het maximum aantal parkeerplekken van 150 plekken. Het realiseren van parkeerplaatsen op maaiveld is niet toegestaan.
- De nieuwe parkeergarage onder de Kavels 1 en 3 met maximaal 150 parkeerplekken (waarvan 68 voor kantoor) ligt volledig ondergronds in één bouwlaag. Het uitgangspunt voor de ondergrondse parkeergarage is een doorrijhoogte van minimaal 2,2m netto (NEN 2443 2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages) aan te houden.
- Door verschil in de fasering is het toegestaan een tijdelijke in-/uitrit van de parkeergarage te realiseren.

Fiets- en scooterparkeren

- Fiets- en scooterparkeren moet voldoen aan de nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018 en het Bouwbesluit 2012;
- Fietsen en scooters voor bewoners worden op eigen terrein, inpandig opgelost, bij voorkeur in de kelder;
- parkeren van fietsen en scooters voor kantoormedewerkers en hun bezoekers wordt op eigen terrein, inpandig opgelost.

Openbare ruimte en maaiveld

De buitenruimte om de gebouwen op de vier kavels wordt uitgewerkt in een ontwerp van de openbare ruimte en groenplan (of landschapsplan). Ruimtelijk is er een mogelijkheid voor een ontsluitingsweg voor voetgangers van circa 2 meter breed rondom kavel 2, daar waar eigen grond grenst aan gemeentegrond. Deze mogelijkheid voor een ontsluitingsroute ten westen en noorden van kavel 2 is naar eigen wens van de grondeigenaar in te richten. De rest van de openbare ruimte is een onderdeel van de groen en voor iedereen toegankelijke openbare ruimte ten noorden van het IJsbaanpad. Deze ruimte is bedoeld voor een publiek toegankelijke doorsteek tussen de gebouwen die ook recreatief te gebruiken is. Er zijn in principe geen afsluitingen/afrasteringen of hekken in welke vorm dan ook toegestaan op de plot indien deze de vrije doorgang van het openbare groen belemmeren. Een uitzondering hierop is het deel groen bij de Stadiongracht, waar ten behoeve van de veiligheid en beperkte toegankelijkheid van de bij de gebouw behorende ontsluitingsweg een hek/schutting of groene afscheiding is toegestaan.



Figuur 4.2: Inrichting van het maaiveld Kavels 1-3

De inrichting van het maaiveld zal in overleg met de gemeente gebeuren.

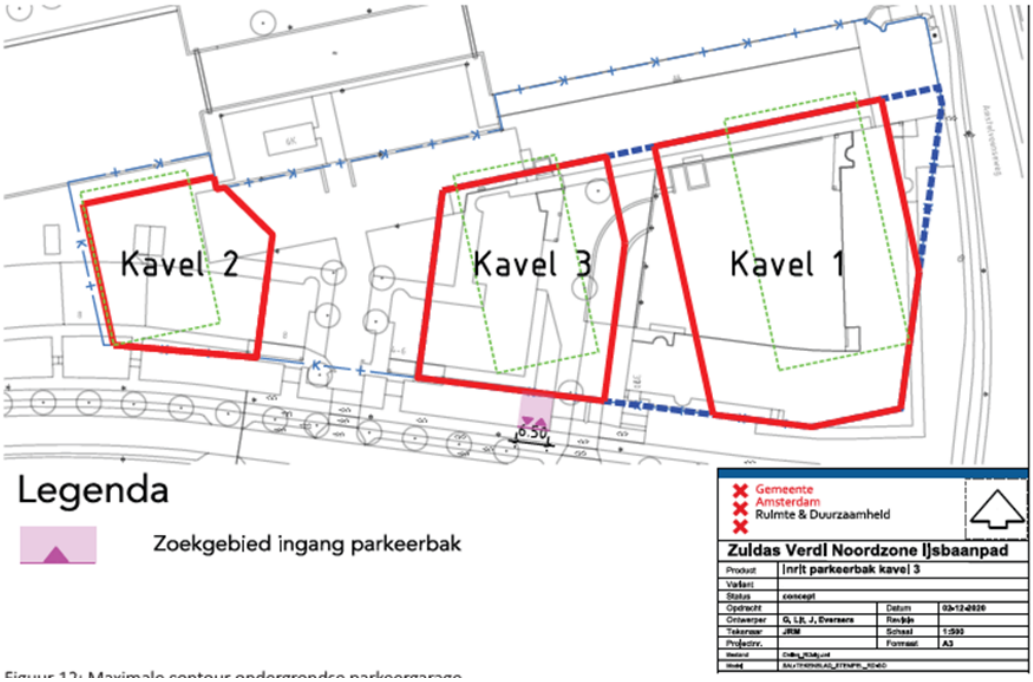
Het maaiveld rondom de kavel (Kavel 4) in het meest westelijk deel van het plangebied zal grotendeels worden ingevuld ten behoeve van de buitenruimte voor de maatschappelijke voorzieningen en woningen die worden voorzien in het programma bij dit kavel.

Afvalinzameling voor alle functies wordt inpandig opgelost: Opslag van afvalcontainers/afvalinzameling van kantoren vindt voor alle typen afval inpandig plaats. De inpandige locatie moet voldoende groot zijn voor het opstellen van alle benodigde containers en goed toegankelijk zijn voor het inzamelen en ophalen van het afval. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het ophalen van huishoudelijk afval (wonen) en bedrijfsafval (kantoren en voorzieningen). Afvalinzameling van bedrijfsafval dient door de gebruikers zelf georganiseerd te worden.

Ontsluiting

Het IJsbaanpad is en blijft de ontsluiting voor de kavels aan de Noordzone van het IJsbaanpad. Om een goede ontsluiting van het IJsbaanpad te bewerkstelligen zijn er specifieke eisen gesteld aan de ontsluiting van de kavels:

- Het is zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie mogelijk om één ondergrondse parkeergarage te maken die in twee richtingen een aansluiting krijgt op het IJsbaanpad. Het zoekgebied voor de definitieve situatie is aangegeven in figuur 4.3.
- In de tijdelijke situatie dat Kavel 1 is gebouwd maar Kavel 3 nog niet, is het mogelijk om een tijdelijke ontsluiting naar de ondergrondse parkeergarage te realiseren via Kavel 1. De ontsluiting vindt plaats op maaiveld tussen Kavel 1 en Kavel 3 in.
- In de ontwerpfase en herprofilering van het gehele IJsbaanpad wordt in relatie tot de bereikbaarheid rekening gehouden met het voorrijden van schoolkinderen, plekken om te laden en lossen op maaiveld ten behoeve van alle kavels, kiss&ride, parkeren op straat en afvalinzameling.
- Bezorgdiensten, verhuizingen, e.d. voor het wonen, de kantoren en voorzieningen zullen gebruik moeten maken van de langsparkeerplekken.
- Laden en lossen vindt op het maaiveld plaats.



Figuur 4.3: Plattegrond met zoekgebied ingang parkeergarage

Duurzaamheid (zie ook hoofdstuk 16)

In Verdi ligt geen stadswarmte- en koudenetwerk. Er zal geen mogelijkheid zijn tot aansluiting op het gasnet. Hierom is voor Verdi een WKO Masterplan Verdi tot stand gekomen. Op grond van dit Masterplan worden bronnen en leidingen ten behoeve van wko (warmte koude opslag) gerealiseerd binnen de eigendomsgrenzen. In overleg met de gemeente wordt bepaald waar deze, op basis van het masterplan, ingepast kunnen worden.

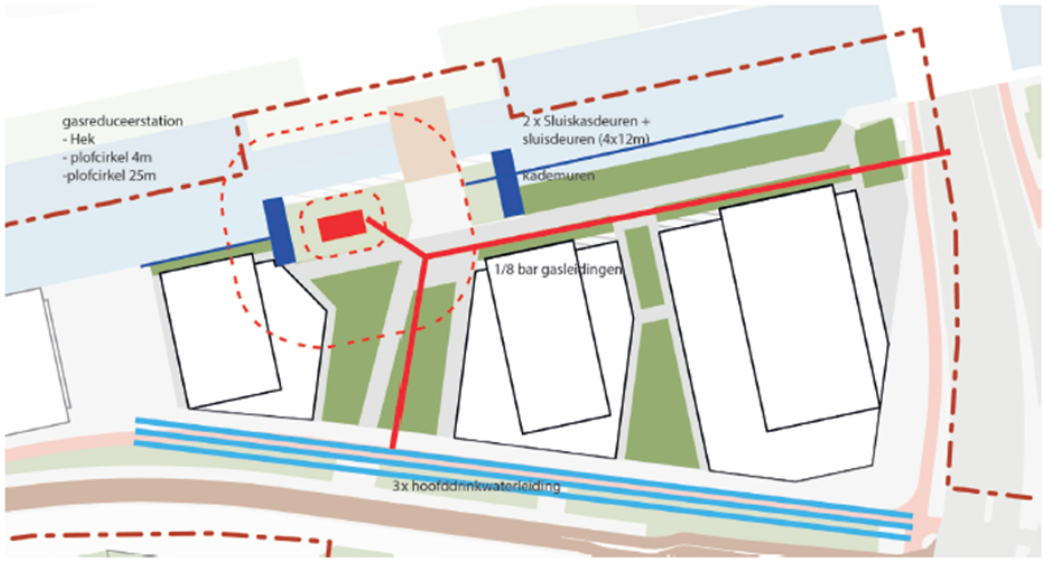
Duurzame energieopwekking is van belang om energieneutraal te kunnen bouwen. Op de Zuidas gaat het voornamelijk om het plaatsen van zonnepanelen.

Het is van groot belang om het autogebruik in de stad terug te brengen. Goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer, zijn cruciaal om de stad nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten daarom onderdeel zijn van de nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) autodeelconcepten en het stimuleren van (gedeeld) fietsgebruik.

Aanwezige (nuts)voorzieningen en leidingen in het plangebied

Voor deze ontwikkeling moet er sowieso rekening gehouden worden met de volgende (ondergrondse) (nuts)voorzieningen en leidingen (zie figuur 4.4):

- (hoofd)drinkwaterleidingen onder het IJsbaanpad(waternet);
- Aanwezige gasleidingen en het gasreduceerstation op en rondom eigendomsgrond(Alliander);
- De sluis ten noorden van de kavels in het Zuideramstelkanaal;



Figuur 4.4: weergave aanwezig ondergrondse en bovengrondse assets op het te ontwikkelen gebied.

In Figuur 4.4. zijn de hoofddrinkwaterleidingen geprojecteerd in de toekomstige situatie. Er wordt op gewezen dat bij de aanvraag bouwen specifiek aandacht moet worden besteed aan de exacte ligging van de hoofddrinkwaterleidingen en adequaat moet worden gehandeld in relatie tot deze en andere ondergrondse nutsvoorzieningen en leidingen. Lees hierover meer in Hoofdstuk 12 van de plantoelichting bij dit bestemmingsplan.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Deze paragraaf geeft in het kort de stedenbouwkundige principes weer die ten grondslag hebben gelegen aan voorliggend bestemmingsplan. In de Investeringsnota Verdi, deelgebied 1 is een uitgebreide stedenbouwkundige onderbouwing opgenomen.

Noordzone IJsbaanpad

Het uitgangspunt is dat de kavels van Noordzone IJsbaanpad een plint (onderbouw) van 2-3 bouwlagen (7,6 -13 meter) hoog krijgen. De begane grond van de onderbouw wordt gevormd door vaste rooilijnen. Daarbovenop staan van oost naar west volumes met een respectievelijke hoogte van 38, 49, 42, 20 en 39 meter hoog.

Het IJsbaanpad ligt in het verlengde van de Fred. Roeskestraat en vormt de zuidelijke grens van het aan de andere kant van de Stadiongracht liggende plein van het Olympisch Stadion. Het recent gebouwde Olympic Hotel vormt het einde van de bebouwingstrook ten noorden van het IJsbaanpad. Het Olympic hotel bestaat uit een onderbouw met daarboven twee noord-zuid georiënteerde hoogbouwvolumen.

Het concept voor de ontwikkeling van de kavels tussen de Na-druk-geluk-brug en de Amstelveenseweg bestaat uit vier gebouwvolumen die noord-zuid georiënteerd zijn en gelijk zijn aan de oriëntering van de hoogbouwvolumes van het Olympic Hotel. In het plan is er rekening mee gehouden dat elke toren, een meerlaagse (2-3) onderbouw kan hebben ten behoeve van de benodigde interne en externe voorzieningen voor de verschillende functies.

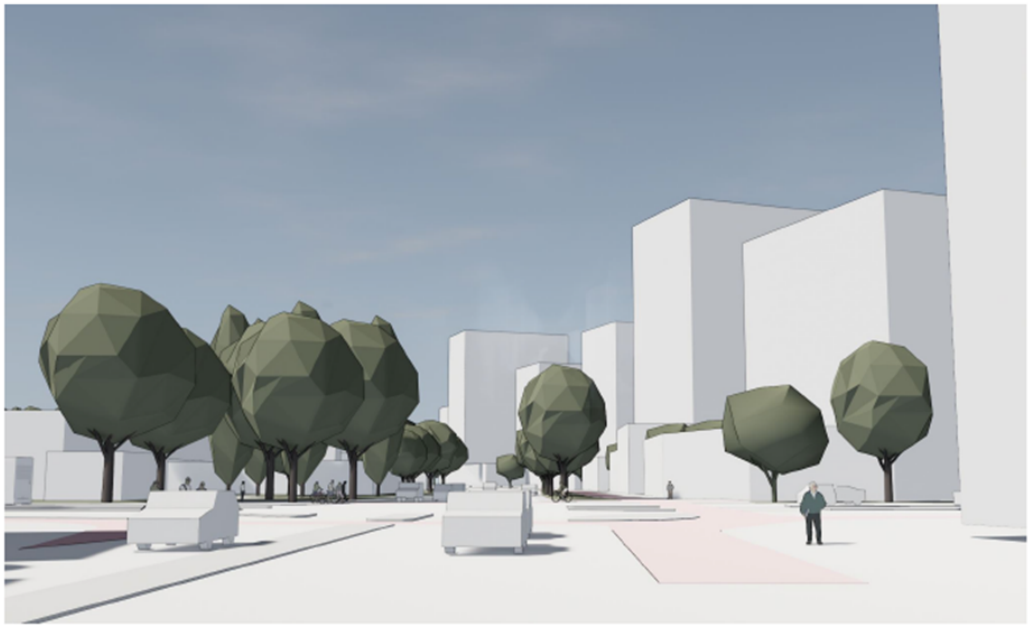
De torens vormen een stevige stedelijke wand richting het Olympisch Stadion, maar creëren door hun

vorm en oriëntatie ook een visuele verbinding met de ontwikkeling ten zuiden van het IJsbaanpad. De torens hebben een speels ritme in maat en hoogte die een relatie leggen met de bebouwing aan de noordzijde van de Fred. Roeskestraat en het Olympic Hotel ten westen van de kavel.

Met de bebouwing aan de Noordzone van het IJsbaanpad wordt een verbinding gezocht met de Fred. Roeskestraat en een structuur die gewicht biedt aan het Olympisch Stadion. De pleinrand aan de zuidzijde van het Olympisch Stadion mist nu een goede afsluiting zoals deze wel heeft aan de andere zijden. Zo wordt het stadion aan de noordzijde begrensd door het Olympisch Kwartier, aan de oostzijde door bouwvolumen liggend aan de Amstelveenseweg en aan de westzijde door de stevige bomenrij. Door de visuele en ook fysieke verbinding te leggen met Verdi worden deze twee stukken stad met elkaar verbonden. De massa's aan de noordzijde van het IJsbaanpad worden forser, maar vormen geen aaneengesloten wand, waardoor het Olympisch Stadion vanaf het IJsbaanpad zichtbaar blijft.

De meest oostelijke toren aan de Amstelveenseweg is een kantoortoren. De middelste twee torens bieden ruimte aan woningbouw met in de plint voorzieningen en kantoor. De meest westelijke toren naast het Olympic Hotel bevat ruimte voor maatschappelijke voorzieningen in de twee onderste bouwlagen, met daarboven woningen.

De stedenbouwkundige opzet van de kavels houdt rekening met het gasdrukmeet- en regelstation en de kabels en leidingen die hier naartoe en vanaf lopen. In verband met de externe veiligheid dienen gevoelige functies zoals woningen namelijk op meer dan 25 meter van het gasdrukmeet- en regelstation gerealiseerd te worden.



Figuur 4.5: impressie Ijsbaanpad Noord vanuit Fred. Roeskestraat

Uitvoering sloop en bouw

Voor Noordzone IJsbaanpad wordt uitgegaan van gefaseerde, volledige sloop van de drie bestaande gebouwen en de half verdiepte parkeergarage. Het terrein wordt opgedeeld in twee ontwikkelvelden met vier bouwkavels welke in drie fasen worden ontwikkeld. Deze fasering komt voort uit de huidige huurcontracten die in verschillende perioden lopen. Het oostelijke ontwikkelveld wordt aan alle zijden

omringd door openbaar toegankelijke ruimten en routes van het hoofdraamwerk. Het westelijke ontwikkelveld grenst aan de Stadiongracht en de Na-druk-geluk-brug.

Verkeersroutes

De kruising van het IJsbaanpad met de Amstelveenseweg biedt momenteel beperkt ruimte voor fietsers en heeft lange wachttijden bij het verkeerslicht. In de Investeringsnota Deelplan 1 werd voorgesteld om in het IJsbaanpad een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde aan te leggen, in het verlengde van de Fred. Roeskestraat. Uit nader onderzoek en diverse gesprekken met verkeerskundigen is gebleken dat deze oplossing in de huidige context minder veilig is dan eerder aangenomen. Met deze oplossing ontstaat er in de spits bij de opstelruimte een conflict met noord-zuid en oost-west fietsverkeer. Ook veroorzaakt dit langere wachttijden bij het kruispunt. Er zal nader onderzoek plaatsvinden om tot een robuuste, gedragen en duurzame oplossing voor verbetering van de oversteekbaarheid en veiligheid van de kruising voor fietsers, voetgangers en automobilisten te komen. De realisatie van de exclusieve rechtsaf strook vanuit het IJsbaanpad naar de Amstelveenseweg in mei 2019, heeft al geleid tot een betere oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg voor fietsers en een betere doorstroming van auto's vanuit het IJsbaanpad richting de A10.

Het IJsbaanpad zal, met de beoogde ontwikkeling van de Noordzone op den duur worden veranderd naar een soepele verbinding tussen de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad. De toegankelijkheid en veiligheid voor alle soorten verkeer binnen het plangebied zullen hier constant worden bevorderd en geborgd. In hoofdstuk 6 (Verkeer en parkeren) worden de verkeersroutes van verschillende verkeersmodaliteiten in het plangebied nader toegelicht.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 Algemeen

Om het milieubelang volwaardig en integraal in de besluitvorming mee te laten wegen is gekozen om een volledige milieu-effectenrapportage (MER) -procedure voor de ontwikkeling van Verdi uit te voeren. Met het MER worden het planproces, de keuzes en de afwegingen overzichtelijk in beeld gebracht. Zo krijgen milieuargumenten vroegtijdig en volwaardig een plaats in het planproces. Er wordt onderzocht wat de bandbreedte van de milieueffecten van het programma zijn en welke optimalisatiemogelijkheden binnen het plangebied mogelijk zijn om die milieueffecten te beperken of te voorkomen. Ook geeft het MER kansen om te komen tot een verdere verhoging van de milieukwaliteiten van het gebied. Hiermee kan een optimaal gevuld programma en ingericht plan tot stand worden gebracht.

5.2 MER Verdi

5.2.1 Procedure

In deze paragraaf wordt kort de gevolgde MER-procedure toegelicht. De MER-procedure voor het MER Verdi startte met het inkaderen van de benodigde reikwijdte en het detailniveau in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD Verdi heeft ter inzage gelegen van 7 maart tot en met 17 april 2019. Op het NRD heeft de onafhankelijke Commissie voor de MER een advies gegeven. Dit advies is verwerkt in het MER Verdi. Vervolgens is het MER Verdi als bijlage gevoegd bij het eerste ruimtelijke besluit dat binnen het projectgebied van Verdi Zuidas tot realisatie kwam, te weten de omgevingsvergunning voor Tripolis Venster. Het MER Verdi heeft in dat kader van 18 september 2019 tot en met 30 oktober 2019 ter inzage gelegen. Ook is het MER Verdi voor advies voorgelegd aan de Commissie voor het MER.

Het definitieve MER Verdi 2019 met bijbehorende onderzoeken staat in Bijlage 1 bij dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad past binnen de scope van het MER Verdi. Hieronder wordt het MER Verdi nader toegelicht.

5.2.2 Toepassing bestaande MER

Het MER Verdi is opgesteld in 2019 naar aanleiding van het Investeringsbesluit 2019. In artikel 7.36a van de Wet milieubeheer is aangegeven dat er geen besluit (bijvoorbeeld vaststellen van een bestemmingsplan) kan worden genomen op basis van een MER als de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Hierna wordt toegelicht dat de resultaten van het MER relevant zijn voor het bestemmingsplan 'Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad' en dat dit besluit daarom redelijkerwijs kan worden gebaseerd op het MER.

Volgens vaste jurisprudentie is het mogelijk om een MER-rapport te gebruiken bij het vaststellen van een bestemmingsplan, ook wanneer er al enkele jaren zit tussen het moment van publicatie van het MER-rapport en het besluit wat is gebaseerd op het MER-rapport. Zolang het bestemmingsplan blijft binnen de kaders van de uitgangspunten van de MER kan een gemeenteraad in alle redelijkheid een enigszins verouderde MER gebruiken bij het vaststellen van het bestemmingsplan. Ook mag een bestaande MER worden gebruikt wanneer een plan in omvang wordt verkleind na het vaststellen van het MER. Bepalend is of de relevante milieuaspecten voldoende zijn omschreven in het besluit.

Het bestemmingsplan 'Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad' gaat uit van dezelfde ontwikkelingen als waarvan is uitgegaan ten tijde van het opstellen van het MER, waardoor er geen substantiële afwijkingen of wijzigingen zullen plaatsvinden in de destijds beoordeelde milieueffecten.

5.2.3 Uitgangspunten m.e.r.

Relevant voor het MER is het bepalen van de bandbreedte voor de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied Verdi Zuidas. Zodoende kan de draagkracht en de ontwikkelpotentie van het gebied onderzocht worden in het MER.

Er is voor gekozen om twee programma-alternatieven te hanteren: een realistisch alternatief (A) en een maximaal alternatief (B). Deze alternatieven zijn opgebouwd uit een aantal m² bvo woningen, kantoren en voorzieningen (commercieel en maatschappelijk) en verdeeld per kwadrant in het gebied. Bij alternatief A is uitgegaan van de uitgangspunten van het programma in de Projectnota Verdi. Bij alternatief B is naast een groter programma in aantal m² bvo ook een iets andere verdeling gemaakt van type functies per kwadrant. Zodoende wordt de bandbreedte voor de ontwikkelingsmogelijkheden in beeld gebracht.

Onderstaand is de programmatische ontwikkelbandbreedte van alternatief A en B per kwadrant weergegeven.

Noordwestkwadrant (NW)

In het noordwestkwadrant is een beperkte transformatie voorzien.

Programma in m² bvo	Alternatief A	Alternatief B
Wonen	0	0
Kantoren	5.000	15.000
Voorzieningen (commercieel en maatschappelijk)	22.000	28.000

Noordoostkwadrant (NO)

Het programma in de noordoostkwadrant kent een tamelijk breed programma verdeeld over de drie benoemde functies.

Programma in m² bvo	Alternatief A	Alternatief B
Wonen	82.000	102.000
Kantoren	64.000	107.000
Voorzieningen (commercieel en maatschappelijk)	52.500	52.500

Zuidwestkwadrant (ZW)

Het kwadrant in het zuidwesten zal geen verdichting en intensivering kennen. Het blijft een groen gebied dat zich focust op de jachthaven en verbinding over land en water met het Amsterdam Bos en de Nieuwe Meer.

Programma in m² bvo	Alternatief A	Alternatief B
Wonen	2.300	2.300
Kantoren	12.000	13.000
Voorzieningen (commercieel en maatschappelijk)	9.600	13.600

Zuidoostkwadrant (ZO)

In het zuidoosten zal vooral vergroening en verdichting plaatsvinden.

Programma in m² bvo	Alternatief A	Alternatief B
Wonen	50.000	95.000
Kantoren	107.000	145.000
Voorzieningen (commercieel en maatschappelijk)	3.000	12.000

5.2.4 Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

Uit het MER blijkt dat er weinig milieuaspecten zijn die negatief scoren. Het realistisch alternatief laat vooral neutrale of positieve effecten zien. De meest negatieve effecten zijn het wegverkeer- en spoorweglawaai. Het effect hiervan op toekomstige woningen is negatief omdat er voor veel van deze woningen een hogere waarde aangevraagd moet worden bij de gemeente. Ook is er een klein percentage gevels die doof moeten worden uitgevoerd als gevolg van dit lawaai.

Het maximale alternatief kent door het oprekken van het programma wat meer negatieve scores. Er gaat door het grotere programma meer verkeer rijden, wat weer een negatief effect heeft op het akoestisch klimaat en de luchtkwaliteit.

Het effect op deze 'grijze' milieuthema's is dermate groot, dat het maximale programma hierdoor niet de voorkeur geniet. Ook betekent een groter programma meer bebouwing waardoor meer lichthinder optreedt, er meer bomen geveld zouden kunnen worden en er meer cultuurhistorische waarden verloren gaan. Wel liggen ook hier de kansen om groots in te zetten op vergroening, verduurzaming en verbetering van de gezondheid.

5.3 Advies Commissie mer

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen.

5.3.1 Het advies

De Commissie MER vraagt aandacht voor het verminderen van geluidhinder door de A10 op toekomstige woningen in Verdi Zuidas Amsterdam. Voor toekomstige woningen is het geluid dat vanaf de A10 komt een belangrijk milieugevolg. Het rapport laat zien dat zonder maatregelen de geluidshinder fors is. Het MER maakt volgens het advies van de Commissie MER echter nog niet duidelijk welke maatregelen het geluid van de A10 voldoende afschermen. De Commissie merkt op dat in het MER Verdi verschillende nog uit te werken oplossingen zijn benoemd, zoals een geluidscherm en een 'gestapelde sporthal'. Per maatregel moet duidelijk zijn wat ze voor de geluidhinder betekenen, aldus de Commissie. Voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie is de milieu-informatie volgens de Commissie bijna compleet. Daarbij adviseert zij om de luchtkwaliteit ook geografisch te verbeelden.

Uit het milieueffectrapport MER Verdi blijkt verder dat Verdi Zuidas hoge ambities heeft voor onder meer 'vergroenen en verdichten'. De Commissie adviseert de gemeente deze ambities concreter en meetbaar te maken, zodat straks duidelijk is in hoeverre deze gehaald worden (monitoren) en/of dat bijsturing nodig is.

De Commissie adviseert het milieueffectrapport op bovenstaande punten aan te vullen zodat de gemeenteraad straks goed geïnformeerd kan besluiten.

5.3.2 Verwerking advies

Naar aanleiding van de adviezen van de Commissie wordt veel aandacht besteed aan de aandachtspunten die volgden uit de MER.

Het goed inspelen op de geluidhinder binnen het plangebied is een belangrijke voorwaarde om te komen tot een optimale gebiedsontwikkeling. In het vervolg op het geluidonderzoek dat in het kader van de MER-procedure is uitgevoerd is, voorafgaand aan het opstellen van de nadere stedenbouwkundige invulling (de investeringsnota's voor deelgebieden 1 en 2) en het opstellen van voorliggend bestemmingsplan nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om het geluid van de wegen rondom het gebied (Amstelveenseweg en A10) af te schermen. Ondertussen zijn er meerdere onderzoeken geweest naar de geluidseffecten van -niet Wgh bronnen.

De resultaten van alle onderzoeken zijn verwerkt in de planvorming en voorliggende bestemmingsplanregeling. De relevante onderzoeken zijn opgenomen in de bijlagen bij deze plantoelichting. Naar aanleiding van het advies is daarnaast nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit conform de aanbevelingen van de Commissie MER (onderdeel van Bijlage 1 bij het bestemmingsplan). Om inzicht te krijgen in het verloop van de concentraties in het plangebied zijn de concentraties en daarmee de effecten voor de luchtkwaliteit van de lokale verkeerstoenames in beeld gebracht. De resultaten van dit onderzoek zijn met name zeer bruikbare informatie voor de mogelijke situering van luchtkwaliteit gevoelige functies en daarmee de invulling van het bestemmingsplan ten aanzien van deze functies.

De gemeentelijke groenambities die de Commissie MER aanhaalt zijn voor wat betreft het bestemmingsplangebied met name vertaald in de planvorming voor de openbare ruimte en het kwaliteitsniveau daarvan.

5.4 Conclusie

Hoewel de milieuaspecten grotendeels afzonderlijk van elkaar behandeld zijn, is zinvol te vermelden dat er voor toekomstige ingrepen een goede integrale afweging gemaakt moet worden waarbij ook de dwarsverbanden tussen de milieuaspecten worden meegenomen. Een voorbeeld van een dwarsverband is – los van de behandelde optimalisaties – de verschillende waarden die de Sportas vertegenwoordigt: zo speelt gezondheid en groen hier een rol, maar ook de verbindingsfunctie en sociale veiligheid. Het inzichtelijk maken van dwarsverbanden legt de complexiteit van de te maken afwegingen bloot, maar moet vooral fungeren als goed afwegingskader waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. Het MER kan bijdragen aan het onderbouwen van deze keuzes.

Het MER heeft de bandbreedtes en de mogelijkheden voor het succesvol transformeren van Verdi Zuidas in beeld gebracht. De lijst met behandelde optimalisaties en de daarbij behorende scores zijn hieronder weergegeven.

Tabel 8.2: Optimalisatiemogelijkheden Verdi.

Optimalisatie	Criterium	Score
Verkeer en vervoer	Ongelijkvloerse fietskruising Amstelveenseweg	+
	Doortrekken metro Noord/Zuidlijn	+
	Fietsparkeren faciliteren	+
	Piet Kranenbergpad als autoroute	-
Geluid	Stapeling sportfaciliteiten	+
Water	Extra zwemwaterlocatie creëren	+
Ecologie	Natuurvriendelijke inrichting	+
	Natuurverbindingen naar andere gebieden	+

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

De verkeerssituatie binnen en rondom het plangebied van voorliggend bestemmingsplan verdient, net als de gehele omgeving Zuidas, aandacht. Al sinds 2011 wordt (in het kader van de MER Zuidas Flanken) de verkeerssituatie op de gehele Zuidas gemonitord met verkeersonderzoeken en wordt waar nodig bijgestuurd. Dit is de zogenaamde programmatische aanpak verkeer voor Zuidas.

In het kader van de programmatische aanpak en om Zuidas en omgeving duurzaam bereikbaar te houden in de context van de geplande Zuidasbrede gebiedsontwikkeling, is het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar (hierna: het Mobiliteitsplan) op 23 juli 2023 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en het Dagelijks Bestuur van Vervoersregio Amsterdam, zie Bijlage 4 bij het bestemmingsplan.

Naast het uitvoeren van de concrete maatregelen die in het Mobiliteitsplan worden genoemd, dient ter onderbouwing van juridisch-planologische besluiten aansluiting te worden gezocht bij het Mobiliteitsplan. Dat betekent dat er in beginsel niet per ontwikkeling of bestemmingsplan een verkeersonderzoek wordt verricht, maar dat er bij geplande ontwikkelingen wordt beoordeeld wat er gebeurt met de verkeerssituatie op Zuidas als geheel.

De verkeersgevolgen van voorliggend bestemmingsplan zijn dan ook beoordeeld aan de hand van de verkeersstudie bij het Mobiliteitsplan. Daarnaast is het bestemmingsplan getoetst aan de pijlers uit het Mobiliteitsplan zelf. In dit hoofdstuk worden de wijze van toetsing en de uitkomsten hiervan toegelicht.

6.2 Verkeer: Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

6.2.1 Inleiding Mobiliteitsplan

De Zuidflank (Zuidas en omgeving) zal de komende twintig jaar nog intensiever worden gebruikt. Het aantal gebruikers van het gebied zal in 2040 grofweg anderhalf keer zo hoog zijn als nu. Het aantal gebruikers van de OV-knoop Amsterdam Zuid zal naar verwachting verdubbelen. Het faciliteren van deze groei en het ontwikkelen van het gebied tot een leefbare complete stadswijk vraagt om aanvullende (mobiliteits)maatregelen op de maatregelen die al in voorbereiding en uitvoering zijn, zoals het project Zuidasdok. Daarvoor is het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar (hierna: het Mobiliteitsplan) opgesteld.

Het Mobiliteitsplan is een lokale (uitsluitend gericht op het gebied Zuidflank) uitwerking van het mobiliteitsbeleid van de gemeente en Vervoersregio Amsterdam. Het vigeert als een integraal plan voor de bereikbaarheid van Zuidas en omgeving in samenhang met de beoogde ontwikkelingen op Zuidas. Daarbij wordt de verkeersimpact van een ontwikkeling beschouwd in de context van het totaal van de te verwachten ontwikkelingen binnen Zuidas.

6.2.2 Achtergrond en maatregelen bij het Mobiliteitsplan

Ten behoeve van het Mobiliteitsplan is door Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) een verkeersstudie gedaan met behulp van het VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Deze verkeersstudie is aangevuld met kwalitatieve analyses over te verwachten knelpunten en het effect van parkeren in Zuidas en omgeving. Wanneer in dit hoofdstuk wordt gesproken over de verkeersstudie dan wordt daarmee gedoeld op de studie die is verricht in het kader van het Mobiliteitsplan inclusief de aanvullende analyses. De uitkomsten hiervan zijn te vinden in het Mobiliteitsplan (bijlage 4 bij het bestemmingsplan).

In de verkeersstudie is een gebiedsbrede analyse van het verkeer op Zuidas en omgeving opgenomen, rekening houdend met de impact van geplande ontwikkelingen in het gebied. Er zijn verschillende situaties onderzocht en beoordeeld, namelijk:

- De 'huidige situatie' 2020,
- De toekomstige situatie 2040 zonder maatregelen uit het Mobiliteitsplan, en
- De toekomstige situatie 2040 mét maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

In deze beoordeling is rekening gehouden met de beoogde ontwikkelcapaciteit van gehele Zuidas voor de komende jaren, waaronder het programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet.

Kort gezegd wordt Zuidas en omgeving, zonder aanvullende maatregelen voor verkeer en mobiliteit, minder bereikbaar. De leef- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte gaat achteruit. Ook het (inter)nationale en regionale OV-knooppunt station Zuid zal slechter bereikbaar worden. Het Mobiliteitsplan (p. 23 – p. 29) beschrijft een aantal verkeersknelpunten die kunnen worden verwacht voor verschillende soorten verkeer (auto, langzaam en OV) voor de situatie 2040, als de geplande ontwikkelingen doorgaan maar er geen maatregelen worden getroffen om die knelpunten te verminderen. Vooral het verschil tussen dal en spits wordt groter, dit versterkt het minder efficiënte gebruik van kruispunten, voornamelijk in de spits.

Vier pijlers van het Mobiliteitsplan

In het Mobiliteitsplan zijn maatregelen voorgeschreven met als doel de Zuidas en omgeving duurzaam bereikbaar te houden. De maatregelen vallen grotendeels (maar niet uitsluitend) onder initiatief en verantwoordelijkheid van de overheid, zoals versterken van fiets- en looproutes, realiseren van fietsbruggen of –onderdoorgangen, verbeteren van bus- en tramstations, verbeteren van bus- en trambanen, het realiseren van eenrichtingsverkeer in het centrum van Zuidas en invoeren van 30 km/u maximumsnelheid op de Gustav Mahlerlaan.

Daarnaast wordt niet alleen naar infrastructuur gekeken, maar zijn ook gedragsmaatregelen en maatregelen die ingrijpen op het parkeeraanbod en op het type programma, onderdeel van het Mobiliteitsplan. Hiertoe geeft het Mobiliteitsplan een integraal en samenhangend pakket aan (mobiliteit)maatregelen gebaseerd op vier oplossingsrichtingen voor geconstateerde knelpunten. Dit worden ook wel de vier pijlers genoemd, zie hierna.

1. **Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren**

Het doel is om alternatieven voor de auto te verbeteren door nieuwe fietsverbindingen en verbeteringen aan bestaande fietsroutes en meer ruimte voor verblijven te realiseren. Daarvoor wordt onder meer ingezet op het herinrichten van openbare ruimte in de Zuidflank, waarbij meer ruimte wordt toegewezen aan OV, fiets, voetganger en verblijven en/of minder aan het autoverkeer. Een uitgangspunt daarbij is om dit duurzaam te doen.

2. **Doelgroepenbenadering: niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin we samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits te reizen en dat met de fiets, te voet of met het OV te doen**

Er wordt ingezet op een intensievere benadering van doelgroepen om (samen) na te denken over manieren waarop kan worden gestimuleerd om buiten de spits te reizen en/of dit niet met de auto te doen. De ambitie voor de gedragsveranderingsaanpak voor alle doelgroepen is om 10% van het totaal van de autoverplaatsingen te weren uit de (hyper)spits OV en auto in de Zuidflank en 10% van het totaal minder autoverplaatsingen over het etmaal te laten plaatsvinden in het gebied.

3. **Sturen op parkeerruimte voor auto's**

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om te sturen op autogebruik. Het Mobiliteitsplan zet in op het reduceren van het parkeerplaatsenoverschot dat in de huidige situatie op Zuidas aanwezig is. Door in principe geen autoparkeerplaatsen meer bij te bouwen bij nieuwe ontwikkelingen kan het overschot worden teruggebracht. Daarnaast wordt actief ingezet op het verminderen van autoparkeercapaciteit bij herontwikkelingen.

4. Aandacht voor de gevolgen type programma op mobiliteit en leefbaarheid

De Zuidflank heeft een programma dat veel aankomsten in de ochtendspits genereert en veel vertrekken in de avondspits. Ambitie is om de negatieve effecten van het programma te mitigeren of (een deel van) het toekomstige programma te vervangen door programma dat minder verkeer aantrekt (bijvoorbeeld woningbouw of spitsongevoelige voorzieningen) waardoor de verkeersbelasting meer in evenwicht komt.

Kortom, het Mobiliteitsplan voorziet enerzijds in maatregelen die vooral door de overheid worden getroffen, zoals wijzigingen van infrastructuur en verkeersmaatregelen. Anderzijds biedt het Mobiliteitsplan het kader voor toetsing van nieuwe ontwikkelingen in relatie tot de verkeerssituatie op en rondom Zuidas. Deze beoordeling vindt per ontwikkeling plaats.

Vervolg Mobiliteitsplan

De komende jaren worden maatregelen uit het Mobiliteitsplan opgestart in de vorm van projecten onder het Programma Zuidflank Duurzaam Bereikbaar. Het effect van de maatregelen wordt gemonitord. Elke twee jaar wordt het programma in zijn geheel geactualiseerd op basis van de monitoring in de programma-update. Ook wordt tweejaarlijks een nieuwe prognose gemaakt van de ontwikkeling van de mobiliteit. Door daarnaast de beoogde ontwikkelingen binnen Zuidas (en de daarmee te verwachten verkeerseffecten) te toetsen aan de vier pijlers die in het Mobiliteitsplan staan omschreven, wordt beoordeeld welke effecten kunnen worden verminderd of zelfs verbeterd. Hiermee ontstaat een adaptieve aanpak waarbij maatregelen worden uitgevoerd, maatregelen worden geëvalueerd zodat vervolgens kan worden bijgestuurd waar nodig en aldus flexibel kan worden omgegaan met nieuwe ontwikkelingen en behoeften.

Hierna wordt de verkeerssituatie door de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht en wordt het bestemmingsplan getoetst aan het Mobiliteitsplan.

6.2.3 Toets verkeer en mobiliteit aan voorliggend bestemmingsplan

In de volgende subparagrafen wordt eerst inzichtelijk gemaakt hoe de verkeersintensiteit en parkeervraag in de nieuwe situatie verandert ten opzichte van de huidige feitelijke situatie in het plangebied (Verdi – Noordzone IJsbaanpad). Vervolgens is getoetst hoe deze herontwikkeling (en gewijzigde verkeersintensiteit) zich verhoudt tot het Mobiliteitsplan.

Vergelijking verkeerssituatie en verkeerseffecten

De verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling zijn beoordeeld aan de hand van de uitkomsten van bovengenoemde VMA-studie. Hierbij is afgeleid hoeveel extra autoverkeer wordt verwacht als gevolg van de voorziene ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, ten opzichte van het eindbeeld van de ontwikkeling van Zuidas in 2040, inclusief de maatregelen uit het Mobiliteitsplan en de andere beoogde ontwikkelingen binnen het gebied.

Stap 1: Vergelijking programma VMA-model en bestemmingsplan

Het programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, is opgenomen in de VMA-studie, die als onderbouwing ten grondslag ligt aan het Mobiliteitsplan. Dit VMA-model is een studie van de Zuidas en

omgeving. In dit bestemmingsplan wordt het effect van deze specifieke beoogde ontwikkeling getoetst. Daarom moet eerst worden afgeleid welke van die verkeerseffecten te herleiden zijn tot de beoogde ontwikkeling.

Daarvoor is allereerst vergeleken hoe de programma input in het VMA-verkeersmodel zich verhoudt tot het programma uit het bestemmingsplan, en of dit nog steeds actueel en vergelijkbaar is. Hierdoor wordt inzichtelijk hoe het programma is meegenomen in de berekeningen bij het VMA en of dit nog steeds overeenkomt met het voorziene programma in het bestemmingsplan.

Het VMA geeft de verkeersgeneratie per zone weer. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is gelegen binnen zone 592 van het VMA-model. De functies die zijn ingevoerd voor deze zone staan in Tabel 1:

Tabel 1: Input VMA model

Input VMA (gesorteerd naar functie)					
Naam project	VMA Zone	Kavel no.	functie	Te slopen	In planvorming
Kantoren					
Noordzone IJsbaanpad sloop kantoren	592	3	kantoren	4.500	
Noordzone IJsbaanpad	592	3	kantoren		15.850
Noordzone IJsbaanpad	592	2A	kantoren		1.400
				4.500	**17.250**
Wonen					
Noordzone IJsbaanpad	592	3	wonen		10.650
Noordzone IJsbaanpad	592	1	wonen		5.200
Noordzone IJsbaanpad	592	3	wonen		3.791
				0	**19.641**
Voorzieningen					
Noordzone IJsbaanpad sloop voorzieningen	592	3	voorzieningen	4.000	
Noordzone IJsbaanpad	592	2B	voorzieningen		800
Noordzone IJsbaanpad	592	2B	voorzieningen		1.600
Noordzone IJsbaanpad	592	2A	voorzieningen		1.600
Noordzone IJsbaanpad	592	1	voorzieningen		765
Noordzone IJsbaanpad / IKC	592	3	voorzieningen		3.500
				4.000	**8.265**

Uit Tabel 1 volgt dat in het VMA-model is uitgegaan van totaal 8.500 m^2 huidig bovengronds programma slopen en toevoegen van in totaal ca 45.156 m^2 bovengronds programma. In Tabel 2 is een overzicht te zien met daarin het voorziene programma van dit bestemmingsplan:

Tabel 2: Een overzicht van het programma van voorliggend bestemmingsplan

Verwacht programma bestemmingsplan (in m2 bvo)			
	Huidig	Plan	Indicator
Wonen	0	Ca 21.500-25.000*	bvo, m2
Werken - kantoren	8.500	18.000	bvo, m2
Voorzieningen	0	Ca 3.500	bvo, m2
Onderwijs	0	0 – 4.000*	bvo, m2
Totaal	**8.500**	**46.520**	**bvo, m2**

* Kavel 4: 4.000 onderwijs/5.000 woningen óf volledig (9.000 m2) woningen

** Daar waar onderwijs wordt aangegeven wordt bedoeld, maatschappelijke voorzieningen waaronder onderwijs. Onderwijs geeft van deze voorzieningen de worst case-scenario voor wat betreft verkeersbewegingen.*

	VMA	**Bestemmingsplan**
Wonen	19.641	Ca 21.500-25.500*
Werken - kantoren	17.250	18.000
Voorzieningen	8.265	Ca 3.500 – 7.000*
Totaal	**45.156**	**46.500**

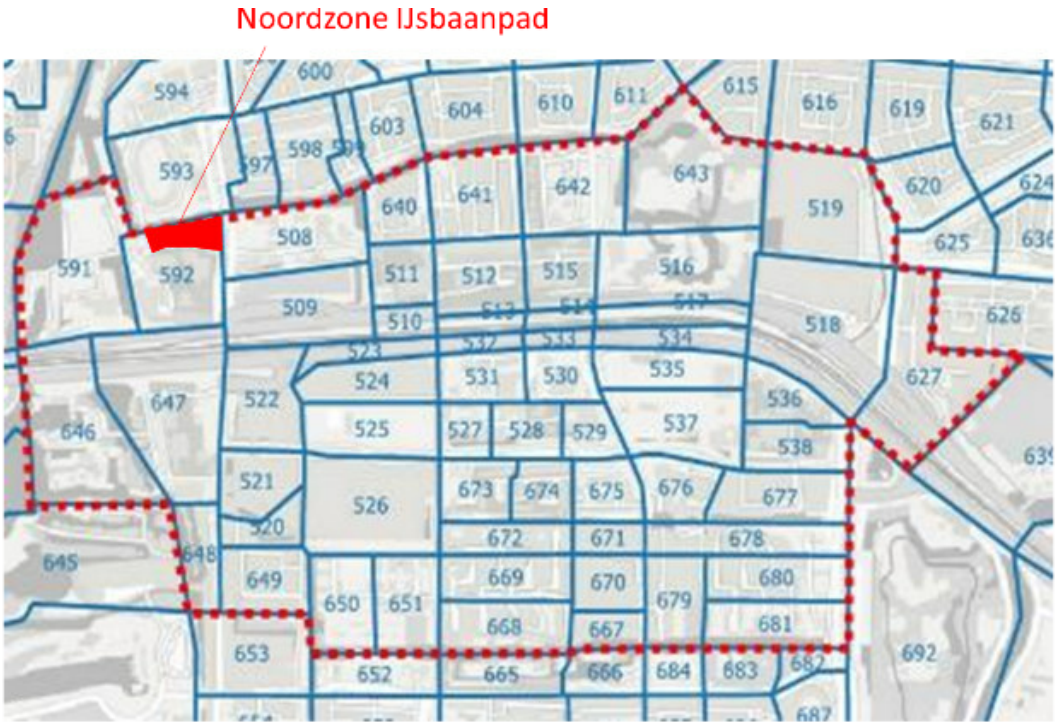
NB: De verhouding varieert, vooral veroorzaakt door de invulling van kavel 4 (invulling 4.000 m2 aan wonen of onderwijs, boven de verwachte 4.000/5.000 m2 aan woningen). Dit wijzigt niets aan het totaalprogramma

De totale toevoeging van programma waarin dit bestemmingsplan voorziet komt nagenoeg overeen met het verwachte programma waarmee in de verkeerstudie gerekend is (45.156 m2 t.o.v. 46.500 m2). De verhouding tussen de verschillende functies binnen het programma kan variëren, dit wordt veroorzaakt door de invulling van kavel 4 (invulling 4.000 m2 aan wonen of maatschappelijke voorzieningen), maar in alle gevallen is in ieder geval de orde van grootte van het programma in het verkeersmodel ten opzichte van het bestemmingsplan nagenoeg hetzelfde.

Daarmee kan gesteld worden dat het programma waarin deze ontwikkeling voorziet, is opgenomen in de VMA-berekeningen als onderbouwing van het Mobiliteitsplan. Het VMA-model kan daarom gebruikt worden om te analyseren wat de verkeersgeneratie is van het programma van voorliggend bestemmingsplan (stap 2).

Stap 2 – Analyse verkeersgeneratie programma van voorliggend bestemmingsplan

Met de toename aan programma uit het VMA-model kan dus ingeschat worden dan wel terug worden gerekend welk deel van de extra verplaatsingen toe te rekenen is aan de programma-toevoeging van voorliggend bestemmingsplan. Het VMA geeft de verkeersgeneratie per VMA-zone weer. Daarbij is dus relevant dat het plangebied onderdeel is van VMA-zone 592, zie figuur 6.1.



Figuur 6.1: Ligging van Noordzone IJsbaanpad in zone 592 van het verkeersmodel Amsterdam

De maatgevende verkeersgeneratie wordt beoordeeld op basis van ochtendspitsbewegingen van auto's. Gekeken is naar de aankomsten in de VMA-zone 592 in de ochtendspits van kantoren en voorzieningen omdat dit de maatgevende spitsrichting en -moment is. Op basis van de aankomende auto's in de ochtendspits volgens het VMA en het voorzieningen- en kantorenprogramma (in bvo) is het aantal autoaankomsten per 1.000 m2 berekend voor zone 592. Uit deze berekening volgt dat er in zone 592 226 extra verplaatsingen in de ochtendspits bij komen ten opzichte van de huidige situatie. Deze verkeersgeneratie per 1.000 m2 is toegepast op het aantal m2 voorzieningen- en kantorenprogramma van het bestemmingsplan. Daarvoor is eerst het huidige programma afgezet tegen het programma dat is ingevoerd in het VMA-model (2040*) (zie figuur 6.2).

	Huidig		**2040***		**Toename**	
Programma	Zone 592	IJsbaanpad Noord	Zone 592	IJsbaanpad Noord	Zone 592	IJsbaanpad Noord
Totaal programma	**80251**	**8500**	**210747**	**45156**	**130496**	**36656**
BVO - voorzieningen	43854	4000	64994	8265	21140	4265
BVO - kantoren	36397	4500	70391	17250	33994	12750
BVO - woningen	0	0	75362	19641	75362	19641

Figuur 6.2: overzicht programma zone 592 in huidige situatie en 2040

In Figuur 6.2 is afgebeeld hoeveel programma zich momenteel en in 2040 bevindt in zone 592. Zoals is te zien betreft IJsbaanpad Noord hier een aandeel van, maar bevindt zich binnen zone 592 ook ander (toekomstig) programma. Met de toename aan programma (figuur 6.2) kan ingeschat worden dan wel terug worden gerekend welk deel van de extra verplaatsingen toe te rekenen is aan de programma-toevoeging van het bestemmingsplan.

	huidig		2040*	
Programma	Zone 592	IJsbaanpad Noord	Zone 592	IJsbaanpad Noord
BVO - voorzieningen	43854	4000	64994	8265
BVO - kantoren	36397	4500	70391	17250
BVO - voorzieningen en kantoren	80251	8500	135385	25515
Autoverplaatsingen Aankomsten ochtendspits Combi	**207**		**433**	
Autoaankomsten ochtendspits per 1000m2	**2,6**		**3,2**	
Autoaankomsten ochtendspits		22		82

Figuur 6.3: programma IJsbaanpad Noord in relatie tot ochtendspitsbewegingen

In de tabel is te lezen dat het aantal autoaankomsten in de ochtendspits in het IJsbaanpad Noord toeneemt van 22 (huidig) naar 82 (2040). Uitgaande van de cijfers die het verkeersmodel berekent, genereert de ontwikkeling als gevolg van het bestemmingsplan 60 extra ochtendspitsverplaatsingen.

Stap 3 - Bijdrage voorziene programma aan kruispuntafwikkeling

Nu de relevante verkeersgeneratie tijdens de spits door de beoogde ontwikkeling bekend is (te weten 60 extra ochtendspitsverplaatsingen), moet vervolgens worden bezien welk effect dit heeft op de relevante kruispunten dicht bij het plangebied.

Autoverkeer is de modaliteit die het meest beslag legt op de verkeersinfrastructuur, en is daarom de belangrijkste veroorzaker van knelpunten op de relevante kruispunten. In de buurt van het IJsbaanpad ontstaan, wanneer het Mobiliteitsplan niet wordt geëffectueerd, knelpunten op 1) de aansluiting van de A10 Zuid op de Amstelveenseweg en 2) het kruispunt van de Amstelveenseweg met de Stadionweg.

Op basis van het VMA is het verwachte aantal aankomende auto's in de ochtendspits na de herontwikkeling ongeveer 60 meer dan in de huidige situatie (zie stap 2).

In figuur 6.4, zie hieronder, is te zien hoeveel auto's totaal in de ochtendspits rondom het plangebied bewegen. Het aantal auto's in de ochtendspits van de aansluiting van de A10 Zuid op de Amstelveenseweg in de richting van het IJsbaanpad Noord is 3.070. Het aantal auto's in de ochtendspits van de aansluiting van het kruispunt van de Amstelveenseweg met de Stadionweg is 1.530. Beide aantallen zijn in figuur 6.4 rood omcirkeld.



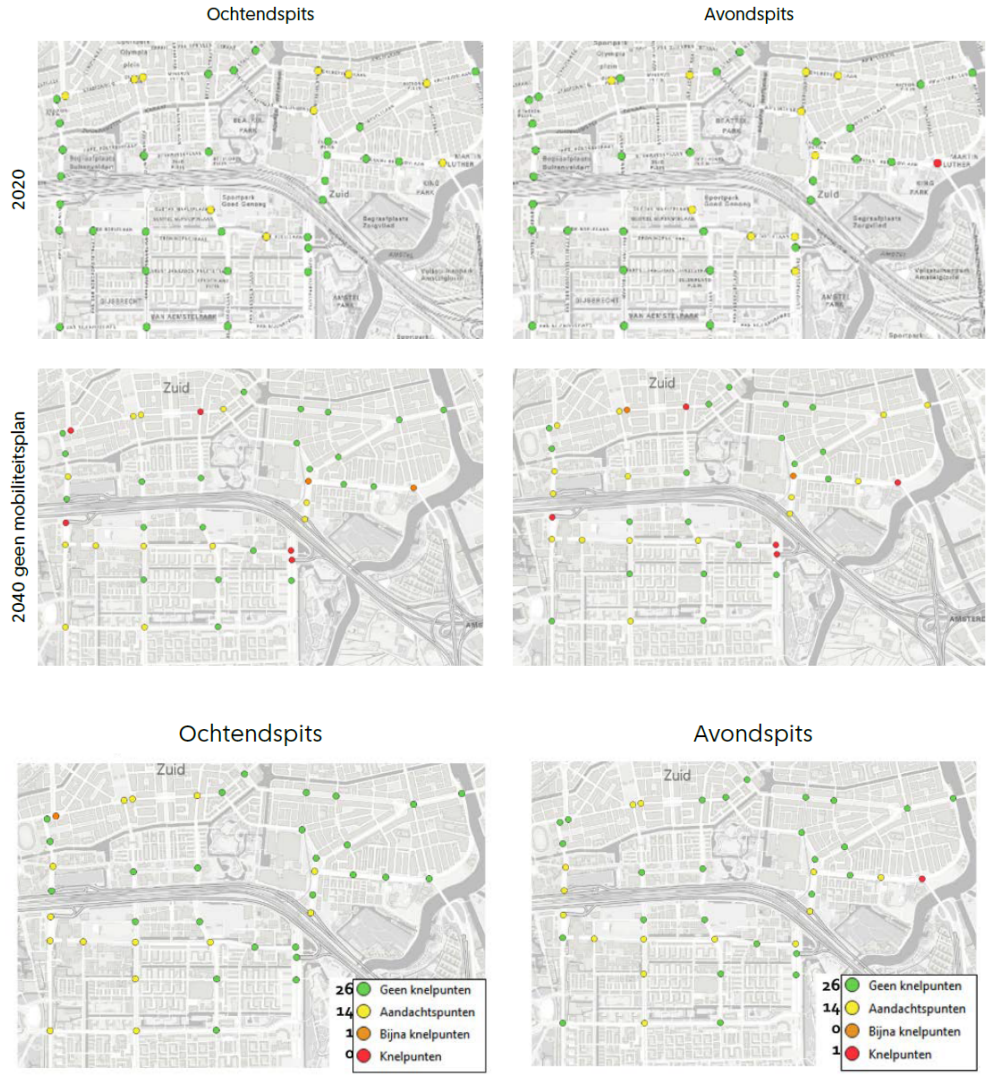
Figuur 6.4: autoverkeersintensiteiten in de ochtendspits met Mobiliteitsplan in 2040 (bron: VMA-studie Mobiliteitsplan, kleuren vertegenwoordigen de autoverkeersintensiteiten op de kaart)

Tussenconclusie

De verwachte bijdrage aan het aantal autoverplaatsingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling is minimaal, te weten 1,3% van het totaal aantal autoverplaatsingen. Om deze reden kan gesteld worden dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantoonbare verslechtering van de verkeerssituatie ter plaatse. Er is aldus sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Geen nieuwe knelpunten verwacht bij omliggende kruispunten

Daarnaast worden er in de directe omgeving op basis van de verkeersstudie, en dus bij de totale ontwikkeling van Zuidas in 2040, geen nieuwe knelpunten verwacht. Dit is ook in onderstaande figuur (figuur 6.5) te zien waarin de gekleurde bollen, de kruispunten met verkeerslichten vertegenwoordigen. De kleur (groen, geel, oranje of rood) is een indicatie voor de mate waarin de capaciteit van het kruispunt wordt gebruikt door het verkeer.



(Over)belasting autokruispunten in 2040 met maatregelenpakket Mobiliteitsplan (bron: VMA)

Figuur 6.5: overbelasting autokruispunten (bron: VMA). De rijen van boven naar onder: 1) kruispunten 2020, 2) kruispunten 2040 zonder maatregelen uit het Mobiliteitsplan, 3) kruispunten 2040 met maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

In de twee figuren in de eerste rij van figuur 6.5 is de situatie bij de kruispunten in 2020 tijdens de spitsperiodes te zien en in de tweede rij is te zien hoe de kruispunten bij doorontwikkelen van Zuidas in 2040 in sommige gevallen zullen verslechteren (zie de rode en oranje bollen) als er geen maatregelen op grond van het Mobiliteitsplan worden getroffen.

Uit de derde rij (de onderste twee afbeeldingen in figuur 6.5) is te zien hoe de kruispunten zich zullen ontwikkelen als de maatregelen uit het Mobiliteitsplan worden getroffen. Dan is, in tegenstelling tot de tweede rij, te zien dat er nabij en rondom Verdi enkel een aantal aandachtspunten ontstaan, te weten op de hoekbocht Stadionweg/Amstelveenseweg (ochtendspits) en op het kruispunt

IJsbaanpad/Amstelveenseweg (ochtend- en avondspits). De overige punten blijven groen en geel.

Het voorgaande betekent dat in de situatie 2040 zonder maatregelen twee knelpunten zouden ontstaan in de buurt van het plangebied waardoor extra maatregelen nodig zijn. Het aandeel van Verdi hierop is echter beperkt (zie hiervoor 1,3%). Dat er knelpunten ontstaan heeft ook niet (zozeer) met Verdi te maken, maar met het wel of niet treffen van maatregelen uit het Mobiliteitsplan en andere ontwikkelingen op Zuidas. Dat sommige kruispunten zullen verslechteren de komende jaren is het gevolg van het doorontwikkelen van Zuidas en toevoegen van programma. Die groei is echter noodzakelijk om Zuidas levendig te houden. Dat betekent wel dat de gebruikers en bezoekers van Zuidas die met de auto Zuidas willen bereiken, gevolgen zullen kunnen ervaren. Dit wordt niet volledig ontnomen door maatregelen uit het Mobiliteitsplan maar de maatregelen zorgen wel voor een verzachting van die gevolgen.

Uit figuur 6.5 kan dus de conclusie worden getrokken dat kruispunten rondom Verdi kunnen verslechteren in de komende jaren maar met de maatregelen uit het Mobiliteitsplan wel acceptabel blijven en geen knelpunten opleveren. In elke situatie (2040 met én zonder maatregelen) levert de belangrijkste ontsluiting van het plangebied naar de Amstelveenseweg, het kruispunt bij het IJsbaanpad geen knelpunt op.

Treffen van maatregelen

De vraag of er knelpunten ontstaan in de toekomst of niet, kan niet los van de uitwerking van de maatregelen in het Mobiliteitsplan worden beantwoord. Hier wordt dan ook de komende jaren hard aan gewerkt. Uit het Mobiliteitsplan volgt dat alle kruispunten en de gevolgen van de maatregelen worden gemonitord. Voor 'bijna knelpunten' en 'aandachtspunten' geldt dat zij extra in de gaten worden gehouden bij de monitor. Als toch blijkt dat knelpunten ontstaan of verergeren dan moeten tijdig (meer of specifieke) maatregelen worden getroffen. De ondergrens bij het al dan niet acceptabel achten van een situatie is de verkeersveiligheid: Dit staat ten alle tijden voorop.

Stap 4 - Conclusie

Het programma waarin de ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan voorziet, is opgenomen in de verkeersstudie die als verkeersonderbouwing ten grondslag ligt aan het Mobiliteitsplan. Daarom kunnen de verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling uit de resultaten van de verkeersstudie worden gedestilleerd.

Het verwachte extra autoverkeer van en naar het IJsbaanpad door de voorziene ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt betreft een toename van 60 autobewegingen. Dit is een minimaal deel van het verkeer in de buurt, namelijk 1,3%. Ook de bijdrage aan (potentiële) knelpunten als gevolg van dit bestemmingsplan is dus minimaal. Er is om die reden sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Wat betreft de totale ontwikkeling van Zuidas wordt opgemerkt dat er geen nieuwe knelpunten worden verwacht in de omgeving van het plangebied. De maatregelen uit het Mobiliteitsplan moeten borgen dat de kruispunten zich niet verder ontwikkelen tot onveilige kruispunten in de toekomst. Hierbij zorgt de tweejaarlijkse cyclus van monitoring en bijsturing voor een vangnet zodat ingrijpen op juiste momenten en op dat moment kijken wat er nodig is, mogelijk is. De verkeersveiligheid is en blijft hierbij de hoogste prioriteit van de gemeente.

6.2.4 Toets aan de vier pijlers van het Mobiliteitsplan

In deze paragraaf wordt toegelicht in hoeverre de ontwikkeling past bij de doelen en maatregelen van het mobiliteitsplan. Dit wordt gedaan aan de hand van de vier pijlers van het Mobiliteitsplan.

1. Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren

Het Mobiliteitsplan kent een aantal fysieke maatregelen zoals het éénrichtingscarré en nieuwe fietsverbindingen. Er zijn geen fysieke maatregelen voorzien binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De ontwikkeling is verder niet in tegenspraak met deze pijler van het Mobiliteitsplan.

2. Doelgroepenbenadering: niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin we samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleren om buiten de spits te reizen en dat met de fiets, te voet of met het OV te doen.

Toekomstige initiatiefnemers worden gestimuleerd om zelf maatregelen te treffen om autogebruik te demotiveren. Hiertoe kan een mobiliteitsconcept worden gevraagd van ontwikkelaars. Hierin dient te worden aangegeven hoe vervoersmodaliteiten anders dan autogebruik zoals wandelen, fietsen en ov-gebruik én hoe reizen buiten de spits, gestimuleerd worden. Dit geldt voor alle doelgroepen, dus in dit geval kantoorgebruikers, bewoners en bezoekers/gebruikers van voorzieningen.

3. Sturen op parkeerruimte voor auto's

Het Mobiliteitsplan beoogt het overschot aan parkeerplaatsen op de Zuidflank te reduceren zodat parkeerbeleid als instrument kan worden ingezet om OV gebruik, fietsen en lopen te stimuleren. Het Mobiliteitsplan beoogt bij herontwikkelingen van kantoorgebouwen het aantal parkeerplekken te reduceren.

- Binnen het hele plangebied is het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie circa 188 autoparkeerplaatsen.
- Dit aantal wordt in de nieuwe situatie gereduceerd tot maximaal 150 parkeerplaatsen. Het aantal autoparkeerplaatsen neemt in de nieuwe situatie dus met minimaal 38 plaatsen af, terwijl het totaalprogramma als gevolg van het bestemmingsplan met circa 38.000 m^2 toeneemt.
- Van de 150 autoparkeerplaatsen worden maximaal 68 autoparkeerplaatsen toegekend aan de functie kantoor. Hiermee wordt het aantal parkeerplaatsen voor de functie kantoor met meer dan 80 plaatsen verminderd.
- De overige 82 autoparkeerplaatsen (maximaal) zijn bedoeld voor de woningen en andere functies.
- Daarnaast is een planregel opgenomen die het gebruik van parkeerplekken t.b.v. woningen voor kantoorgebruikers uitsluit. Daarmee wordt voorkomen dat extra kantoorgebruikers in de garage kunnen parkeren op werkdagen overdag als een deel van de parkeerplaatsen voor bewoners niet bezet is.

Er vindt dus een reductie plaats van het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie ondanks het feit dat er sprake is van een verdichting. Hiermee wordt invulling gegeven aan deze pijler.

4. Aandacht voor de gevolgen type programma op mobiliteit en leefbaarheid

Het voorliggend bestemmingsplan geeft invulling aan de gewenste gebalanceerde verdeling van functies. Het beoogde programma is namelijk een combinatie van kantoren, woningen, maatschappelijke en andere voorzieningen.

Het beoogde programma is onderdeel van de berekeningen die zijn gedaan met het VMA (verkeersmodel Amsterdam) die ten grondslag ligt aan het Mobiliteitsplan. In samenhang met de maatregelen uit het Mobiliteitsplan en het beoogde programma in de omgeving en de rest van de stad zorgt de verkeersgeneratie van dit programma volgens het VMA tot een gewenste verkeersafwikkeling.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van Verdi – Noordzone IJsbaanpad past binnen de kaders van het Mobiliteitsplan en geeft voldoende invulling aan de vier pijlers.

6.2.5 Autoparkeren

In Zuidas geldt bij herontwikkelingen in zijn algemeenheid het uitgangspunt dat in de openbare ruimte geen parkeervoorzieningen beschikbaar zijn of worden geplaatst. Een ontwikkeling dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien of men kan gebruik maken van openbare/publiektoegankelijke parkeergarages. In de 'Nota Parkeernormen Auto 2017' zijn parkeernormen voor de auto vastgelegd. De 'Nota Parkeernormen Auto' heeft Zuidas aangewezen als een A-locatie. In de 'Nota Parkeernormen Auto' zijn de volgende voor het bestemmingsplan relevante parkeernormen opgenomen:

- Wonen: minimaal nul en maximaal 1 parkeerplaats per woning;
- Bezoekersparkeren bij woningen: 0,1 parkeerplaats per woning;
- Kantoor: maximaal 1 parkeerplaats per 250 m2;
- Voorzieningen: maatwerk op basis van CROW-parkeerkencijfers.

In Zuidas wordt het autogebruik teruggedrongen, onder meer door het beperken van parkeervoorzieningen. Er is sprake van een zeer goede OV-bereikbaarheid (Zuidas is een A-locatie) door een korte afstand tot station RAI en station Amsterdam Zuid en in dit verband kan nog worden opgemerkt dat het plangebied grenst aan het metrostation Amstelveenseweg. Ook voor langzaamverkeer is de locatie zeer goed bereikbaar. Indien voldoende goede fietsparkeervoorzieningen worden geboden bevordert dat een hoger fietsgebruik.

Daarbij geldt dat op Zuidas bij nieuwbouw of herontwikkeling geen aanvullende/nieuwe parkeervergunningen worden uitgegeven voor vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners en werknemers) van de desbetreffende nieuwbouw waarmee op straat kan worden geparkeerd.

Toepassing bestemmingsplan

In het bestemmingsplan is voorzien in de mogelijkheid om een parkeergarage voor deze autoparkeerplaatsen onder de twee oostelijke kavels te realiseren. Het is daarom niet noodzakelijk om nadere regels over parkeren (in de openbare ruimte) op te nemen in het bestemmingsplan. De voorziene ontwikkeling voldoet dus aan de Nota parkeernormen Auto uit 2017. Door in de planregels ook een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' op te nemen kan in de toekomstige situatie de behoefte aan parkeerplaatsen flexibel worden afgestemd met de toekomstige beleidsmatige keuzes die de gemeente maakt en de behoefte.

Het bestemmingsplan staat parkeren alleen toe in een ondergrondse parkeergarage. Voor de nieuwe functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt worden de mogelijkheden om te parkeren als volgt begrensd:

- Binnen het hele plangebied wordt het aantal parkeerplaatsen van de huidige situatie (ca 188 parkeerplaatsen) gereduceerd tot maximaal 150 parkeerplaatsen waarvan 68 plaatsen worden toegekend aan de functie kantoor. Dit aantal sluit exact aan op de gemeentelijke maximumnorm van 1 parkeerplaats per 250 m2 bvo kantoor.
- De overige parkeerplekken (maximaal 82) zijn bestemd voor andere functies (wonen en voorzieningen).
- Daarnaast is een planregel opgenomen die het gebruik van parkeerplekken t.b.v. woningen voor kantoorgebruikers uitsluit. Daarmee wordt voorkomen dat (ten opzichte van de norm van 1 op 250 m2) extra kantoorgebruikers in de garage kunnen parkeren op werkdagen overdag als een deel van

de parkeerplaatsen voor bewoners niet bezet is.

Bij deze ontwikkeling wordt dus het bestaande aantal autoparkeerplaatsen binnen het plangebied verminderd van 188 naar maximaal 150 plekken binnen het plangebied. Dit betekent dat de keuzevrijheid voor autoparkeren wordt beperkt. Deze beperking sluit aan bij de ambitie om actief te sturen op parkeerruimte en tegelijkertijd het mogelijk (blijven) maken van nieuwe ontwikkelingen op Zuidas. Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en uitsluitend een maximumaantal parkeerplaatsen in de regels op te nemen (geen minimumnorm), draagt de realisatie van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.

Parkeren in de openbare ruimte

Uitgangspunt uit de Nota autoparkeren is dat bij nieuwbouwprojecten de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt ingevuld. Hoewel de verwachting is dat de ondergrondse parkeergarage onder de twee oostelijke kavels voldoende zal zijn voor de ontwikkeling, is ook nader onderzocht wat de mogelijke effecten kunnen zijn van de beoogde ontwikkeling voor bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte in de omgeving. Het gaat dan om gebruik van parkeerplekken in de vorm van betaald parkeren: Op Zuidas worden namelijk geen parkeervergunningen meer uitgegeven voor vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners en werknemers) van nieuwbouw waarmee op straat kan worden geparkeerd.

Huidige situatie

Op dit moment geldt voor parkeren op straat een uurtarief van € 5,00 op maandag tot en met zaterdag van 9:00 tot 24:00 uur. Op zondag is parkeren op straat gratis. Bewoners van bestaande woningen (inclusief woonboten) kunnen een parkeervergunning aanvragen om op straat te parkeren. Aanvullend zijn er regelingen voor specifieke doelgroepen en bezoekers van bewoners, die met korting kunnen parkeren.

Uitkomsten parkeeronderzoek Verdi

Om de huidige parkeerbehoefte in en rondom het plangebied te beoordelen, moet worden gekeken naar de huidige bezettingsgraad van bestaande parkeerplekken op straat. De gemeente beschikt hiertoe over twee parkeeronderzoeken voor het gebied dat vanaf het IJsbaanpad in de richting van de Jachthaven wordt ontsloten voor auto's.

Onderzoek 1: In september 2022 heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden naar de bezetting van de openbare straatparkeerplaatsen ten westen van het Burgerweeshuispad. De secties die daarbij zijn onderzocht, zijn weergegeven hieronder in **Figuur 6.6**. Bij dit onderzoek is een bezetting van 192 autoparkeerplaatsen gemeten. De metingen hebben in een periode van twee weken plaatsgevonden op de volgende momenten:

- Donderdag 14:00 en 20:00 uur
- Vrijdag 14:00 en 20:00 uur
- Zaterdag 14:00 en 20:00 uur
- Zondag 14:00 uur
- Dinsdag 14:00 uur
- Woensdag 14:00 uur.



Figuur 6.6 – Parkeergebied met in totaal 192 autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De maximale parkeerbezetting op de 192 onderzochte parkeerplaatsen was op het drukste moment 135 voertuigen, oftewel 70,3%. Dit percentage is gecorrigeerd voor een concert (The Streamers) dat op een vrijdagavond in de getoetste periode plaatsvond in het Olympisch Stadion, en waarvan de metingen als niet-representatief worden beschouwd. Tijdens het concert (van The Streamers, op vrijdag 16 september, gemeten om 20:00 uur) was de bezetting van de parkeerplaatsen 105,7%. Dat betekent dat alle parkeerplaatsen bezet waren én dat een aantal auto's fout geparkeerd was (op plaatsen die geen parkeerplaats zijn).

Onderzoek 2: In januari t/m maart 2023 zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd op een gebied met 254 parkeerplaatsen. Dit gebied is met donkerblauwe lijnen omkaderd op Figuur 6.7.



Figuur 6.7 - Parkeergebied met 254 plaatsen

Deze parkeerdrukmetingen hebben plaatsgevonden op doordeweekse middagen en avonden en op zaterdagmiddag. Uit de resultaten volgt dat de maximale bezetting van deze plaatsen 51% is gedurende de tijden waarop er sprake is van betaald parkeren.

Bezettingsgraad

De gemeente Amsterdam acht over het algemeen een bezettingsgraad van maximaal 90% acceptabel. Bij een dergelijke bezetting is er geen sprake van een overmaat aan parkeercapaciteit die eventueel ook voor andere gemeentelijke doelstellingen (bijvoorbeeld fietsparkeren, groen, waterberging) gebruikt kan worden. Daar staat tegenover dat er bij een bezetting van 90% nog voldoende parkeerplaatsen onbezet zijn om het voor automobilisten voldoende mogelijk te maken een vrije parkeerplaats te vinden. De gemeten bezettingsgraden van 70,3 % (in 2022) en 51% (in 2023) vallen ruim binnen het maximum van 90%. Dit betekent dat in de huidige situatie nog lang geen sprake is van een overschrijding van de maximale bezettingsgraad.

In de toekomstige situatie is hier ook geen aanleiding toe. Binnen de bezettingsgraad van 90% is het mogelijk om 39 parkeerplaatsen extra te bezetten (ofwel: als de bezetting van de parkeerplaatsen 39 auto's hoger is bedraagt de bezettingsgraad 90%). Als ervan wordt uitgegaan dat dit bezoekers van bewoners zijn, is het mogelijk de parkeerbehoefte van bezoekers van bewoners van 390 woningen te faciliteren (de parkeernorm voor bezoekers van bewoners bedraagt immers 0,1 parkeerplaatsen per woning). Er worden minder dan 390 woningen gerealiseerd, dus er is voldoende parkeercapaciteit om eventueel de parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners op de beschikbare parkeerplaatsen te faciliteren.

Samengevat zorgen het huidige gemeentelijke parkeerbeleid en de parkeerregulering ervoor dat de beschikbare parkeercapaciteit eerlijk verdeeld wordt over zowel de nieuwe als huidige bewoners en

gebruikers in het gebied. Uit recente parkeeronderzoeken op verschillende momenten volgt dat de bezettingsgraad van de bestaande autoparkeerplaatsen acceptabel is voor stedelijk gebied en dit ook blijft als nieuwe gebruikers of bezoekers van het plangebied in de toekomst gebruik zullen maken van parkeerplaatsen in en rondom het plangebied. Bovendien kan de gemeente sturen op de parkeerdrukte in een gebied. Door bijvoorbeeld het aanpassen van de parkeertarieven kan de spreiding en parkeerdrukte worden gewijzigd.

Gelet op de huidige en toekomstige parkeersituatie in Verdi is er geen aanleiding om de parkeerregulering ter plaatse te wijzigen.

6.2.6 Evenementenverkeer

In de algemene beoordeling van het bestemmingsplan in relatie tot een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat, is voor de volledigheid het verkeer tijdens evenementen van het Olympisch Stadion beoordeeld. Mogelijke maatregelen (regels) om eventuele verkeersontstoppingen tijdens evenementen in het Olympisch Stadion te regelen vallen echter buiten het kader van dit bestemmingsplan omdat het Olympisch Stadion zich niet binnen het plangebied bevindt.

Tijdens grote evenementen (met veel toeschouwers of bezoekers, zoals bijvoorbeeld een dance-event) is de invloed van het verkeer door de beoogde ontwikkeling (het 'extra' verkeer) nog kleiner dan tijdens de spitsperiode. Dit heeft twee redenen. Ten eerste omdat er meer verkeer is tijdens evenementen en dus is de bijdrage van het verkeer van het IJsbaanpad aan de verkeersdrukte in verhouding kleiner. Ten tweede vinden evenementen vaak plaats buiten de spitsperiode, en dan is het extra verkeer van de Noordzone IJsbaanpad beperkter dan in de spits.

De verkeersdrukte en overlast die ontstaat om grote evenementen heen wordt aldus niet erger door de beoogde ontwikkeling. Bovendien wordt opgemerkt dat hoewel de evenementen verkeersdrukte en overlast opleveren, dit enkel een paar keer per jaar plaatsvindt, conform de evenementen die zijn toegestaan in de vergunning van het Olympisch Stadion. Het gaat dus om een uitzondering, niet een regel. Daarom wordt de verkeersdrukte tijdens grote evenementen, hoewel overlastgevend, door de uitzonderingssituatie, aanvaardbaar geacht.

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de gehele 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 verdere groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

Het openbaar vervoer houdt ook in de toekomst een belangrijke functie om de dichtbevolkte stad goed te laten functioneren. Met de groeiende regio en de toenemende woon/werk afstanden wordt het belang van het regionaal openbaar vervoer (trein) alleen maar groter. Het stedelijk openbaar vervoer (tram, bus, metro) krijgt – vooral buiten de spits – steeds meer een functie voor toeristen en andere bezoekers van de binnenstad. Dit gebruik zal naar verwachting toenemen. Binnen de spits heeft het stedelijk openbaar vervoer een belangrijke rol in het aan- en afvoeren van reizigers van en naar de treinstations. Ook Amsterdammers die zich over langere afstanden binnen de stad verplaatsen blijven afhankelijk van goed stedelijk openbaar vervoer. In de aansturing van het openbaar vervoer door de overheid (het Rijk voor het spoor en de Vervoerregio Amsterdam voor het stads- en streekvervoer) vraagt deze veranderende situatie in combinatie met schaarsere middelen om duidelijke andere keuzes.

De groei van werkgelegenheid en hoger onderwijs concentreert zich rond knopen als de Zuidas. Het gaat vooral om spits verplaatsingen over steeds grotere afstanden. Gezien de grote reizigersaantallen zal vooral de trein in combinatie met de metro de groei moeten opvangen. Met aantrekkelijk ingerichte looproutes kan lopen een groter aandeel in het natransport krijgen. Stedelijk OV en in bescheiden mate de fiets zorgt voor de rest van het natransport.

Het onderhavige plangebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het plangebied ligt op beperkte afstand van station Amsterdam Zuid, en het metrostation Amstelveenseweg grenst aan het plangebied. Verder zijn er zowel tram- als bushaltes in de directe nabijheid.

Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in verdere verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied, ook op het gebied van openbaar vervoer.

6.4 Langzaam verkeer

6.4.1 Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op 3 pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag.

De grootste investering wordt gedaan in het verbeteren van bestaande fietsroutes, de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad. Ook het aantal fietsparkeerplekken op stations wordt flink uitgebreid en er komen meer parkeerplekken in de drukste gebieden van de stad.

Daarnaast is er veel aandacht voor het nieuwe fietsen. Onder deze noemer vallen alle maatregelen die worden ingezet om meer mensen op de fiets te krijgen én het gedrag van fietsers te veranderen. De drukte in de stad vraagt om beter benutten en delen van de ruimte. De tijd dat je als fietser overal kon parkeren én, op eigen tempo, de stad doorfietste is voorbij.

Eén van de acties uit het plan is het versterken van de fietsbereikbaarheid van de Zuidas. Om de Zuidas bereikbaar en leefbaar te houden tijdens de bouw van het Zuidasdok is de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer zeer belangrijk. Dit vraagt om goede fietsverbindingen, voldoende stallingen, goede aansluitingen op het lokale openbaar vervoer en verandering van het mobiliteitsgedrag. Uitvoering van deze maatregel valt onder het project Zuidas(dok). Daarnaast wordt nagegaan hoe buiten de projectgrenzen de fietsverbinding met de Zuidas directer kan worden.

De gemeente Amsterdam heeft de aansluitingen van fietsverbindingen en routes in kaart gebracht met een online raadpleegbare (plus)hoofdnetten kaart. Hierop is te zien dat er een plusnet fiets over het IJsbaanpad loopt. Dit betekent dat het IJsbaanpad momenteel als fietsverbinding wordt gebruikt maar niet als hoofdverbinding. Deze verbinding zal naar verwachting drukker worden door de toename gebruikers in het plangebied. De ontsluitingen van de beoogde functies vinden zoveel mogelijk plaats aan het IJsbaanpad.

Gelet op het voorgaande dient in de uitvoering aandacht te worden besteed aan bereikbaarheid en (fiets)verkeersveiligheid, met name tijdens de spitsmomenten in de ochtend en avond.

6.4.2 Langzaamverkeersnet

Het aantal voetgangers en fietsers is de laatste 10 jaar gestegen en het gebruik van het openbaar vervoer is gegroeid. De stad blijft ook de komende jaren flink groeien. Deze veranderingen vragen om scherpe keuzes zoals omschreven in de UitvoeringsAgenda Mobiliteit (2015): meer ruimte voor voetganger en fiets in centrumgebieden, betere doorstroming voor auto en openbaar vervoer in het gebied daaromheen. Straten waar verkeersstromen elkaar in de weg zitten verdienen een andere inrichting. Hiervoor zijn de zogenaamde verkeersnetten. De functie van verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste netten staan in het beleidskader verkeersnetten.

In het Beleidskader Verkeersnetten (2018, in 2023 geactualiseerd) zijn de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto in kaart gebracht en is de indeling van straten en pleinen naar Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto vastgelegd. Het beleidskader geeft richting aan de wijze waarop Amsterdam de komende jaren werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid en van de kwaliteit van de openbare ruimte van de stad. In het beleidskader staan eisen en toetswaarden waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen.

We maken een onderscheid 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. Ook waar we al voldoen aan de toetswaarden kan verbetering van de huidige kwaliteit gewenst zijn, bijvoorbeeld omdat het onderdeel uitmaakt van een investeringsagenda. Randvoorwaarde daarbij is dat andere plusnetten daardoor niet onder hun toetswaarden uitkomen of onevenredig verslechteren.

De verkeersnetwerken (plusnetten- en hoofdnetten) bestaan uit:

- Plusnetten: gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken.
- Hoofdnetten: gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen.
- Basisnetten met standaard-inrichtingseisen.

Het IJsbaanpad is een plusnet voor fietsers: Dit betekent dat de doorstroming voor fietsers hier prioriteit krijgt. De komende jaren wordt het IJsbaanpad verder ingericht als fietsvriendelijke weg, met een ruimer fietspad. Dit komt de doorstroming van het IJsbaanpad naar de Amstelveenseweg en naar de SportAs ten goede en verbetert de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de weg.

6.4.3 Fietsparkeren

Met ingang van 2022 is de eis uit het Bouwbesluit dat stallingsruimte voor fietsen moet worden gecreëerd voor niet-woonfuncties komen te vervallen. Gemeenten die deze eis wilden blijven hanteren, moesten hiertoe zelf beleid vaststellen. In de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' heeft de gemeente Amsterdam deze regels vastgelegd voor nieuw te bouwen voorzieningen voor niet-woonfuncties. De normen in de nota zijn bindend voor fietsparkeren. Voor nieuw te bouwen woningen blijft de verplichting uit het Bouwbesluit om fietsparkeervoorzieningen te realiseren van kracht.

Wanneer de gemeente bouwplannen toetst, wordt dit gedaan aan de hand van vijf bindende beleidsregels uit de nota:

1. Parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan ten minste één van de afwijkingscriteria.

2. Voor het bepalen van de parkeereis voor fietsen bij niet-woonfuncties hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen. Bij dubbelgebruik kan de parkeernorm naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans. Afwijken van de eis dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd kan, mits voldaan wordt aan de afwijkingscriteria.
3. Bij niet-woonfuncties kan de gemeente aan een initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de fiets de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken.
4. De gemeente maakt gebruik van de verdeling van de stad in drie zones bij het toepassen van de fietsparkeernormen bij niet-woonfuncties.
5. Bij niet-woonfuncties bepaalt de gemeente de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren.

De normen in de nota zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers fietsparkeren. De hoogte van de norm is afhankelijk van het fietsgebruik in de stad. Omdat dit gebruik verschilt per gebied is in een onderscheid gemaakt tussen drie verschillende zones. De gebieden aangewezen als zone 1 kennen een hoog fietsgebruik, de gebieden in zone 2 kennen een gemiddeld fietsgebruik en de gebieden in zone 3 een laag fietsgebruik.

Het gebied Verdi is aangemerkt als zone 1 en wordt daarmee gezien als een gebied met hoog fietsgebruik. Uit de nota volgt dat voor niet-woonfuncties het vereiste aantal fietsparkeerplekken in principe op eigen terrein worden gerealiseerd.

De nota beschrijft de norm voor het aantal parkeerplekken voor fietsen aan de hand van 7 verschillende tabellen. Per tabel zijn verschillende specifieke vormen die binnen een categorie vallen opgenomen. Per functie wordt aangegeven hoeveel parkeerplekken moeten worden gerealiseerd in welke zone. Het aantal is meestal een som per 100 m² bvo maar kan ook afhangen van bijvoorbeeld het aantal leerlingen dat naar een school gaat. Voor de omgevingsvergunning relevante aantallen zullen altijd de actuele cijfers bekeken moeten worden. De gegeven normen zijn minimumnormen, initiatiefnemers mogen altijd meer fietsparkeerplaatsen realiseren.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend als sprake is van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij wordt dynamisch verwezen naar de nota. Bij het ontwerp van een bouwplan zal door de initiatiefnemer daarom altijd rekening moeten worden gehouden met de actuele normen die volgen uit de nota. De exacte invulling van de planologische mogelijkheden is bepalend voor de uiteindelijke fietsbehoefte. Bovengrondse fietsparkeerstallingen binnen de groenbestemming zijn niet toegestaan, maar fietsparkeren op het maaiveld is wel mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Bij het ontwerp van (inpandige) stallingen moet ook ruimte gecreëerd worden voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en elektrische tweewielers. Voor woningbouw geldt dat het fietsparkeren opgelost wordt in gemeenschappelijke bergingen.

6.4.4 Scooterparkeren

De richtlijnen voor scooterparkeren bij nieuwe woningen en niet-woonfuncties, volgen beiden uit de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (de Nota). Met de term scooter in de Nota worden ook snor- en bromfietsen bedoeld. Per nieuw te realiseren woning geldt een richtlijn van 0,13 scooterparkeerplaatsen. De uitkomst van deze som wordt naar boven afgerond en de parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

Voor de berekening van het aantal scooters bij niet-woonfuncties wordt, anders dan bij fietsparkeren, geen onderscheid gemaakt tussen verschillende zones. De initiatiefnemer zal voor langparkeren voorzieningen op eigen terrein realiseren waarbij wordt uitgegaan van de geldende richtlijn. Voor kort parkeren kan hiervan worden afgeweken als dit niet mogelijk of realistisch is. Scooterparkeerplaatsen in

de openbare ruimte worden dan beschouwd als alternatief.

In de Nota is voor het bepalen van het aantal benodigde scooters slechts een richtlijn opgenomen en geen (harde) norm. Op grond van het beleid is er dus geen harde norm of verplichting. Op basis van de Nota zijn in totaal 33 scooterparkeerplaatsen benodigd voor de woonfuncties. De verwachting is echter dat minder scooterparkeerplaatsen aangelegd worden dan is te verwachten op basis van de normen in de Nota. In de praktijk kan met minder scooterparkeerplaatsen worden volstaan, mede door:

- De opkomst van de elektrische fiets die grotere afstanden kan overbruggen en daarmee concurreert met de scooters;
- De recent ingevoerde helmplicht waardoor het minder aantrekkelijk wordt om een scooter te gebruiken/bezitten.

Op basis van bovenstaande is te verwachten dat met minder scooterparkeerplaatsen kan worden volstaan.

6.5 Conclusie

Gebleken is dat de verkeerseffecten die ontstaan wegens het beoogde programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, niet zorgen voor een onaanvaardbare toename van knelpunten. De verkeerstoename bestaat uit ongeveer 1,3% van het geheel aan verkeerseffecten in het plangebied. Daarnaast is gebleken dat (voldoende) invulling wordt gegeven aan de pijlers van het Mobiliteitsplan.

Er worden maximaal 150 parkeerplaatsen gerealiseerd uitsluitend in inpandige ondergrondse parkeergarages, waarmee voldoende wordt voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners en medewerkers van de kantoren. Aanvullend bevindt de verwachte bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op maaiveld zich ruim binnen de acceptabele bezettingsgraad van 90%, en wordt op deze parkeerplaatsen dus ook in voldoende mate voorzien in de parkeerbehoefte van de functies die deze plaatsen gebruiken.

De beoogde ontwikkeling levert een geringe verkeersgeneratie op, wat naar verwachting geen problemen oplevert ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Het aantal benodigde fiets- en scooterparkeerplaatsen zal uiteindelijk definitief bepaald worden ten tijde van de daadwerkelijke aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Hiervoor is voldoende (ondergrondse) parkeergelegenheid. Tot slot is de locatie zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer vanwege de ligging nabij station Amsterdam Zuid en metrostation Amstelveenseweg.

Met al het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet tot onaanvaardbare effecten op het gebied van verkeer, parkeren en mobiliteit zal leiden.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van drie specifieke geluidbronnen: wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden zones rond geluidbronnen met mogelijk een grote geluiduitstraling, zoals bij (spoor)wegen en industrieterreinen.

Binnen het plangebied van dit bestemmingsplan worden verschillende geluidgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder gerealiseerd. Hierom is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting door Wet geluidhinder bronnen rondom het plangebied. In dit hoofdstuk wordt uitsluitend gekeken naar die geluidseffecten die op grond van de Wet geluidhinder van belang zijn. Geluidseffecten door andere geluidbronnen dan Wgh-bronnen worden in Hoofdstuk 10 (Milieuzonering) van deze plantoelichting verder behandeld.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

Wanneer een nieuw (of herzien) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein te realiseren, is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing noodzakelijk.

Indien de door de Wgh aangegeven voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting wordt overschreden, kan een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het college van burgemeester en wethouders. Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (artikel 110a, zesde lid, van de Wgh en artikel 1.5 van het Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeergeluid

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

1. die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
2. waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

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

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied [a]
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	n.v.t.

Weg met drie of vier rijstroken	n.v.t.	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	n.v.t.	600 meter

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied. Bron: artikel 74 van de Wet geluidhinder

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

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

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de verlening van en omgevingsvergunning voor bouwen.

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

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

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

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (overeenkomstig het Bouwbesluit 2012) of het de binnenwaarde betreft.

7.2.3 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting als gevolg van de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrensaarde [dB]

Woning	55 *art. 106 d, lid 1, Wgh* *Art. 4.9 Bgh*	68 *art. 106 d, lid 2, Wgh* *Art. 4.10 Bgh*
Onderwijsgebouwen [a]	53 *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh* *Art. 4.9 Bgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh* *Art. 4.10 Bgh*
Ziekenhuizen en verpleeghuizen [b]	53 *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh* *Art. 4.9 Bgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh* *Art. 4.10 Bgh*
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen [c]	53 *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh* *Art. 4.9 Bgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh* *Art. 4.10 Bgh*

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw $L_{den.}$

i. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw
j. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen
k. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurerdagverblijven

7.2.4 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een geluidgevoelige functie worden gerealiseerd, indien een hogere waarde is verleend tot de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wgh de mogelijkheid woningen te realiseren met aan de betreffende zijde(n) een dove gevel (een gevel zonder te openen delen of met slechts incidenteel te openen delen). Ook is het in een dergelijke situatie mogelijk een zogeheten vliesgevel te realiseren. Daarmee wordt bereikt dat op de daadwerkelijke gevel, inclusief de te openen delen, sprake is van een toelaatbare geluidbelasting. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

7.2.5 Cumulatie

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

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximum toelaatbare

ontheffingswaarden (gecumuleerde geluidbelasting). Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd, zijn woningen alleen mogelijk indien dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

7.3 Beleid

7.3.1 Amsterdams Geluidsbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder

In juli 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam het 'Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' vastgesteld. Op 5 mei 2019 is dit beleid gewijzigd vastgesteld.

Het uitgangspunt van het geluidbeleid is dat iedere woning een stille zijde moet hebben. Een stille zijde is een zijde waarbij de voorkeurswaarde (in ieder geval ter plaatse van te openen ramen en/of deuren) van de Wet geluidhinder (Wgh) niet wordt overschreden. Bij de berekening van een stille zijde moeten ook niet wettelijke geluidbronnen worden betrokken. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Alleen ingeval van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan worden afgeweken van dit principe.

7.3.2 Nieuw geluidbeleid

In juli 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam het 'Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' vastgesteld. Op 5 mei 2019 is dit beleid gewijzigd vastgesteld.

Het uitgangspunt van het geluidbeleid is dat iedere woning een stille zijde moet hebben. Een stille zijde is een zijde waarbij de voorkeurswaarde (in ieder geval ter plaatse van te openen ramen en/of deuren) van de Wet geluidhinder (Wgh) niet wordt overschreden. Bij de berekening van een stille zijde moeten ook niet wettelijke geluidbronnen worden betrokken. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Alleen ingeval van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financi?le aard kan worden afgeweken van dit principe.

7.4 Resultaten onderzoeken

Het plangebied voorziet in meerdere geluidgevoelige functies, te weten woningen, een kinderdagverblijf en andere maatschappelijke (zorg) functies. Ten behoeve van de ontwikkelingen van het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het omgevingsgeluid, zie Bijlage 6 bij het bestemmingsplan. In dit onderzoek staat aangegeven welke geluidbelastingen op de gevels verwacht mag worden van Wgh geluidbronnen. De resultaten van dit onderzoek worden in deze paragraaf samengevat besproken.

In het akoestisch onderzoek is zowel de situatie beschouwd waarin de herontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad en Tripolis 100 afzonderlijk van elkaar worden gerealiseerd, als de eindsituatie, waarbij deze ontwikkelingen gezamenlijk zijn beschouwd. Voor voorliggend bestemmingsplan is de beoordeling van de ontwikkeling Tripolis 100 buiten beschouwing gelaten.

Vanwege het geluid afkomstig van de Rijksweg A10, de Amstelveensweg en het spoor worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. Ook de maximale ontheffingswaarde wordt, vanwege de Rijksweg A10, bij de noordzone van het IJsbaanpad overschreden. Het gaat om de bovenste bouwlagen vanaf 27,5 meter op de zuidzijde van het meest westelijke kavel en 34 meter op de kavel daar direct ten oosten van. Om die reden zijn vanaf deze hoogten, daar waar geluidgevoelige functies worden gerealiseerd, dove gevels nodig.

Omdat verschillende verdergaande geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, worden hogere waarden aangevraagd ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Voor de hogere waarden wordt verwezen naar het besluit hogere waarden Zuidas - Verdi Noordzone IJsbaanpad (Bijlage 5 bij het bestemmingsplan).

Noordzijde IJsbaanpad

Wegverkeergeluid Rijksweg A10

In meerdere situaties geldt dat met betrekking tot het geluid van de A10 zowel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als de maximale ontheffingswaarde van 53 dB deels wordt overschreden. Uitgezonderd kavel 3 (de tweede kavel bezien vanaf de oostzijde) en kavel 4 (de meest oostelijke kavel, aangezien op deze kavel wordt geen geluidgevoelige functie voorzien) moeten in de worst-casesituatie dove gevels worden toegepast, zie ook figuur 5.1 in paragraaf 5.2 van het geluidrapport met betrekking tot de integrale beoordeling van het omgevingsgeluid. Voor die gevels waar de geluidbelasting wel voldoet aan de maximale ontheffingswaarde maar niet aan de voorkeursgrenswaarde zijn hogere waarden benodigd. In bijlage III-1 en III-2 van het geluidrapport zijn met gele arcering in gevelaanzichten de geveldelen met een hogere waarde weergegeven.

Wegverkeergeluid binnenstedelijke wegen

Met betrekking tot het geluid van de Amstelveenseweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Ter plaatse van de noordzone van het IJsbaanpad wordt deels niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor die gevels zijn hogere waarden benodigd. In bijlage III-1 en III-2 van het geluidrapport zijn met gele arcering in gevelaanzichten de geveldelen met een hogere waarde weergegeven. Er zijn geen dove gevels benodigd vanwege de binnenstedelijke wegen.

Spoorgeluid

Met betrekking tot het geluid van de hoofdspoorweg geldt dat bij alle gevels de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor woningen en 53 dB voor onderwijsgebouwen en kinderdagverblijven deels wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Met betrekking tot het hoofdspoor zijn nergens dove gevels nodig. Wel zijn hogere waarden benodigd. Geadviseerd wordt om deze hogere waarden ook te verlenen voor die gevels die vanwege de A10 een dove gevel nodig hebben. In bijlage III-1 en III-2 van het geluidrapport zijn met gele arcering in gevelaanzichten de geveldelen met een hogere waarde weergegeven. Er zijn geen dove gevels benodigd vanwege het spoor.

Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting L(VL,cum) bedraagt ten hoogste 60 dB. Deze geluidbelasting doet zich voor op de zuidgevels van de kavels aan de noordzone van het IJsbaanpad. De op het wegverkeerslawaai afgestemde grenswaarde van L(VL,cum) = 66 dB (63+3) wordt nergens overschreden. Er zijn op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen dan ook geen extra maatregelen benodigd.

Maatregelen

Ten aanzien van mogelijke geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in artikel 110a, lid 5, van de Wet geluidhinder geldt het volgende:

- Geluidreducerend asfalt

Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde tot circa 4 dB kunnen worden weggenomen door het toepassen van een geluidreducerend asfalt. Met een stil asfalttype op de Amstelveenseweg wordt echter niet overal aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. De Amstelveenseweg is een belangrijke ontsluitingsweg met een aantal, door verkeerslichten geregelde kruisingen. Gezien deze kruisingen zal er bij het toepassen van een geluidreducerend wegdek groot en snel kwaliteitsverlies optreden door het afremmende en optrekkende verkeer.

Op de A10 zal op basis van het Tracébesluit ZuidasDok dubbellaags ZOAB worden aangelegd.

- Snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een snelheidsverlaging is niet aan de orde omdat in stedelijke verkeersplannen niet is voorzien in een snelheidsverlaging op de wijkontsluitingswegen en dit wegens onder andere de bereikbaarheid door alarmdiensten niet wenselijk is.

- Terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van onder meer de gemeente voorzien hier niet in.

- Geluidsschermen

Door het toepassen van geluidschermen langs de wegen kunnen 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.

De A10 zal op basis van het Tracébesluit ZuidasDok van dubbellaags ZOAB worden voorzien en van geluidschermen. Ter hoogte van het plangebied Kenniskwartier wordt conform het Tracébesluit een tussenbermscherm (geplaatst tussen de zuidelijke hoofdrijbaan en de parallelrijbaan) toegepast met een hoogte van 4 meter, en een zijbermscherm (geplaatst aan de buitenzijde van de parallelrijbaan) met een hoogte van 2 tot 3 meter.

Verdere ophoging van deze geluidschermen is alleen effectief indien deze schermen en schermverhoging voorbij de Schinkel wordt doorgezet. Omdat het gebouw Venster op de gebouwen Tripolis 200/300 is gerealiseerd neemt dit gebouw al een groot deel van de geluidafschermende functie op zich.

- Afstand woningen tot wegen vergroten

De stedenbouwkundige opzet van het plangebied en de verdere omgeving biedt geen ruimte om de woningen op grotere afstand van de wegen te projecteren. Wel is gekozen is om aan de eerstelijnsbebouwing van aan de Amstelveenseweg een niet-geluidgevoelige functie te projecteren (kantoor).

- Maatregelen aan geluidgevoelige functies zelf

Het is ten slotte ook mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Met een dove gevel worden de gevels uitgesloten van toetsing aan de Wet geluidhinder.

Het (vrijwillig) toepassen van geluidschermen aan de gevels of het toepassen van dove gevels heeft dusdanig veel consequenties voor de ventilatie- en brandveiligheidscondities, dat de ontwerpvrijheden van de woningen sterk wordt ingeperkt. Omdat een gebouwgebonden geluidscherm ook relatief veel kosten met zich meebrengt, is het reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan en de overschrijding door een goede gevelwering op te lossen. Dit betekent dat minder kostbare maatregelen nodig zijn. Met het vaststellen van een hogere waarde is bij verdere uitwerking van het plan volgens de bepalingsmethoden die in het Bouwbesluit/Besluit bouwwerken leefomgeving zijn aangewezen een goede geluidwering en een verantwoorde akoestische situatie gewaarborgd.

In de regels van het bestemmingsplan is bij de bestemmingen die woningen mogelijk maken bepaald dat iedere woning over een stille zijde moet beschikken.

Tevens is in de regels aangegeven aan welke gevelzijde en vanaf welke bouwhoogte c.q. bouwlaag verplichte dove gevels nodig zijn. Het gaat dan om (delen van) woningen waarvoor geen hogere waarde kan worden vastgesteld vanwege het overschrijden van de maximale ontheffingswaarde.

Als gevolg hiervan moeten hogere waarden worden vastgesteld. In dat kader is advies gevraagd aan het TAVGA (Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam).

Advies TAVGA

Het conceptbesluit hogere waarden is op 17 februari 2022 ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam. Het conceptbesluit hogere waarden zag toen nog op een groter plangebied (o.a. inclusief Tripolis 100).

De conclusies en het advies van het TAVGA zijn:

Vaststellen van hogere waarden akkoord met in achtneming van de volgende punten:

- In het besluit hogere waarde en in de toelichting van het bestemmingsplan motiveren hoe bij de beoordeling van de stille zijde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt bereikt als rekening wordt gehouden met andere dan Wgh-bronnen (generatoren, Olympisch stadion, Sporthallen Zuid, luchtinstallaties, evenementen, fietspad IJsbaanpad);
- Indien uit de beoordeling van de stille zijde en bijbehorend akoestisch onderzoek vragen of knelpunten naar voren komen, wordt in overweging gegeven deze aan TAVGA voor te leggen.

Bovenvermelde conclusies en adviezen zijn doorgevoerd, voor zover deze ook relevant zijn voor het plangebied Noordzone IJsbaanpad.

Andere geluidsbronnen

Ingevolge van het TAVGA-advies (en in het kader van een goede ruimtelijke ordening) dient te worden gemotiveerd hoe bij de beoordeling van een stille zijde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt als rekening wordt gehouden met andere (niet Wgh) geluidsbronnen.

Er zijn in en rond het plangebied diverse Wet milieubeheer-geluidsbronnen (inrichtingen) aanwezig. Het gaat voornamelijk om het Olympisch Stadion dat ten noorden van het plangebied ligt, de Sporthallen Zuid die ten westen van het plangebied liggen en het gasdrukmeet- en regelstation aan de noordzijde van het IJsbaanpad. Ten aanzien van het Olympisch Stadion en de Sporthallen Zuid geldt dat in de nachtperiode kan worden voldaan aan de dan geldende grenswaarde van 40 dBA.

Het gasdrukmeet- en regelstation moet gezien de richtafstanden die gelden op grond van de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (10 meter) kunnen voldoen aan de grenswaarde van 40 dBA

in de nachtperiode. De afstand tot de woningen bedraagt op grond van regels vanwege externe veiligheid ten minste 25 meter. In de planregels van het bestemmingsplan is om die reden geborgd dat binnen een zone van 25 meter geen woningen en andere kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. In de nachtperiode dient het gasdrukmeet- en regelstation te voldoen aan de langtijdgemiddelde geluidgrenswaarde van 40 dB(A), conform het Activiteitenbesluit Wet milieubeheer.

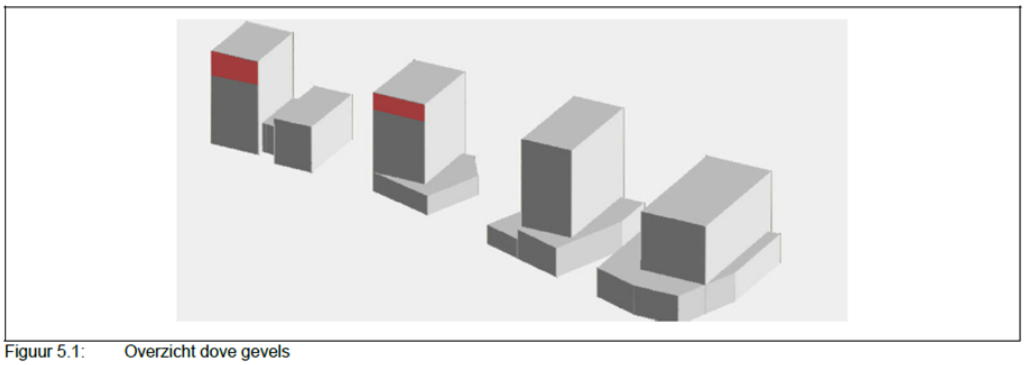
Voor de volledigheid wordt geadviseerd om de stille zijde aan een zijde van het woongebouw te situeren die van het gasdrukmeet- en regelstation is afgewend (mits die zijde ook met betrekking tot Wet geluidhinderbronnen stil is). Indien dit niet mogelijk is kan een kunstmatige geluidsluwe gevel worden gerealiseerd (een stille zijde door gebouwmaatregelen).

Er zijn verder geen andere geluidsbronnen die relevant zijn bij de beoordeling van de vraag of sprake is van een stille zijde. In de paragraaf hierna wordt nader toegelicht op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de toekomstige woningen, de aanwezige geluidbronnen en de bescherming van een goede ruimtelijke ordening.

7.5 Regeling in bestemmingsplan

De bescherming van de toekomstige woningen, maatschappelijke functies (voor zover geluidgevoelig) en kinderdagverblijven tegen geluidbelasting door alle geluidbronnen én behoud van een stille zijde, wordt in het bestemmingsplan als volgt geborgd.

Daar waar geluidgevoelige functies zijn toegestaan en de maximaal toelaatbare geluidwaarden worden overschreden, schrijft het bestemmingsplan voor dat op aangewezen gevels een vliesgevel of een dove gevel (geen te openen geveldelen) moet worden gerealiseerd (lid 3.2.3, onder a en lid 4.2.3, onder a, van de planregels). Dit geldt voor het meest westelijke gebouw voor de zuidelijke gevels vanaf een hoogte van 27,5 meter. Voor het gebouw daar direct ten oosten daarvan geldt dit voor de zuidelijke gevel vanaf een hoogte van 34 meter. Zodra kan worden aangetoond dat de geluidbelasting, als gevolg van gerealiseerde nieuwe bebouwing met een afschermend effect, tot onder de maximale geluidwaarden is afgenomen kan binnenplans worden afgeweken van de eis van een dove- of vliesgevel (lid 3.3, onder a, en lid 4.3, onder a, van de planregels).



Figuur 5.1: Overzicht dove gevels

Figuur 7.1: overzicht dove gevels, bron: Akoestisch onderzoek Referentie 02563-55410-07v2, p. 21.

Met betrekking tot de geluidbronnen anders dan Wgh-bronnen het volgende.

In artikelleden 3.2.3. onder b en 4.2.3. onder b van de planregels is geborgd dat de geluidwering van de gevel zodanig is dat tijdens activiteiten die binnen de reguliere bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion vallen het geluidsniveau binnen de verblijfsruimten van een woonruimte ten hoogste een langtijdgemiddelde 35 dB (A) etmaalwaarde bedraagt en maximaal 55 dB (A) etmaalwaarde bedraagt.

Daarnaast is geborgd dat de geluidwering van de gevel zodanig is dat tijdens incidentele activiteiten van het Olympisch Stadion (twaalf keer per jaar) de gevelgeluidwering zodanig moet zijn dat er een maximale waarde van 50 dB(A) wordt behaald in de woningen (zie lid 3.2.3, onder c, en lid 4.2.3, onder c, van de planregels). Hiermee is geborgd dat zowel vanwege de bedrijfsactiviteiten van het Olympisch Stadion als vanwege het gasdrukmeet- en regelstation sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tot slot is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat iedere woning over een stille zijde moet beschikken (lid 3.2.3, onder d, en lid 4.2.3, onder d, van de planregels).

Het gasdrukmeet- en regelstation en het Olympisch Stadion zijn beide gelegen aan de noordzone van het plangebied. Dit betekent dat er een zijde van de woningen meer dan de andere zijden belast zal worden met geluid. Zowel het Olympisch Stadion als het gasdrukmeet- en regelstation zijn inrichtingen waarvoor geldt dat na 23.00 uur tot 07.00 uur een maximale geluidbelasting van 40 dB (A) is toegestaan op grond van het Activiteitenbesluit. Het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam schrijft voor dat voldaan kan worden aan de eis van een stille zijde, indien de geluidbelasting door inrichtingen in de nachtperiode (23.00 uur – 07.00 uur) niet hoger is dan 40 dB (A). Dit betekent dat er voor de nachtperiode kan worden voldaan aan de eis van een stille zijde.

Voor de volledigheid wordt geadviseerd om de stille zijde aan een zijde van het woongebouw te situeren die van beide inrichtingen is afgewend (mits die zijde ook met betrekking tot Wet geluidhinder bronnen stil is). Indien dit niet mogelijk is kan een kunstmatige stille zijde worden gerealiseerd (een geluidsluwe gevel door gebouwmaatregelen).

De overige gevels zijn, met uitzondering van de te realiseren dove gevels, minder zwaar belast. Met andere woorden: de eis van een stille zijde kan met gebouwmaatregelen en andere ontwerpopgaven worden gerealiseerd.

In hoofdstuk 17.4 wordt de juridische regeling voor geluid in het plangebied nader toegelicht. Daarbij wordt ingegaan op de onderbouwing ten aanzien van de verschillende planregels die in het bestemmingsplan zijn opgenomen om te borgen dat in de toekomst geluidgevoelige functies kunnen worden gerealiseerd.

7.6 Conclusie

Hoewel er binnen het plangebied sprake is van een aanzienlijk geluidniveau, blijkt uit verschillende geluidonderzoeken dat met de situering van wel- en niet-geluidgevoelige functies in het gebied, de realisatie van woningbouw en andere geluidgevoelige functies met een goed woon- en leefklimaat mogelijk is.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. De kern van deze regeling wordt gevormd door een landelijke programmatische aanpak, die ervoor zorgt dat, in de meeste gevallen, niet meer per project aan luchtkwaliteitsnormen hoeft te worden getoetst.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wm kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van de uitvoering van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt:

- (waarschijnlijk) geen sprake is van een overschrijding van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft of bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- geen sprake is van het in betekenende mate (ibm) bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit genoemd of beschreven in, dan wel passend binnen of in elk geval niet in strijd met het vastgesteld programma (te weten het NSL, waarover later meer).

Het hierboven gestelde is niet relevant indien hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt is beschreven in, dan wel betrekking heeft op een ontwikkeling die is beschreven in het vastgesteld Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de in dit programma opgenomen ontwikkelingen is berekend wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Vervolgens is in het programma een pakket maatregelen opgenomen waarmee de negatieve gevolgen van deze ontwikkelingen worden gecompenseerd.

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

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde (µg/m^3)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	40

Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM_{10})	24-uurgemiddelde concentratie	50, mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden; dit is gelijk aan een grenswaarde van 32,1 ìg/m^3 voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10}
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	Jaargemiddelde concentratie	25

Figuur 8.1: Tabel 1, bijlage 2 bij de Wet milieubeheer

Bij de berekening geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt deze aftrek 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde zes overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden. Bij overschrijding van de grenswaarden is het van belang of sprake is van een niet in betekenende mate-project (nibm-project). Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van zowel fijn stof als stikstofdioxide niet groter is dan 3%, draagt een project niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. Voor nibm-projecten vindt ten aanzien van de overschrijding van luchtkwaliteitsnormen geen verdere toetsing meer plaats.

Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van fijn stof en stikstofdioxide groter is dan 3% draagt het project in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. De volgende vraag is dan of het project is aangesloten bij het NSL. Als een project past binnen de omschrijving waarmee het in het NSL is opgenomen, wordt een eventueel optredende verslechtering van de luchtkwaliteit aangepakt door de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit die eveneens onderdeel uitmaken van het NSL. Aldus wordt voorkomen dat uiteindelijk sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitnormen en de luchtkwaliteit aan het vaststellen van een bestemmingsplan in de weg staat.

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wm kan een bestemmingsplan van een project dat in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de lucht van fijnstof en stikstofdioxide worden vastgesteld indien het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen, of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

Het NSL is gericht op het bereiken van de grenswaarden die worden overschreden (artikel 12 van de Wm). In het NSL zijn zowel nationale generieke maatregelen, als regionale maatregelen opgenomen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het programma benoemt en beschrijft projecten die naar verwachting worden ontwikkeld in de periode waarop het NSL betrekking heeft. Door de negatieve effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit af te zetten tegen de positieve effecten van alle in het programma genoemde maatregelen op de luchtkwaliteit, wordt getoetst of een project past binnen het NSL. Bij een bevestigend antwoord op deze vraag vindt voor het betreffende project geen aparte toetsing aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit meer plaats.

Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet van toepassing is (Besluit tweede verlenging NSL). Het project Zuidas is in het NSL opgenomen met IB-nummer 724 en wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van het kantoor- en

voorzieningenprogramma. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterende programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is in januari 2009 in werking getreden. Met dit besluit wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het besluit heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM10) en/of voor stikstofdioxide (NO2). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

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

Het bestemmingsplan maakt binnen 300 meter van de A10 geen gevoelige bestemmingen mogelijk.

8.3 Beleid

8.3.1 Actieplan schone lucht

Zie paragraaf 3.4.9.2 voor de bespreking van het Actieplan schone lucht.

8.3.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

De Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders. Op 10 december 2013 heeft het College besloten om de Gemeenteraad voor te stellen om de werking van de richtlijn uit te breiden. De Gemeenteraad heeft hiermee ingestemd, door op 22 januari 2014 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (inclusief een 'Afwegingskader verkeersstromen in relatie tot de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit') vast te stellen als aanvullend toetsingskader op de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Uitgangspunten van de richtlijn zijn dat:

- binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
- bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd.

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

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, dat als gevoelige bestemming aanduidt gebouwen die geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik zijn ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgings-, verpleeg- of bejaardentehuis.

De Amstelveenseweg is een stedelijke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Om die reden zijn in de eerstelijnsbebouwing langs de Amstelveenseweg gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit uitgesloten. Hiermee wordt voldaan aan de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam.

8.4 Resultaten onderzoeken

In het kader van de MER-procedure voor het gehele Verdi-gebied is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de gebiedsontwikkeling op het punt van luchtkwaliteit. In het onderzoek zijn de toekomstige ontwikkelingen in het deelgebied Verdi samengevat tot twee varianten (Plan en Plan-max), aangevuld met een autonome situatie voor dit deelgebied. Het doel van het onderzoek was enerzijds het in beeld brengen van de effecten van de varianten en anderzijds een toetsing aan de grenswaarden.

Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van deelgebied Verdi op meerdere wegen leidt tot een toename van verkeer en daarmee tot een toename van concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. De ontwikkelingen leiden niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden in 2030. Ook de advieswaarden van de WHO worden binnen het deelgebied Verdi in 2030 niet overschreden.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie MER (zie ook paragraaf 5.3) is een aanvullend onderzoek opgesteld (onderdeel van Bijlage 1 bij het bestemmingsplan). Dit betrof met name het geografisch in beeld brengen van de luchtkwaliteit binnen Verdi. Daarmee is inzichtelijk gemaakt hoe de situatie plaatselijk is, voor wat betreft de te verwachten luchtkwaliteit. Mede op basis hiervan zijn de luchtkwaliteitgevoelige functies als een kindedagverblijf in het gebied op een verantwoorde wijze te situeren.

8.5 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde programmatoetsing plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen het NSL. Een nadere toets is niet aan de orde. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in nieuwe vestiging van dergelijke functies binnen 300 meter van de A10 of in de eerstelijnsbebouwing langs de Amstelveenseweg. Dit is

in de planregels als zodanig vastgelegd. Daarmee wordt voorzien in uitvoering van de vastgestelde richtlijn.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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 in inrichtingen, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand beschouwd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval.

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

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

Gezien de ligging in de nabijheid van de rijksweg A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt, valt een stijging van het groepsrisico als gevolg van de realisatie van het plan niet uit te sluiten. Er bevindt zich verder een gasdrukmeet- en regelstation. In het plangebied worden geen risicovolle bedrijven of activiteiten toegestaan.

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Algemeen

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaan uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid bij het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen.

In verscheidene besluiten is gedefinieerd wat onder (beperkt) kwetsbare objecten moet worden verstaan. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld gebouwen bestemd voor het verblijf van minderjarigen, ouderen,

zieken of gehandicapten of gebouwen waar doorgaans grote aantallen personen aanwezig zijn, zoals kantoorgebouwen groter dan 1.500 m2, winkelcentra, maar ook grootschalige kampeer- en recreatieterreinen. Woningen, woonschepen en woonwagens zijn eveneens kwetsbare objecten, tenzij het gaat om verspreid liggende woningen, woonschepen of woonwagens; dat zijn beperkt kwetsbare objecten. Kleinere kantoorgebouwen, winkels en sporthallen zijn eveneens beperkt kwetsbare objecten. Om effectief omgevingsgericht beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar kwetsbare objecten aanwezig zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan locaties waar zich ongevallen kunnen voordoen. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

Binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw programma (maatschappelijke) voorzieningen en woningen toegevoegd ter vervanging van de huidige functies (overwegend voorzieningen en kantoren). Om die reden is in 2019 een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid aan de hand van het toe te voegen programma in het MER Verdi Zuidas, zie hierna.

9.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Per 1 april 2015 is de Wet basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen geïntegreerd. Doel van de Wet basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is.

In de Regeling basisnet is de ligging van het risicoplafond voor het plaatsgebonden risico (PR) en (indien ingesteld) de ligging van het risicoplafond voor het groepsrisico (GR) bepaald. Per wegvak, spoortraject en vaartroute wordt de afstand bepaald waar het PR-contour niet meer dan 10^{-6} mag zijn (PR-plafond) en (indien ingesteld) waar het PR-contour niet meer dan 10^{-7} of 10^{-8} mag zijn (GR-plafond).

Regelmatig wordt door de minister van Infrastructuur en Milieu onderzocht of en in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen één of meer risicoplafonds worden overschreden. Indien nodig worden maatregelen getroffen aan de vervoerszijde. De maatregelen kunnen variëren van technische aanpassingen aan het vervoer tot aan aanpassingen aan de infrastructuur, met als ultimum remedium: routering.

9.2.2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes

De ruimtelijke regels ten aanzien van transport van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). De regeling in het Bevt kan samengevat worden als volgt:

- Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het PR maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegestaan.
- Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.
- Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten.
- Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het GR, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.
- Binnen het invloedsgebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
- Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in

de volgende gevallen:
1. het GR is niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
2. het GR in de toekomstige situatie:
   a. met niet meer dan tien procent toeneemt en
   b. de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

- Er geldt tevens een motiveringsplicht als nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten in de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

Plasbrandenaandachtsgebied
In de plasbrandaandachtsgebieden (PAG) gelden naast de hierboven genoemde motiveringsplicht, aanvullende bouweisen ten aanzien van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten op grond van het Bouwbesluit 2012 en de Regeling Bouwbesluit 2012 om personen te beschermen tegen gevolgen van ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Plasbrandaandachtsgebieden zijn in het Bevt aangewezen als gebieden waar bij het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

kwetsbaar objecten: woningen en gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen, scholen, dagopvang van minderjarigen. En ook gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object.

beperkt kwetsbaar object: kantoorgebouwen kleiner dan 1500 m², bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet vallen onder 'kwetsbare objecten' en soortgelijke objecten hiermee gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn.

9.2.3 Activiteitenbesluit milieubeheer

Op grond van artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit moet bij een gasdrukmeet- en regelstation een minimum afstand tot (beperkt) kwetsbare objecten in acht worden genomen. De afstanden zijn afhankelijk van de capaciteit van het gasdrukmeet- en regelstation.

9.2.4 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied (dit is het gebied waarbinnen de mate van waarschijnlijkheid van een fatale afloop voor personen bij een ongeval 100% is);
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10-8 per jaar is;

- het GR is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteit en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

Vlak bij het plangebied bevindt zich een hoge druk aardgasleiding transportleidingen die valt onder de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In paragraaf 9.4.2. en verder wordt onderbouwd dat de ontwikkeling zich bevindt buiten het invloedsgebied van deze aardgasleiding.

9.3 Beleid

9.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan, moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid (5 juni 2012) Amsterdam biedt hiervoor een handreiking zodat besluitvorming omtrent en verantwoording van externe veiligheidsrisico's inzichtelijker en makkelijker wordt. Het beleid schept een beeld van aanwezige risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen, waar deze zich bevinden en welke acties er worden genomen om deze risico's te beperken.

Voor de A10 Zuid geldt dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is overeenstemming bereikt over het reduceren van risico's langs de A10 Zuid. De aanleg van de Westrandweg is hier een voorbeeld van. De A10 Zuid kan dus worden ontlast via de Westrandweg. Indien uit monitoring blijkt dat na aanleg van de Westrandweg de risico's niet dalen tot een aanvaardbaar niveau, dan worden nadere maatregelen getroffen om risico's te reduceren. Hierbij valt te denken aan gedwongen routering van gevaarlijke stoffen. Eventuele maatregelen worden getroffen in overleg tussen het ministerie van I&M en de gemeente Amsterdam.

Na realisatie van het project Zuidasdok loopt de A10 ter hoogte van Zuidas deels ondergronds in een tunnel met categorie C. Het vervoer van gassen (stofcategorie GF3, zoals LPG) mag dan geen gebruik meer maken van de A10 Zuid en vervoer van dergelijke stoffen zal dan niet meer plaatsvinden. De meest logische route voor het vervoer van GF3 zal dan via de A9 langs Amstelveen zijn. In het project Schiphol Amsterdam-Almere wordt hierin voorzien. Het wijzigingstracébesluit A9 Badhoevedorp-Holendrecht voorziet in een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. Er worden geen beperkingen aan de A9 gesteld, zodat vervoer van gevaarlijke stoffen hierlangs kan plaatsvinden.

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam hanteert de lijn waarbij voor nieuwe situaties met overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR als specifieke beslispunten worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid worden vooralsnog door de gemeente Amsterdam verantwoord geacht omdat met het ministerie van I&W maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

9.4 Resultaten onderzoeken

9.4.1 MER Zuidas Verdi inventarisatie

In het kader van de MER-Verdi 2019 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar Externe Veiligheid A10 Zuid/Verdi gebied (onderdeel van Bijlage 1 MER-Verdi Zuidas, 2 september 2019). Hierbij heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico (GR) als gevolg van de ontwikkelingen die binnen het MER worden beoordeeld en de mogelijke maatregelen.

De ontwikkelingen bevinden zich binnen het invloedsgebied van buisleiding A807 van Gasunie en de A10-Zuid waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden met een factor 18. Door realisatie van de plannen binnen Verdi is er geen verdere toename van het groepsrisico. Om deze reden moet wel een verantwoording van het GR worden opgesteld voor de bestemmingsplannen binnen Verdi.

9.4.2 Projectspecifiek onderzoek

Het onderzoek dat is verricht geeft het volgende beeld:

Wegtransport

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone voor de A10 Zuid gemeten vanaf het midden van de weg is gelijk aan 0 m. Met andere woorden: De ontwikkeling ligt verder dan 200 meter van de A10 af. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling binnen plangebied Verdi.

Groepsrisico

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden met een factor 18,1. Door realisatie van de plannen binnen Verdi is er geen verdere toename van het groepsrisico. Na aanleg van Zuidasdok mag het vervoer van brandbare gassen geen gebruik maken van de A10 Zuid. Het groepsrisico neemt hierdoor af tot minder dan 10% van de oriëntatiewaarde. Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. Omdat het groepsrisico op basis van de vervoershoeveelheden conform de Regeling Basisnet in dit geval groter is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording groepsrisico vereist. Alle onderdelen van de groepsrisicoverantwoording dienen te worden vermeld. De uitwerking hiervan is opgenomen in paragraaf 9.5.

Plasbrandaandachtsgebied

Er is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Voor bestaande bebouwing geldt op grond van het Bouwbesluit 2012 geen aanvullende bouwvoorschriften.

Hogedruk aardgasleiding

Plaatsgebonden risico

De berekeningen voor de aardgasleidingen van de Gasunie hebben ter plaatse van het plangebied niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour 10-6.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de beschouwde aardgasleidingen is in zowel de huidige als toekomstige situatie minder dan 10% van de oriëntatiewaarde. Volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Schiphol

Het plangebied heeft een minimale overlap met het afwegingsgebied LIB 5 van Schiphol. Binnen de overlap worden geen ontwikkelingen gerealiseerd. Het plangebied ligt buiten de in 2014 berekende PR 10-6 contouren van de luchthaven.

Gasdrukmeet- en regelstation

Ten noorden van het IJsbaanpad bevindt zich een gasdrukmeet- en regelstation van categorie C met een capaciteit van meer dan 40.000 m3/h. Dit betekent dat op grond van artikel 3.12, zesde lid van het Activiteitenbesluit een afstand van 25 meter in acht dient te worden gehouden ten opzichte van kwetsbare objecten, zoals woningen. Het bij het vaststellen van een bestemmingsplan niet in acht nemen van deze minimumafstand zou in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit wordt ook in jurisprudentie bevestigd (ABRvS 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015,1318). De in acht te nemen minimumafstand is in de bestemmingsplanregeling verwerkt door een veiligheidszone van 25 meter rond het gasdrukmeet- en regelstation op te nemen, waarbinnen het gebruik als verblijfsruimte niet is toegestaan.

Herziening onderzoek 2023

Voorliggend plangebied maakt onderdeel uit van het gebied waarvoor in 2019 een risicoberekening is uitgevoerd door projectbureau AVIV. Dit bureau is in juli 2023 verzocht om te beoordelen of de berekeningen bij dit onderzoek moeten worden geactualiseerd.

Er hoeft geen nieuwe risicoberekening te worden uitgevoerd om de volgende redenen:

- Dit deelgebied ligt buiten 200 meter van de Rijkswegen A4 en A10. Voor plannen buiten 200 meter van een wegroute hoeft niet te worden gerekend.
- Het deelgebied ligt buiten het invloedsgebied van de aardgasleiding.
- De conclusies wat betreft Schiphol zijn ongewijzigd.
- De conclusies wat betreft het gasdruk meet en regelstation zijn ook ongewijzigd.

9.5 Verantwoording

9.5.1 De verantwoordingsplicht

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- maatregelen ter beperking van de risico's;
- mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Hieronder wordt ingegaan op de mogelijk te nemen maatregelen. Het gaat daarbij om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid. Ook wordt ingegaan op de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Tevens zal daarbij het advies van de regionale brandweer aan de orde komen.

9.5.2 Bronmaatregelen

Routering vervoer van gevaarlijke stoffen
Het in gebruik stellen van de Westrandweg heeft geleid tot vermindering van het aantal transporten met brandbaar gas over de A10 zuid waarmee het groepsrisico (GR) aanzienlijk daalt. De vervoerders gebruiken de Westrandweg en A9 als voorkeursroute naar het zuiden en het oosten. Hier mag echter volgens de regelgeving (nog) niet mee worden gerekend.

Ontwikkeling Zuidasdok

In het Tracébesluit staat vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C. Voor categorie C is vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen niet toegestaan. Dit betekent dat onder andere LPG niet mag worden vervoerd door de tunnel, met als gevolg dat het GR afneemt. Vervoer van benzine en diesel is wel toegestaan.

9.5.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden als gevolg van brand of explosies. De aanleg van geluidschermen kan, afhankelijk van het soort, bijvoorbeeld de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen beperken.

9.5.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en mindervaliden zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Organisatorische maatregelen zijn van belang om adequaat op te treden bij calamiteiten.

Functies voor mensen met beperkte zelfredzaamheid worden op een afstand van 300 meter of meer geprojecteerd ten opzichte van de A10.

Voldoende bedrijfshulpverleners

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

Gebouwuitgangen haaks op de risicobron

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

Gebiedsontsluiting

Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. In het Advies van de Brandweer **(bijlage XXX)** wordt ingegaan op welke manier ontsluiting in dit gebied dient plaats te vinden zodat vluchtroutes worden beschermd.

9.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Bereikbaarheid

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

Bluswatervoorziening

Uit de notitie van de gemeente Amsterdam (Bluswatervoorzieningen in de Zuidas, februari 2008) blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

In het Advies van de Brandweer wordt voor een toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorziening verwezen naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Bij de nadere uit werking van (bouwwerken in) het plangebied wordt gevraagd de invulling van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen met de Brandweer af te (laten) stemmen.

Hulpverleningscapaciteit

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. De brandweer en de geneeskundige hulpverlening kunnen in de huidige situatie aan maximaal 200 – 250 slachtoffers hulp bieden in een bepaald gebied. Door de Zuidasontwikkeling neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

9.5.6 Advies Regionale Brandweer

Op 2 november 2021 heeft de Brandweer geadviseerd over het aspect externe veiligheid met betrekking tot de voorziene ontwikkeling Noordzone IJsbaanpad, in het kader van de ontwikkeling van Verdi Noordoost. Het advies is opgenomen in Bijlage 21 bij dit bestemmingsplan. Daarin zijn een aantal maatregelen aangegeven die de in dit advies behandelde risico's voor het plangebied kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid kunnen vergroten. Deze maatregelen zijn niet limitatief, er zijn mogelijk andere maatregelen die toegepast kunnen worden. Dit advies is nog steeds actueel en de Brandweer heeft geen aanvullende opmerkingen op voorliggend bestemmingsplan.

In het advies wordt erop gewezen dat onder de Omgevingswet (inwerking getreden 1 januari 2024) voor de meeste gebruiksfuncties binnen een brandaandachtsgebied en een explosieaandachtsgebied, wanneer een voorschriftengebied is aangewezen in het Omgevingsplan, rekening moet worden gehouden met aanvullende beschermende (bouwkundige) maatregelen zoals eisen voor brandwerendheid, brandklasse voor materiaaltoepassing, vluchtroutes, sterkte bij brand en scherfwerking van beglazing. Het plangebied ligt (deels) binnen de toekomstige aandachtsgebieden van de in dit advies beschreven risicobron externe veiligheid.

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet zal nader worden onderzocht hoe de aandachtsgebieden zich verhouden tot functies in het dan geldende omgevingsplan. Dit geldt voor alle projecten en plannen binnen de gehele gemeente. Voor voorliggend bestemmingsplan is de wetgeving van toepassing die ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geldend is.

9.5.7 Overwegingen

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het GR overschreden. Als gevolg van dit bestemmingsplan neemt het GR niet toe. Het feitelijke GR zal, mede door de ontwikkeling van Zuidasdok, in de nabije toekomst beduidend onder het berekende GR liggen.

9.6 Conclusie

Omdat de planontwikkeling niet leidt tot een verdere toename van het groepsrisico wordt volstaan met deze beperkte verantwoording. Omdat de oriëntatiewaarde overschreden wordt is een (beperkte) verantwoording wel vereist.

De ontwikkeling van kavels langs de A10, als onderdeel van Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De nieuwe ontwikkelingen waarin voorliggend bestemmingsplan in voorziet, te weten de herontwikkeling van noordzone IJsbaanpad naar woningen, kantoren en (onderwijs)voorzieningen ligt op circa 300 meter van de meest nabij liggende rijstrook van de A10, terwijl tussen de A10 en deze ontwikkelingen Tripolis-Venster is gelegen. De ontwikkeling sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

Het aspect externe veiligheid vormt gelet op het voorgaande geen belemmering voor de voorziene ontwikkelingen binnen het plangebied. Wel vraagt dit thema aandacht bij de realisatie.

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

10.1 Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten, door middel van milieuzonering. Het aspect milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige objecten zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige functies dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij hun activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Toetsing VNG-publicatie

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand.

Tabel richtafstanden bij verschillende bedrijfstypes

Milieucategorie	Richtafstand rustig gebied	Richtafstand gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. In principe kan worden gesteld dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' indien aan de richtafstanden voldaan wordt. De opgenomen richtafstanden zijn echter geen normen, maar afstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. Wanneer woningen binnen een richtafstand zijn gelegen, is de ontwikkeling alleen gemotiveerd mogelijk indien onder andere wordt aangetoond dat ter plaatse van de woningen sprake is van (minimaal) een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende

functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Overigens geldt ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder. Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de hierboven opgenomen richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'.

Het bestemmingsplan staat verschillende milieugevoelige objecten toe zoals woningen, maatschappelijke voorzieningen (zoals een kinderdagverblijf), maar ook milieuhinderlijke activiteiten (bedrijven) zoals horeca. Deze functies zijn verenigbaar met andere functies in de directe nabijheid of direct grenzend aan die activiteiten. Zie ook paragraaf 17.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen. De ontwikkeling van de noordzone van het IJsbaanpad ziet gelet op het voorgaande op een gemengde woonwijk en wordt dus gekenmerkt als 'gemengd gebied'.

In het kader van milieuzonering wordt doorgaans gekeken naar milieueffecten door geluid, geur, stof en gevaar/externe veiligheid vanuit inrichtingen. In het kader van dit bestemmingsplan zijn dat voor de effecten van geluid en licht. Voor onderhavig bestemmingsplan dient te worden getoetst of de nieuwe functies mogelijk belemmeringen veroorzaken voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functies mogelijk belemmeringen ondervinden als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

Voor onderhavig bestemmingsplan dient te worden getoetst of de nieuwe functies mogelijk belemmeringen veroorzaken voor bestaande functies in de omgeving en of de nieuwe functies mogelijk belemmeringen ondervinden als gevolg van de milieuhinder van naburige bedrijven en/of bedrijvigheid.

10.2 Geluid en de VNG Brochure

Hierna wordt per functie in en buiten het plangebied stilgestaan bij de milieueffecten van geluid op het plangebied en op de functies rondom het plangebied. Dit wordt gedaan aan de hand van het stappenplan van de VNG.

In bijlage 5.3 van de VNG-Brochure is aangegeven op welke wijze de toetsing op het aspect geluid dient plaats te vinden:

1. Wanneer de VNG-richtafstanden tussen de inrichtingen en de nieuwe woningen gerespecteerd worden, dan mag volgens de systematiek in principe aangenomen worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Verder onderzoek is in beginsel niet noodzakelijk.
2. Het realiseren van woningen op kortere afstand dan de richtafstanden is mogelijk indien de geluidbelasting voor de representatieve bedrijfssituatie ter plaatse van de woningen voldoet aan de richtwaarden uit tabel 3.1.
3. Wanneer bij stap 2 niet aan de richtwaarden uit tabel 3.1 voldaan kan worden, dan kan de gemeente ter plaatse van de woningen een hogere geluidbelasting voor de representatieve bedrijfssituatie toestaan tot de richtwaarden uit tabel 3.2. Bij deze afweging dient ook de cumulatieve geluidbelasting van de aanwezige geluidbronnen beschouwd te worden.
4. Wanneer niet aan de richtwaarden uit tabel 3.2 voldaan wordt, dan is inpassing van de beoogde ontwikkeling slechts mogelijk, indien
    a. grondig onderzoek wordt verricht, waarvoor
    b. een onderbouwing en motivering wordt gegeven, waarin
    c. cumulatie met andere geluidbronnen betrokken wordt.

Tabel 3.1: Richtwaarden ter plaatse van gevels van geluidgevoelige bestemmingen overeenkomstig stap 2 'Gemengd gebied' in dB(A)

Beoordelingsgrootheid	Dagperiode (07.00-19.00 uur)	Avondperiode (19.00-23.00 uur)	Nachtperiode (23.00-07.00 uur)
Directe hinder			
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	50	45	40
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	70	65	60

Tabel 3.2: Richtwaarden ter plaatse van gevels van geluidgevoelige bestemmingen overeenkomstig stap 3 'Gemengd gebied' in dB(A)

Beoordelingsgrootheid	Dagperiode (07.00-19.00 uur)	Avondperiode (19.00-23.00 uur)	Nachtperiode (23.00-07.00 uur)
Directe hinder			
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	55	50	45
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	70*	65*	60*

Toelichting tabel 3.2:

*: exclusief de bijdrage ten gevolge van arriverend en vertrekkend verkeer

Hierna wordt per functie in en buiten het plangebied stilgestaan bij de milieu-effecten van geluid op het plangebied en op de functies rondom het plangebied. Dit wordt gedaan aan de hand van het stappenplan van de VNG.

10.3 Stemgeluid onderwijs en horeca

Binnen de bestemming 'Gemengd-1' en 'Gemengd-2' worden maatschappelijke voorzieningen (zoals een kinderdagverblijf) mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Gemengd-2' wordt ook een kinderdagverblijf mogelijk gemaakt en zijn horecafuncties (horeca van categorie 3 en 4), zoals een restaurant/café mogelijk. In de nabijheid van deze nieuwe functies zijn op alle kavels ook, met uitzondering van het meest oostelijk kavel, woningen voorzien.

Stemgeluid bij horeca en terrassen

Een restaurant/café behoort tot de milieucategorie 1 in de VNG-publicatie. De richtafstand tot woningen bedraagt 0 meter. Omdat de gevolgen van het geluid van een terras afhangen van de omstandigheden van het geval, is ervoor gekozen om een terras niet bij recht toe te staan. Eventuele horecaterrassen dienen via een buitenplanse omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

Indien een terras wordt aangevraagd dient, om een goed woon- een leefklimaat te garanderen, te worden beoordeeld of gebouwmaatregelen nodig zijn die geluidhinder voorkomen, zoals het aanbrengen van een luifel of een andere vorm van geluidafscherming.

Stemgeluid door buitenspelende kinderen en kinderdagverblijf

Scholen voor (basis)onderwijs behoren tot de milieucategorie 2 in de VNG-publicatie. In het voorliggend bestemmingsplan zijn speelvoorzieningen toegestaan binnen de bestemming 'Groen', schoolpleinen zijn uitgesloten. Binnen deze bestemming is het wel mogelijk buitenruimten te realiseren aangrenzend aan een kinderdagverblijf. Daarnaast worden nieuwe woningen en maatschappelijke functies, waaronder een kinderdagverblijf) gerealiseerd. Daarom is onderzoek gedaan naar het stemgeluid van kinderen op de bovenliggende en naastgelegen woningen binnen het plangebied, zie bijlage 25 bij dit bestemmingsplan.

Hieruit volgt dat van de buitenruimten van kinderdagverblijf geen significante geluidbelasting te

verwachten is door de leeftijd van de kinderen en beperkte tijd die buiten wordt doorgebracht. Binnen de bestemming 'Groen' zijn schoolpleinen voor buitenspelende kinderen uitgesloten. Dit betekent dat wanneer ervoor wordt gekozen om een school te realiseren in het plangebied, dit via een buitenplanse omgevingsvergunning moet worden aangevraagd. Om een goed woon- en leefklimaat te garanderen zullen maatregelen nodig zijn om geluidhinder als gevolg van stemgeluid van (spelende) kinderen te voorkomen.

Voor wat betreft personen en kinderen die in de openbare ruimte verblijven, is geen sprake van bedrijfsactiviteiten waarvoor een bepaalde richtafstand geldt. Dit betreft een gewoon gebruik van de openbare ruimte waarbij geluid kan worden verwacht dat passend is bij een buitenverblijf in gemengd (hoog)stedelijk gebied.

10.4 Sporthallen Zuid

Het sportcomplex Sporthallen Zuid is op circa 150 meter ten zuiden van het plangebied gelegen. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering - editie 2009 bedraagt met betrekking tot het aspect geluid de richtafstand van nieuwe woningen tot een sporthal 50 m voor omgevingstype rustige woonwijk en 30 m voor omgevingstype gemengd gebied. Voor het plangebied is sprake van een gemengd gebied en geldt een richtafstand voor geluid van 30 m.

De nieuwe woningen liggen ruim buiten deze richtafstand (150 m). De komst van de nieuwe woningen vormt geen belemmering voor de bedrijfsvoering van Sporthallen Zuid en andersom is sprake van een goed woon- en leefklimaat in en bij de nieuwe woningen.

10.5 Gasdrukmeet- en regelstation Noordzone IJsbaanpad

Zoals in hoofdstuk 9 is aangegeven, is het ten noorden van het IJsbaanpad gelegen gasdrukmeet-en regelstation vanuit het oogpunt van externe veiligheid, op ten minste 25 meter van de nieuwe woningen gelegen. Deze afstand wordt met de aanduiding 'veiligheidszone' geregeld in het bestemmingsplan (artikel 11 van de planregels).

Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) bedraagt, wat betreft het aspect geluid, de richtafstand van nieuwe woningen tot een gasdrukmeet- en regelstation 30 meter voor het omgevingstype rustige woonwijk en 10 meter voor het omgevingstype gemengd gebied. Voor het plangebied is sprake van een gemengd gebied en geldt een richtafstand voor geluid van 10 meter. Deze richtafstand geldt vanaf de grens van het terrein waarop het gasdrukmeet- en regelstation staat. De nieuwe woningen liggen verder dan deze richtafstand (20 meter). Op basis van de richtafstanden van de VNG is er dan sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Geluidmeting

Het gasdrukmeet- en regelstation is een inrichting waarvoor op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer de volgende geluidgrenswaarden ter plaatse van woningen gelden:

- Langtijdgemiddeld geluidniveau LAr,LT van 50 dB(A) overdag (7-19 uur), van 45 dB(A) 's avonds (19-23 uur) en van 40 dB(A) 's nachts (23-7 uur).
- Maximaal geluidniveau LA,max van 70 dB(A) overdag (7-19 uur), van 65 dB(A) 's avonds (19-23 uur) en van 60 dB(A) 's nachts (23-7 uur).

Op basis van een geluidsmeting in maart 2022 is op een afstand van 25 meter van het gasdrukmeet- en regelstation (circa 20 meter afstand tot de grens van het terrein) een langtijdgemiddeld geluidsniveau berekend van 45 dB(A). Het maximale geluidsniveau is nagenoeg gelijk aan het langtijdgemiddelde geluidniveau. Dit betekent dat op 25 meter afstand van het gasdrukmeet- en regelstation in de

nachtperiode niet wordt voldaan aan de langtijdgemiddelde geluidgrenswaarde van 40 dB(A). De overschrijding van de geluidgrenswaarde bedraagt 's nachts 5 dB(A).

Vervolgonderzoek

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is bevoegd gezag als het gaat om handhaving van de toepasselijke geluidnormen van inrichtingen. In de periode februari-maart 2024 zijn opnieuw geluidmetingen gedaan. Geconstateerd is dat de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit worden overschreden. Dit gebeurt met name in de koude maanden als woningen in Amsterdam Zuid moeten worden voorzien van gas voor de verwarming van die woningen.

Het gasdrukmeet- en regelstation wordt beheerd door Alliander. In goed overleg met de Omgevingsdienst heeft Alliander aangegeven in de zomer van 2024 geluidbeperkende maatregelen te treffen zodat het gasdrukmeet- en regelstation weer voldoet aan de normen die van toepassing zijn zoals geldt op grond van het Activiteitenbesluit (en het toekomstige omgevingsplan). Er zijn voor het gasdrukmeet- en regelstation geen hogere geluidgrenswaarden mogelijk door middel van maatwerkvoorschriften, nu sprake is van een bestemmingsplan met daarin juridisch-planologisch geborgde gevoelige functies.

Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de wettelijke richt- en geluidnormen die gelden ten aanzien van de inrichting. Met de borging van een afstand van 25 meter tussen de inrichting en de toekomstige woningen wordt voldaan aan de wettelijke normen.

10.6 Olympisch Stadion

Ten noorden van het plangebied ligt het Olympisch Stadion, op circa 100 meter afstand. Hier worden verschillende soorten evenementen gehouden: sport, muziek, groot, klein, et cetera. Ook de gronden rondom het stadion worden betrokken bij sommige evenementen.

Olympisch Stadion: Icoon in de stad

De gemeente vindt het Olympisch Stadion als icoon in de stad en als locatie voor (sport) evenementen van groot belang. Per 1 januari 2021 is de gebruikersovereenkomst tussen Gemeente en de Stichting Exploitatie Olympisch Stadion (SESAM) voor 4 jaar verlengd. Hierin zijn afspraken vastgelegd tussen de gemeente en SESAM over het gebruik en de programmering van het Olympisch Stadion door de atletiekvereniging Phanos en voor verschillende sportevenementen, waaronder schoolsportdagen.

Voor de Investeringsnota Verdi Deelplan 1 en Deelplan 2 zijn diverse (milieu) onderzoeken uitgevoerd, hieruit kwam geen (mogelijk) conflict met de exploitatie van het Olympisch Stadion naar voren. Uit vervolgonderzoek is echter gebleken dat de aspecten geluid, licht en wind zonder nadere maatregelen toch een belemmering kunnen opleveren voor de huidige exploitatie van het Olympisch Stadion.

Ook heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van de Investeringsnota Verdi Deelplan 2 een tweetal moties van raadsleden Naoum Nehmé (216.21, aangenomen 6 april 2021) en Boomsma (206.21, aangenomen 6 april 2021) aangenomen, die ertoe strekken dat in samenspraak met het Olympisch Stadion nogmaals naar het geluidsonderzoek wordt gekeken om ervoor te zorgen dat de huidige exploitatie met de (muziek)evenementen in het stadion met de gebiedsontwikkeling Verdi gehandhaafd kan blijven. Deze evenementen moeten dus ook na realisatie van de nieuwe woningen in Verdi doorgang kunnen vinden.

Gedurende de planvorming is geconstateerd dat een aantal aspecten (winddruk, geluid en licht) invloed kunnen hebben op de toekomstige woningen en/of het Olympisch Stadion. Nadat de effecten hiervan in beeld zijn gebracht is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om te zorgen dat de toekomstige woningen geen hinder zullen ondervinden door evenementen in het Olympisch Stadion, en vice versa dat het Olympisch Stadion haar bestaande exploitatie kan blijven voortzetten. Hiermee kan zowel de exploitatie van het Olympisch Stadion, als de beoogde ontwikkeling, naast elkaar plaatsvinden. De moties zijn daarmee afgedaan.

In de volgende paragrafen wordt toegelicht op welke manier is omgegaan met de aspecten licht en geluid in het bestemmingsplan. Het aspect wind wordt behandeld in paragraaf 14.2 Windhinder.

10.6.1 Geluid

Met het houden van de evenementen is sprake van milieueffecten die van invloed kunnen zijn op de functies binnen het plangebied. Het Olympisch Stadion heeft hiervoor een milieuvergunning. De activiteiten in en rond het stadion zijn bij de ontwikkelingen binnen Verdi een uitgangspunt dat moet worden betrokken bij de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Milieuvergunning 1997

Het Olympisch Stadion beschikt over een in 1997 verleende milieuvergunning. Voor de reguliere bedrijfsvoering gelden qua geluid dezelfde normen die ook voor inrichtingen gehanteerd worden die onder het Activiteitenbesluit vallen (50 dBA in de dag-, 45 dBA in de avond- en 40 dBA in de nachtperiode). Voor maximaal twaalf incidentele evenementen kan op grond van de milieuvergunning een ontheffing worden verleend van de hiervoor genoemde geluidsnormen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het uitgangspunt dat de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven, zoals het Olympisch Stadion na de realisatie van (nieuwe) geluidgevoelige objecten niet onevenredig mag worden belemmerd en dat daarbij tevens sprake moet zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de geluidsgevoelige objecten binnen het plangebied. Een onderzoek naar het geluid door het Olympisch Stadion moet in dat verband uitgaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van het Olympisch Stadion. Bij dit onderzoek dienen alle geluidsbronnen te worden betrokken die behoren tot de reguliere bedrijfssituatie.

Revisieaanvraag milieuvergunning (toekomstige ontwikkelingen)

Op 26 oktober 2022 heeft het Olympisch Stadion een nieuwe aanvraag om revisie van de bestaande milieuvergunning ingediend. Het ontwerpbesluit heeft in de periode maart-april 2023 ter inzage gelegen. De toekomstige woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn niet meegenomen in deze aanvraag om revisie. Bij het verlenen van een milieuvergunning hoeft namelijk alleen rekening te worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen, wanneer voor die ontwikkelingen een planologisch kader voorhanden is en er concrete stappen zijn om invulling aan de ontwikkeling te geven.

Bij de aanvraag is een akoestisch rapport geleverd, Akoestisch onderzoek V1, Olympisch Stadion Amsterdam, gedateerd 25 oktober 2022 met kenmerk 1076 DE - 2 WO 013-25-10-22 V1, opgesteld door Westerveld Advies B.V. Op 11 september 2023 is een actueler akoestisch onderzoek van Westerveld Advies over het Olympisch Stadion ingediend: “Akoestisch onderzoek V2; Olympisch Stadion” met kenmerk Amsterdam1076 DE - 2 WO V2 d.d. 26 januari 2023. De geluidinvoergegevens van het akoestisch onderzoek OS zijn gebruikt in het geluidonderzoek ten behoeve van gebied Zuidas Verdi (hierna: het geluidrapport), zie Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. De aanvraag en laatstgenoemd akoestisch onderzoek OS geven voldoende informatie over de toekomstige exploitatie van het

Olympisch Stadion. Daarmee zijn de toekomstige ontwikkelingen tijdig bekend en wordt derhalve als voldoende concreet voornemen beschouwd, dat betrokken wordt in de beoordeling en uitwerking binnen het geluidonderrapport ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Op 16 oktober 2023 is de revisievergunning milieu verleend aan het Olympisch Stadion, waarin minder geluidruimte is toegekend dan was aangevraagd in oktober 2022. Tegen dit besluit staat ten tijde van vaststelling van dit bestemmingsplan een beroepsprocedure open. Ook is eind mei 2024 een ontwerpbesluit ter wijziging van de revisievergunning ter inzage gelegd.

Het voorgaande heeft geen gevolgen voor het geluidonderzoek dat is verricht ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan omdat voor dit geluidonderzoek is uitgegaan van de aanvraag die is ingediend: een zogenaamde 'worst case scenario', want de revisievergunning en beoogde wijziging zijn nog altijd beperkter ten opzichte van de aanvraag.

Een en ander betekent dat de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, geen belemmering hoeven te vormen voor de activiteiten van het Olympisch Stadion waar de milieuvergunning op ziet. In het kader van dit bestemmingsplan zal uiteraard wel gemotiveerd moeten worden dat er, ook wat betreft het aspect geluid, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Geluidsrapport aanvulling invloed woningbouw (2024)

Er is door Cauberg Huygen onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van zowel de reguliere als de incidentele evenementen op de gevels van de geprojecteerde woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt (Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan), hierna: het geluidrapport.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) (ABRvS 29 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2177 en ABRvS 11 maart 2020, ECLI:NL:RVS:2020:717) moet bij het onderzoek dat ertoe dient te beoordelen of ter plaatse van een in een bestemmingsplan voorziene bestemming een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd in verband met mogelijke milieuhinder van een nabijgelegen bedrijf, worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van dat bedrijf. De representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden kan daartoe worden ontleend aan de vigerende omgevingsvergunning voor het aspect milieu en/of de melding Activiteitenbesluit milieubeheer.

De aanvraag om de revisie van de milieuvergunning van het Olympisch Stadion zoals die is ingediend op 26 oktober 2022 en het bijbehorend akoestisch onderzoek dienen gelet op het voorgaande als uitgangspunt te gelden voor de beoordeling van geluid voor dit bestemmingsplan. Hierin wordt een 'reguliere bedrijfssituatie' vergund (evenementen die meer dan 12x per jaar plaatsvinden) en een 'incidentele bedrijfssituatie' (evenementen die enkel 12 keer per jaar plaatsvinden). De situaties worden apart beoordeeld omdat er andere kaders gelden voor de geluidgrenswaarden van activiteiten in de reguliere respectievelijk in de incidentele situatie.

Uitgangspunten Olympisch Stadion: Representatieve bedrijfssituatie

In het Olympisch stadion vinden onder andere de volgende evenementen plaats binnen de reguliere bedrijfssituatie:

- De Amsterdamse Zomer (als onderdeel van een reeks kleinschalige muziekconcerten met podiumopstelling, voor maximaal 60 dagen per kalenderjaar, gedurende de dag- en avondperiode).
- Een ijsbaan evenement, momenteel bekend als 'De Coolste Baan' (periode van zes weken, in

principe eens per vier jaar (in totaal 42 dagen, als onderdeel van recreatief gebruik van een buitenijsbaan). Bij de Coolste Baan wordt op slechts 10 van de 42 dagen livemuziek ten gehore gebracht, gedurende ten hoogste 30 minuten in de dagperiode en 30 minuten in de avondperiode.
- EK Atletiek.
- Veel kleinschalige evenementen, zoals sportwedstrijden zonder podiumopstelling.

Uit de analyse van de aangereikte evenementen blijkt dat het evenement De Coolste Baan de (akoestisch) maatgevende bedrijfssituatie is voor de reguliere bedrijfssituatie. Daarvan zijn de geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt. Daartoe is gebruik gemaakt van het rekenmodel zoals die door het Olympisch Stadion en haar adviseur Ron Westerveld aan Cauberg Huygen ter beschikking is gesteld.

Op grond van de milieuvergunning van het Olympisch Stadion is het mogelijk om 20 keer per jaar sportwedstrijden te organiseren. Aanvullend op de gehanteerde geluidinvoergegevens van het akoestisch onderzoek OS is voor sportwedstrijden een hogere geluidbijdrage door het stemgeluid van toeschouwers betrokken. Van drie voetbalwedstrijden, met verschillende toeschouwersaantallen, is het geluid berekend en beoordeeld. Dit is relevant voor de maximale geluidproductie in de reguliere bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion.

Uitgangspunten Olympisch Stadion: Incidentele bedrijfssituatie

Uit de aanvraag om revisievergunning van het Olympisch Stadion blijkt dat verschillende grote evenementen zijn aangevraagd, die gezamenlijk niet vaker voorkomen dan twaalf dagen per jaar. Deze evenementen worden beschouwd als een incidentele bedrijfssituatie. Het betreft:

- 2 dance-events (van 12 uur per dag).
- 6 muziek-events: (1 x van 12 uur en 5 x van 6 uur).
- 4 sport-events (van 6 uur of 12 uur).

NB: Op grond van de revisievergunning van 16 oktober 2023 bedraagt de totale duur van de events bij elkaar opgeteld niet meer dan 55 uur. Omdat de aanvraag als uitgangspunt is gekozen, worden de tijden zoals in het akoestisch onderzoek OS (Westerveld) toegepast.

Van de volgende evenementen is een geluidmodel bekend en berekend:

- Amsterdams verbond (dance-event).
- Oranjebloesem festival (dance-event).
- Concert Tino Martin (muziek-event).
- EK Voetbal (sport-event).
- Stadionconcert, the Flying Dutch (muziek-event).

Voor elk van de voormelde evenementen, zijn de geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt. Daartoe is gebruik gemaakt van het rekenmodel zoals die door het Olympisch Stadion en haar adviseur Ron Westerveld aan Cauberg Huygen ter beschikking is gesteld. Enkele evenementen maken gebruik van zowel het Olympisch Stadion als het evenemententerrein om het stadion heen. Oranjebloesem is een evenement dat ook gebruik maakt van het evenemententerrein buiten het Olympisch Stadion. Voor dit evenement is de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

Stap 2: Grenswaarden geluid

Voor de beoordeling van de geluidniveaus vanwege het Olympisch Stadion dient aangesloten te worden bij de richtwaarden voor gemengd gebied uit stap 2, conform tabel 3.1, zie hiervoor. De richtwaarden uit stap 2 en 3 van de VNG-brochure hebben betrekking op de representatieve bedrijfssituatie en worden

niet gehanteerd voor de incidentele bedrijfssituatie. De te hanteren grenswaarden voor de incidentele bedrijfssituatie zijn gebaseerd op het geluidbeleid voor evenementen in Amsterdam. Navolgend is voor elk van die evenementen de te hanteren grenswaarde vermeld.

- Amsterdams verbond (dance-event op Bevrijdingsdag) grenswaarde: 85 dB(C).
- Oranjebloesem festival (dance-event op Koningsdag) grenswaarde: 95 dB(C).
- Concert Tino Martin (muziek-event) grenswaarde: 85 dB(C).
- The Flying Dutch grenswaarde: 85 dB(C)
- EK Voetbal (sport-event) grenswaarde: 75 dB(C).

Doorgaans zijn gevelnormen die worden toegepast bij (muziek)evenementen gebaseerd op de nota 'Evenementen met een luidruchtig karakter' van de Inspectie Milieuhygiëne Limburg, van januari 1996 (Nota Evenementen). De in deze Nota Evenementen gehanteerde grenswaarden worden in de jurisprudentie in het algemeen als aanvaardbaar beschouwd. Ook de gevelnormen die in het Amsterdamse evenementenbeleid worden gehanteerd, zijn op deze nota gebaseerd. Centraal staat daarbij dus de maximale binnenwaarde van 50 dBA.

Bij muziekgeluid op een hoog geluidsvolume komen de bastonen sterker naar voren en deze worden vaak ook als meest storend ervaren door omwonenden bij muziekevenementen. Er is gekeken om de op de voorgrond tredende bastonen beter naar voren te laten komen bij het bepalen van de geluidbelasting. Om die reden wordt bij muziekevenementen vaak niet gekozen voor de zogenoemde A-weging (dBA), maar de zogenoemde C-weging (dBC). In die C-weging worden de bastonen zwaarder meegewogen. Het verschil tussen de geluidbelasting in dBA en dBC is afhankelijk van meerdere factoren, maar grofweg kan gesteld worden dat een geluidbelasting van 70 dBA neerkomt op circa 85 dBC. De in het Amsterdamse evenementenbeleid gehanteerd standaardnorm van 85 dBC is de vertaling in de C-weging van de eerder gehanteerde en op de nota Evenementen gebaseerde gevelnorm van 70 dBA.

Meetresultaten

Hieronder worden beknopt de voor dit bestemmingsplan meest relevante conclusies opgesomd. Voor een volledig overzicht van de meetresultaten wordt verwezen naar het geluidrapport.

Uit het onderzoek volgt voor de geluidbelasting in de *reguliere bedrijfssituatie* dat er in verschillende situaties een geluidbelasting op verschillende gevels plaatsvindt die niet voldoet aan de grenswaarden:

- Bij De Coolste Baan (met livemuziek) worden de grenswaarden overschreden, zie paragraaf 4.6.1. en figuren 4.2, 4.3 en 4.4 van het geluidrapport. In de situatie zonder livemuziek worden de grenswaarden in tabel 3.1 niet gehaald.
- Ook door stemgeluid door voetbalwedstrijden bij een groot aantal toeschouwers (maximaal 22.500) worden de grenswaarden overschreden, zie paragraaf 4.7.2 en figuren 4.17, 4.18 en 4.19 van het geluidrapport.

Uit het onderzoek volgt voor de geluidbelasting in de *incidentele bedrijfssituatie* dat er in verschillende situaties een geluidbelasting op verschillende gevels plaatsvindt. De geluidbelasting verschilt per woonblok, per gevel en per bouwlaag. De hoogste berekende waarden zijn vanwege dance-events hoger dan de grenswaarde van muziekevenementen van 85 dB(C). De locatie van de overschrijdingen kan per evenement verschillen vanwege verschillende posities van de speakers tijdens een evenement.

Het voorgaande betekent dat voor de reguliere situatie niet wordt voldaan aan stap 2 van de VNG-brochure en moet worden overgegaan naar stap 3. Voor de manier waarop wordt omgegaan met de overschrijding van de gevelgeluidbelasting door incidentele evenementen, wordt daarna ingegaan.

Stap 3 (reguliere situatie): Toestaan ruimere waarden?

Stap 3 biedt de raad de mogelijkheid om verruiming van de richtwaarden toe te staan tot ten hoogste de geluidwaarden uit tabel 3.2, zie hiervoor.

Uit paragraaf 4.6.1 van het geluidrapport blijkt dat de geluidbelasting vanwege de maatgevende activiteit in de representatieve bedrijfssituatie (i.e. De Coolste Baan) op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen van Verdi Noordzone IJsbaanpad langtijdgemiddeld ten hoogste 69 dB(A) in de maatgevende avondperiode bedraagt. Daarmee wordt de verhoogde richtwaarde van 50 dB(A) in de avondperiode overschreden. Ook De Amsterdamse Zomer en door toeschouwers bij sportwedstrijden worden de maximale waarden uit tabel 3.2 overschreden.

Herhaald wordt dat voormelde overschrijding veroorzaakt wordt gedurende eenmaal per vier jaar, tien dagen per jaar, waarbij gedurende 30 minuten in de dag- en avondperiode livemuziek ten gehore wordt gebracht. Buiten de 10 dagen met 30 minuten livemuziek in de dag- en avondperiode, wordt ruimschoots voldaan aan de VNG richtwaarden.

Omdat is gekozen voor De Coolste Baan als meest maatgevende representatieve bedrijfs- en geluidssituatie kan niet worden voldaan aan stap 3: Daarom is vervolgens stap 4 doorlopen in hoofdstuk 6 van het geluidrapport.

Stap 4 (reguliere situatie): Grondig akoestisch onderzoek en motivering

Ingevolge stap 4 dient grondig akoestisch onderzoek plaats te vinden, dient de cumulatie van de geluidbronnen met elkaar te worden vergeleken en dient te worden gemotiveerd dat ondanks de afwijking sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In hoofdstuk 4 van het geluidrapport is verslag uitgebracht van het akoestisch onderzoek van de geluideffecten van het Olympisch stadion op de geluidgevoelige bestemmingen binnen Verdi Noordzone IJsbaanpad. Daarmee is in voldoende mate invulling gegeven aan het akoestisch onderzoek.

Cumulatie

In tabel 6.1 zijn de rekenresultaten van de gecumuleerde geluidniveaus samengevat vanwege het wegverkeerslawaai, het spoorgeluid, de maatgevende activiteit in de representatieve bedrijfssituatie (i.e. Coolste Baan). Daarbij is per gebouw de hoogst berekende waarde vermeld van de grootheid LVL,CUM. De volledige rekenresultaten zijn weergegeven in bijlage IX van het geluidrapport.

Tabel 6.1: Hoogste berekende cumulatieve geluidniveaus per blok

Beoordelingspunt		**Cumulatieve geluidniveaus $L_{VL,CUM}$ [dB(A)]**
Cumulatie wegverkeerslawaai met representatieve bedrijfssituatie Coolste Baan		
10_001	Blok 1	75
11_002	Blok 2	75
12_014	Blok 3	65

De hoogste berekende waarde van LVL,CUM bedraagt 63 dB (incl. correctie). De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor een binnenstedelijke ontwikkeling vanwege wegverkeerslawaai bedraagt 63 dB. Omdat de hoogste berekende waarde van LVL,CUM gelijk is aan 63 dB, zijn de berekende cumulatieve geluidniveaus aanvaardbaar.

Onderbouwing en motivering aanvaardbaar woon- en leefklimaat

Uit het voorgaande blijkt dat in de representatieve bedrijfssituatie bij drie situaties sprake is van een overschrijding van de richtwaarden, namelijk in geval:

1. bij de kortstondige livemuziek bij De Coolste Baan,
2. bij kleinschalige concerten (bijvoorbeeld De Amsterdamse Zomer), waarbij de overschrijding zeer lokaal is en
3. bij sportwedstrijden met (zeer) hoge toeschouwersaantallen.

Het gaat in alle drie de gevallen om zeer sporadische momenten. Bij De Coolste Baan gaat het om een overschrijding vanwege tien optredens van maximaal een half uur in de middag en een half uur in de avond per keer dat De Coolste Baan wordt georganiseerd. De Coolste Baan wordt eens in de vier jaar georganiseerd. De sportwedstrijden met (zeer) hoge toeschouwersaantallen komen nog meer incidenteel voor: (nagenoeg) niet tot gemiddeld minder dan een keer per jaar.

De overschrijding bij de kleinschalige concertreeksen met podiumopstelling is veel geringer in hoogte en omvang dan bij de andere voornoemde activiteiten, dit komt door de toepassing van de muziekgeluidcorrectie van 10 dB. De overschrijding is alleen ter plaatse van de noordgevel van slechts twee bouwlagen van blok 2. Daar wordt net niet (1 dB) aan het criterium van niet duidelijk hoorbaar van het muziekgeluidkarakter voldaan. Zou de muziekgeluidcorrectie niet worden toegepast, dan zou aan de richtwaarden worden voldaan. Ter plaatse van alle overige gevels bedraagt de geluidbelasting gedurende de maatgevende avondperiode minder dan 45 dB(A) en wordt voldaan aan de richtwaarden. Op project- of blokniveau is deze overschrijding nauwelijks representatief te noemen voor de akoestische situatie.

Ondanks het incidentele karakter van de geluidbelasting door De Coolste Baan, is gelet op de hoogste overschrijding van de richtwaarden De Coolste Baan voor de verdere beoordeling van het geluid als maatgevende geluidssituatie aangemerkt. Met de bouwkundige maatregelen die met betrekking tot De Coolste Baan worden geadviseerd wordt bij de andere voornoemde activiteiten in de reguliere bedrijfssituatie ruimschoots voldaan.

Incidentele situatie

Uit paragraaf 4.8 van het geluidrapport blijkt dat de grenswaarden uit het Amsterdamse evenementenbeleid op de gevels van de geprojecteerde woningen tijdens evenementen in het Olympisch Stadion in de incidentele bedrijfssituatie overschreden worden. Om de volgende redenen is het aanvaardbaar om tijdens deze evenementen hogere geluidniveaus toe te staan op de gevels van de woningen van Verdi:

- Het betreft hier de incidentele bedrijfssituatie, die op ten hoogste twaalf dagen per jaar optreedt. Overeenkomstig de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening mag, vanwege de beperkte frequentie, een hogere geluidbelasting worden geaccepteerd, mits duidelijk is dat de geluidhinder alsmede de frequentie zoveel mogelijk worden beperkt.
- Gelet op het beperkt voorkomen van deze evenementen, is het niet gewenst om de woningen voor deze incidentele evenementen te faciliteren met een kunstmatige geluidsluwe gevel dan wel een geluidsluwe gevel die door het treffen van bouwkundige maatregelen wordt verkregen.
- Ter compensatie van de verhoogde geluidniveaus tijdens de twaalf dagen per jaar dat dergelijke evenementen optreden, worden bouwkundige maatregelen getroffen teneinde te voldoen aan de grenswaarde van 50 dB(A) in de avondperiode, overeenkomstig het Amsterdam Evenementenbeleid.

Gevolgen voor de nieuwe woningen

Gelet op de conclusies uit het geluidrapport is voor wat betreft de bescherming tegen geluid van het Olympisch Stadion ervoor gekozen om drie verschillende normen voor de geluidwering van de gevel van verblijfruimten binnen woningen op te leggen voor de volgende drie situaties:

- de reguliere bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion (De Coolste Baan);
- de maximale reguliere bedrijfssituatie (stemgeluid bij sportwedstrijden); en
- incidentele evenementen (maatgevend is dance event The Flying Dutch).

In de planregels onder lid 3.2.3 sub b en c en lid 4.2.3 sub b en c. zijn maatregelen voorgeschreven waarbij een bepaalde binnenwaarde in verblijfsruimten van nieuwe woningen moeten kunnen worden geborgd. Hieraan moet een bouwplan voldoen, voordat een omgevingsvergunning voor bouwen kan worden verleend. Het gaat bij de reguliere bedrijfssituatie om een binnenwaarde van ten hoogste langtijdgemiddeld 35 dB(A) etmaalwaarde en maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde. Bij de incidentele bedrijfssituatie gaat het om een binnenwaarde van maximaal 50 dB(A) in de dag- en avondperiode (van 7.00 tot 23.00 uur).

Toelichting gekozen waarden

Aangezien ook in het Amsterdamse evenementenbeleid de binnenwaarde van 50 dBA centraal staat en het uitgangspunt is, kan het aanvaardbaar worden geacht dat voor woningen en andere geluidsgevoelige functies in het plangebied een hogere gevelbelasting van toepassing is, mits een maximum binnenwaarde van 50 dBA geborgd kan worden in de verblijfsruimten van nieuwe woningen.

In de regels van dit bestemmingsplan wordt om die reden voor woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen) dan ook een maximum binnenwaarde van 50 dBA bij muziek- en andere incidentele evenementen voorgeschreven. Dit betekent dat de geluidsisolatie van deze gebouwen dusdanig moet zijn dat bij een gevelbelasting van maximaal 97 dBC (de hoogst berekende geluidsbelasting op de gevel) de binnenwaarde maximaal 50 dBA bedraagt, zodat de geluidsreductie van de gevel dus ten minste 30 dBA (97 dBC komt in dit geval overeen met circa 80 dBA) moet bedragen. Dergelijke hoge gevelbelastingen komen alleen bij dance-events voor, zodat bij de overige evenementen ook automatisch sprake zal zijn van een lagere binnenwaarden dan 50 dBA. Daarbij komt dat een gevelbelasting van meer dan 95 dBC maximaal twee keer per jaar voorkomt, veelal op dagen als Koningsdag en Bevrijdingsdag, waarbij veel mensen op straat zijn en er sowieso op straat al meer (omgevings)geluid hoorbaar is.

Daarnaast organiseert het Olympisch Stadion elke vier jaar een schaatsevenement met sporadisch livemuziek, 'De Coolste Baan'. Tijdens dit evenement (periode van 6 weken, eens per vier jaar, in totaal 42 dagen) wordt op 10 van de 42 dagen livemuziek ten gehore gebracht, gedurende ten hoogste 30 minuten in de dagperiode en 30 minuten in de avondperiode. Hierdoor wordt wel de reguliere norm voor geluid binnen de woningen overschreden.

Gelet op het belang dat wordt gehecht aan het daadwerkelijk beschermen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, is (mede ingegeven door het advies van de Omgevingsdienst) gekozen om De Coolste Baan maatgevend te laten zijn voor het bestemmingsplan. De mogelijkheid om van de maatregelen af te wijken wordt overigens wel geboden in de planregels, namelijk in artikel 3.3 en 4.3. De mogelijkheid om af te wijken is wel beperkt. Dit wordt in hoofdstuk 17 van deze plantoelichting nader toegelicht.

Dit betekent dat de geluidsisolatie van deze gebouwen dusdanig moet zijn dat bij een gevelbelasting zoals beoordeeld in het geluidrapport de binnenwaarde etmaalwaarde 35 dB (A) langtijdgemiddeld bedraagt, en maximaal 55 dB(A).

Conclusie

Door voor alle drie de situaties geluidsnormen voor de binnenwaarde in de woningen voor te schrijven, wordt geborgd dat voor elke situatie passende maatregelen worden getroffen, ook als een situatie wegvalt (omdat een evenement bijvoorbeeld niet meer plaatsvindt). In dit geval is De Coolste Baan het meest bepalend voor de berekening van de geluidbelasting en dus het voorschrijven van maatregelen,

omdat hierdoor de zwaarste norm wordt opgelegd.

In dit geval gaat het om het realiseren van nieuwe woningen nabij een al bestaande locatie waar incidentele (muziek)evenementen worden gehouden. Bij bestaande woningen zijn er vaak geen (realistische) mogelijkheden om bij gevelbelastingen van 97 dBC een binnenwaarde van 50 dB (A) te halen. Bij de nieuwe woningen is dit wel haalbaar. Bovendien kunnen de toekomstige bewoners van deze woningen ervan op de hoogte zijn dat zij in de nabijheid van het Olympisch Stadion komen te wonen, in een relatief geluidsbelaste en hoogstedelijke omgeving.

Ten slotte gaat het om maximaal twaalf evenementen per jaar, die alleen in de dag- en avondperiode plaatsvinden. In de nachtperiode zal ten gevolge van de (muziek)evenementen geen sprake zijn van slaapverstoring.

Potentiële bewoners zullen door de ontwikkelaar dan wel namens de grondeigenaar geïnformeerd worden over de mogelijke impact van de geluidbelasting van evenementen die in het Olympisch Stadion worden gehouden.

Gelet op het bovenstaande wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende geborgd in voorliggend bestemmingsplan.

10.6.2 Licht

Het Olympisch Stadion beschikt over vier lichtmasten. Deze lichtmasten kunnen mogelijk lichthinder veroorzaken voor de toekomstige bewoners van de woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maken. Er gelden geen wettelijke normen (grenswaarden) voor lichthinder. Om de aard en omvang van lichthinder te bepalen wordt vaak gebruik gemaakt van de richtlijn lichthinder van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV).

Status richtlijn lichthinder

In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 februari 2007 (200601037/1), inzake het bestemmingsplan "Noordwestelijk Villagebied" van de gemeente Hilversum, heeft de Afdeling bepaald dat de normen uit de richtlijn van de NSVV geen wettelijke voorschriften zijn, maar normen die als beleid gehanteerd kunnen worden en waarvan ook gemotiveerd kan worden afgeweken. Een eventuele overschrijding van de grenswaarden uit de richtlijn hoeft dan ook niet in de weg te staan aan het vaststellen van een ruimtelijk besluit.

Uitgangspunten richtlijn lichthinder

Afhankelijk van het type omgeving hanteert de richtlijn grenswaarden voor de verticale verlichtingssterke uitgedrukt in lux (lumen/m2) en de lichtsterkte uitgedrukt in candela (cd). De verlichtingssterkte is een maat voor de hoeveelheid licht die op een vlak valt, bijvoorbeeld een gevel van een woning. De lichtsterkte is een maat voor de hoeveelheid licht die een lichtbron in een bepaalde richting uitstraalt. Het is als het ware een maat voor verblinding als iemand 'in de lamp kijkt'.

Beoordeling

Het plangebied ligt in de meest stedelijke omgeving (E4) qua omgevingstype. Dan gelden in de periode tot 23:00 uur grenswaarden van 25 lux en 25.000 cd. In de nachtperiode is dat respectievelijk 4 lux en 2.500 cd.

De raad heeft in 2021 en 2022 onderzoek laten verrichten naar de vraag of sprake is van onaanvaardbare

lichthinder vanwege de verlichting vanuit het Olympisch Stadion op de toekomstige woningen, en zo ja welke maatregelen nodig zijn om lichthinder te beperken zodat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

In 2021 is eventuele lichthinder op het plangebied onderzocht en de conclusies daarvan zijn opgenomen in rapport Zuidas projectgebied Verdi; Lichthinderonderzoek (zie Bijlage 8 bij dit bestemmingsplan). Dit onderzoek ziet ook op lichthinder vanwege de sportvelden op het plangebied van het oude ontwerpbestemmingsplan, dat ook zag op Tripolis. Deze conclusies zijn niet meer relevant voor voorliggend bestemmingsplan en zijn verder dus buiten beschouwing gelaten.

In het onderzoek uit 2022 (zie Bijlage 9 bij dit bestemmingsplan) is de lichtactiviteit behorende bij de relevante bedrijfsactiviteiten in het Olympisch Stadion getoetst aan de meest actuele versie van de NSVV Richtlijn Lichthinder (2020). Het onderzoek uit 2022 richt zich op de situaties waarin de grote lichtmasten van het stadion aanstaan, waarvan de meest regelmatig voorkomende situatie (qua frequentie en duur) de doordeweekse (maandag t/m vrijdag) avondtrainingen van atletiekvereniging Phanos zijn (hierna: de sporttrainingen). Uit het onderzoek uit 2022 volgt dat bij de sporttrainingen in ieder geval sprake is van overschrijding van de NSVV Richtlijn Lichthinder binnen de toekomstige woningen in plangebied Verdi door verlichting vanuit het Olympisch Stadion.

Gelet op de forse overschrijding van de richtlijn, de aard en de frequentie van de lichthinder door de sporttrainingen, wordt overschrijding van de richtlijn in deze situatie zonder maatregelen onaanvaardbaar geacht. Ter borging van een goed woon- en leefklimaat moeten er in het kader van het voorkomen van onaanvaardbare lichthinder dus maatregelen worden getroffen voor de sporttrainingen.

In het onderzoek uit 2022 is ook beoordeeld welke maatregelen zouden kunnen worden getroffen tegen de te verwachten lichthinder die optreedt in de toekomstige woningen. De conclusie was dat bronmaatregelen het meest effectief zijn.

Nader onderzoek naar (bron)maatregelen

Vervolgens is een nieuw verlichtingsplan voor het Stadion gemaakt waarbij de verlichting aan de dakrand van de tribunes wordt bevestigd en gebruik gemaakt wordt van de vier lichtmasten. Met deze maatregelen kan worden voorkomen dat alle grote lichtmasten gelijktijdig moeten worden gebruikt.

De verlichtingsplannen zijn door Cauberg Huygen getoetst aan de NSVV Richtlijn Lichthinder (onderzoek van 2 januari 2024, ref. 07126-58811-03v2, zie Bijlage 10 bij dit bestemmingsplan). De conclusie van dit onderzoek luidt dat ter plaatse van plangebied Verdi het risico op onaanvaardbare lichthinder met het nieuwe verlichtingsplan kan worden weggenomen. Het gaat daarbij om het gecombineerde lichtplan met armaturen aan de dakrand en aan de huidige lichtmasten (op 35 meter hoogte). Dit lichtplan voorkomt tijdens de sporttrainingen een overschrijding van de grenswaarde uit de NSVV richtlijn voor lichtsterkte.

Over het aanbrengen van deze bronmaatregelen zijn tussen het Olympisch Stadion en de gemeente privaatrechtelijke afspraken gemaakt in september 2023. Hieruit volgt dat de maatregelen voor rekening van de gemeente worden getroffen. Inmiddels is de nodige omgevingsvergunning om de hiervoor genoemde maatregelen voor licht te realiseren op 12 april 2024 verleend door het college en ook in werking getreden.

Ter borging is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Die houdt in dat bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor bouwen van de toekomstige woningen moet kunnen worden aangetoond dat voor de sporttrainingen binnen het Olympisch Stadion maatregelen zijn getroffen (zie artikelleden 3.2.4 sub a en 4.2.4 sub a). Deze toets vindt plaats ten tijde van de aanvraag

omgevingsvergunning voor bouwen. Hiermee wordt het risico op onaanvaardbare lichthinder voor de woningen weggenomen.

Beoordeling relevante bedrijfssituatie

Er vinden meer activiteiten en evenementen plaats dan alleen de sporttrainingen die mogelijk ook voor lichthinder in de woningen kunnen zorgen. Ook worden er jaarlijks twaalf grote evenementen georganiseerd en vinden internationale sporttoernooien plaats. Anders dan bij de sporttrainingen hebben deze evenementen en activiteiten in het kader van (licht)hinderbeleving een ander karakter.

In de NSVV Richtlijn Lichthinder wordt niet gesproken over een belastingduur en wordt derhalve ook geen onderscheid gemaakt tussen incidentele en reguliere bedrijfssituaties. De mate van lichthinder ligt primair bij de beleving van omwonenden. Het risico dat lichthinder ontstaat bij toekomstige bewoners is natuurlijk wel groter als er sprake is van een langdurig/zeer frequent gebruik van licht met een hoge intensiteit, zoals tijdens de sporttrainingen.

Voor de sporttrainingen geldt dat de lichtsterkte uit de NSVV Richtlijn Lichthinder fors wordt overschreden, op vaste momenten in de week (avonden). Het gaat dus om lichthinderbeleving met een niet-incidenteel karakter op regelmatige basis en vaste tijdstippen. Dit in tegenstelling tot evenementen met een incidenteler karakter (zie uitgebreider het kopje 'Evenementen met een incidenteel karakter').

Evenementen met een incidenteel karakter

Het voorgaande neemt niet weg dat er ook andere evenementen zijn die voor lichthinder kunnen zorgen. Evenementen als concerten, internationale sportwedstrijden (voor zover die wedstrijden enigszins regelmatig plaatsvinden) of de vierjaarlijkse ijsbaanactiviteit (de Coolste Baan) heeft de raad echter terecht niet als maatgevend beschouwd voor de treffen maatregelen vanwege het incidentele karakter van die evenementen. De aard, frequentie en duur hiervan zijn door hun incidentele karakter slecht meetbaar. In lijn met vaste rechtspraak (ABRvS 15 april 1996, BR 1996, 578 en ABRvS 4 april 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW0746), is er, gezien het incidentele karakter van die evenementen, geen sprake van onaanvaardbare lichthinder. Bovendien is niet bij elk evenement (een klein sportevent, een optreden, een clinic) sprake van (hinderlijke) lichtuitstraling naar de woningen .

Het is gelet op het voorgaande niet noodzakelijk om voor de incidentele situatie maatregelen aan de zijde van de ontvanger te verplichten . Het plaatsen van volledig verduisterende gordijnen, lamellen of rolluiken zijn mogelijkheden om lichthinder door deze evenementen achter daglichtopeningen (ramen) tegen te gaan. Deze maatregelen kunnen op vrijwillige basis worden getroffen door toekomstige bewoners. Tevens bevat artikel 13.2 van de planregels in het bestemmingsplan een mogelijkheid om nadere eisen te stellen aan gebouwen ten behoeve van het voorkomen van lichthinder. Hiertoe kan nader onderzoek worden gevraagd.

Het voorgaande moet ook in de context worden bezien dat de ontwikkellocatie zich bevindt in een hoogstedelijk gebied. Het is algemeen bekend dat op een locatie in een dynamische stad met verkeer, hoogbouw en veel programma, licht(hinder) kan worden verwacht. Op een dergelijke locatie is het ophangen van lichtwerende gordijnen geen ongebruikelijke maatregel, waarvan naar verwachting bewoners zelf gebruik kunnen maken, ongeacht de bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion.

Conclusie lichthinder

Er zijn bronmaatregelen nodig om onevenredige lichthinder op de beoogde woningen te voorkomen. Hierbij geldt als uitgangspunt de trainingen van atletiekvereniging Phanos. Wat betreft de overige evenementen en andere activiteiten die incidenteel plaatsvinden in het Olympisch Stadion worden

(bron)maatregelen niet verplicht op grond van het bestemmingsplan, omdat als gevolg van deze evenementen geen onaanvaardbare lichthinder ontstaat. Hierbij geldt dat toekomstige bewoners in een hoogstedelijk gebied komen te wonen en dus enige vorm van lichthinder zullen moeten dulden. Zelf maatregelen nemen is mogelijk. Ook is in het bestemmingsplan mogelijk om nadere eisen te stellen aan gebouwen ten behoeve van het voorkomen van lichthinder.

Voor de uitvoering van de bronmaatregelen voor de maatgevende bedrijfssituatie is een voorwaardelijke verplichting voor het voorkomen van lichthinder in de maatgevende situatie opgenomen (zie artikellid 3.2.4, onder a, en lid 4.2.4. onder a van de planregels). Voor deze maatregelen is in april 2024 een omgevingsvergunning verleend. Ook zijn er privaatrechtelijke afspraken gemaakt tussen het Olympisch Stadion en de gemeente over de uitvoering en kosten van de te treffen bronmaatregelen. Hiermee is de uitvoerbaarheid van de maatregelen voldoende aangetoond.

10.7 Conclusie

De planontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is voor wat betreft de te verwachten milieuhinder, behoudens een paar maatregelen die goed uitvoerbaar zijn, goed mogelijk in relatie tot de aanwezige en toekomstige functies in en rond het plangebied.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

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

Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2020

Achtergrond

PFAS zijn stoffen die in het verleden zijn gebruikt in onder andere antiaanbaklagen van pannen, vuil- en vochtwerende coating voor kleding, tapijt en meubelstoffen, en in brandblusschuim. Deze stoffen zijn door het veelvuldige en jarenlange gebruik diffuus verspreid in de bodem terechtgekomen. De mogelijke ecologische en gezondheidsrisico's zijn pas de laatste jaren onder de aandacht gekomen. Het gebruik van PFAS is al deels aan banden gelegd: in de Europese Unie is het gebruik in een groot aantal toepassingen verboden en is sinds 2020 het gebruik van PFAS in consumentenproducten verboden. Inmiddels heeft Nederland in Europees verband een voorstel gedaan om PFAS in alle niet-essentiële toepassingen te verbieden. De minister van Milieu heeft in december 2019 aangekondigd dat Nederland zich gaat inspannen voor een breed Europees PFAS-verbod. Op 13 januari 2023 heeft Nederland, samen met Denemarken, Duitsland, Noorwegen en Zweden, een restrictievoorstel ingediend bij de European Chemicals Agency (ECHA) om het gebruik van PFAS te verbieden. In 2025 wordt een definitief besluit op dit voorstel verwacht.

Gemeentelijk beleid

Omdat er landelijk nog geen normen waren voor PFAS in de bodem, heeft Amsterdam in juli 2018 al gekozen om een eigen beleidsregel voor PFAS vast te stellen. Het college van B&W heeft op 30 mei 2023 de geactualiseerde Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2023 vastgesteld. Met deze beleidsregel wordt aangesloten op het Tijdelijk Handelingskader PFAS van het Rijk en het PFAS Wbb beleid van de provincie Noord-Holland. In de beleidsregel is vastgesteld:

- wanneer bodemonderzoek nodig is;
- wanneer sprake is van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging;
- hoe om te gaan met PFAS bij bodemsanering en ander grondverzet;
- hoe en wanneer niet ernstig verontreinigde PFAS-houdende grond of bagger mag worden hergebruikt.

De actualisatie zorgt ervoor dat ook in de toekomst zorgvuldig wordt omgegaan met PFAS in de bodem met als doel mogelijke gezondheidsrisico's te voorkomen. Met deze aanpassing voldoet de Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2023 aan de nieuwste wetenschappelijke inzichten en is deze weer in lijn met de in de regio vastgestelde beleidsregels.

De beleidsregels PFAS en overige regelgeving over dit onderwerp staan niet in de weg aan de uitvoering van dit bestemmingsplan.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk onder andere geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet. Dit betekent dat de kaders worden aangegeven in deze wet, maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaires (o.a. Besluit bodemkwaliteit en Besluit uniforme saneringen). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

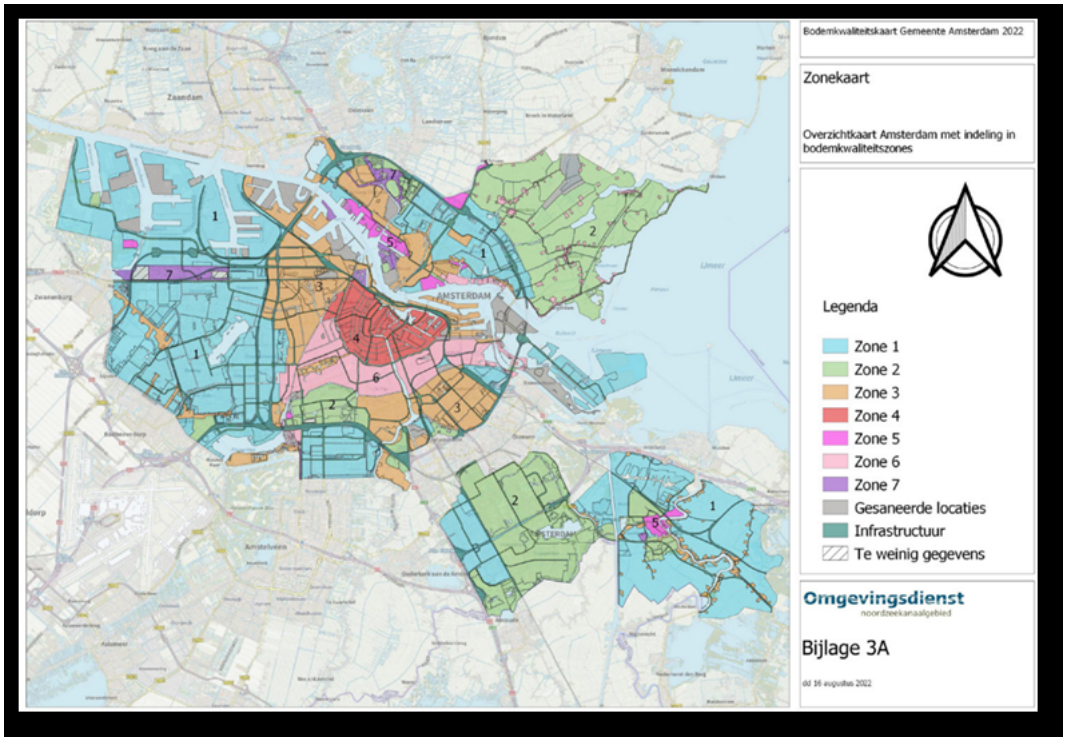
11.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid om binnen eigen gemeentegronden normen te stellen en toe te passen. Dit wordt ook wel het gebied specifiek beleid genoemd. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 1 november 2022 in geactualiseerde vorm door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam is vastgesteld en vervangt de voorgaande Nota uit 2019. De nieuwe Nota bevat geen beleidswijzigingen ten opzichte van de Nota uit 2019. De nieuwe Nota bevat een aanpassing vanwege het toetreden van de gemeente Weesp tot de gemeente Amsterdam. De bodemkwaliteitskaart is hierop aangepast en heeft een update gekregen. Verder zijn er enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is, moet schoon blijven. In het gebiedspecifieke kader kan een op de functiegerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsruimte vanuit de wettelijke kaders.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn zeven zones 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 erop mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Binnen een zone liggen soms meerdere bodemfuncties, die elk een ander beschermingsniveau en dus een eigen Lokale Maximale Waarde vragen.



Figuur 11.1: Zonekaart Nota Bodembeheer

Uitzondering bodemonderzoek op grond van Nota Bodembeheer

In sommige gevallen kan de bodemkwaliteitskaart dienen als wettelijk bewijsmiddel voor de grond die wordt ontgraven en is het niet nodig een verkennend bodemonderzoek of partijkeuring uit te voeren. Dergelijke gevallen zijn alleen aan de orde als de puntbronnencheck geen aanleiding geeft de locatie van herkomst en toepassing als ‘verdacht’ te bestempelen. Soms wijst de puntbronnencheck uit dat aanvullend bodemonderzoek nodig is naar verdachte stoffen die geen onderdeel uitmaken van de bodemkwaliteitskaart.

Op de bodemkwaliteitskaart behorende bij de Nota is het plangebied aangewezen als zone 2 gebied. De grond uit zone 2 is in principe geschikt om vrij toe te passen in de zones B, C en D van de openbare weg en in de zones 2 t/m 7 met de bodemfuncties:

- Wonen met tuin;
- Plaatsen waar kinderen spelen
- Groen met natuurwaarden
- Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie.

Toe te passen grond binnen deze zone moet voldoen aan de gebiedspecifieke toepassingseisen (zie hiervoor tabel 2.3 van de Nota Bodembeheer 2023).

Het ontgraven van grond in zone 2 kan plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart. In zone 2 is het mogelijk om de bodemkwaliteitskaart te gebruiken als ‘bewijsmiddel’ voor de bodemkwaliteit. Dit

geldt voor de activiteiten bouwen, graven, transporteren van grond, het bepalen van ARBO-maatregelen en bij het toepassen van grond in zone 2 of vanuit zone 2 in een andere zone. Omdat de bodemkwaliteitskaart alleen inzicht geeft in de gemiddelde kwaliteit van de bodem op gebiedsniveau is het verplicht om vooraf een puntbronnencheck uit te voeren. Als de puntbronnencheck geen verdenking oplevert mag de bodemkwaliteitskaart als bewijsmiddel worden gebruikt. Raadpleeg voor meer informatie de Nota Bodembeheer, paragraaf 3.2 en 3.6.

Voordat gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de bodemonderzoeksplicht zoals hierboven omschreven, dient dus een beknopt vooronderzoek te worden verricht (puntbronnencheck). Indien dit onderzoek geen aanleiding geeft de locatie van herkomst en toepassing als 'verdacht' aan te merken bestaat vrijstelling van bodemonderzoek.

In principe is een melding vereist, op grond van artikel 28 van de Wbb, als meer dan 50 m3 wordt ontgraven. Die meldingsplicht vervalt echter als er een melding Besluit bodemkwaliteit is vereist voor het toepassen van die gehele hoeveelheid grond binnen de gemeente Amsterdam. Vrijstelling van fysiek bodemonderzoek bij het toepassen van grond uit zone 2 en 3 geldt alleen als de 80-percentielwaarden van de zone van herkomst voldoen aan de toepassingseisen in de ontvangende zone voor de betreffende bodemfunctie. Dit kan worden afgelezen in de toepassingsmatrix. De toepassing moet gemeld worden op grond van het Besluit bodemkwaliteit.

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

11.2.3 Trillinghinder spoor

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aandacht te zijn voor het aspect trillingen. Er bestaan geen wettelijke normen voor trillingshinder als gevolg van het treinverkeer over het spoor. In de praktijk wordt veelal aangesloten bij de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen".

In het verleden is ten behoeve van het project MER Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok uitgebreid onderzoek verricht naar het aspect trillingshinder, met als doel het in beeld brengen van de trillingen veroorzaakt in de gebruiks- en realisatiefase door de treinen en metro's op het spoorgedeelte vanaf knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel en op het spoorgedeelte te Diemen (Zuidasdok, Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok milieueffectrapport, maart 2015). Op dit traject is beschouwd in hoeverre er hinder ontstaat voor personen in de gebouwen langs het spoor, er schade ontstaat aan gebouwen door spoorgebonden trillingen en, wanneer van toepassing, storing aan apparatuur in de bebouwing langs het spoor. De intensiteit van de trillingen is getoetst aan de SBR-richtlijn deel B Hinder voor personen in gebouwen.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat in de bestaande situatie en toekomstige situatie (na realisatie van Zuidasdok), voor bebouwing binnen Zuidas buiten een zone van 40-55 meter langs het spoor, geen trillingshinder optreedt. De nieuwe bebouwing die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt aan de noordzone van het IJsbaanpad, is op ongeveer 280-300 meter van het spoor gelegen. Gelet op het in het verleden verrichte onderzoek is trillingshinder niet te verwachten gezien de afstanden van gebouwen tot het spoor.

Hoewel gezien de afstanden tot het spoor trillingshinder niet is te verwachten, is in de planregels ter voorkoming van trillingshinder een nadere eisenregeling opgenomen. Via een nadere eisenregeling kan dit aspect dan een rol spelen bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Het onderwerp trillingen kan dan in een vroeg stadium van de planontwikkeling worden meegenomen.

11.3 Uitgangspunten en onderzoek bodem

11.3.1 Uitgangspunten bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de sloop van de huidige bebouwing aan de noordzone van het IJsbaanpad. Na de sloop van de huidige bebouwing worden vier nieuwe gebouwen gerealiseerd, waarvan de twee oostelijke gebouwen zullen kunnen beschikken over een ondergrondse parkeergarage. Met deze ondergrondse parkeergarage kan worden voldaan aan de wens dat bewoners en gebruikers inpandig hun auto of fiets parkeren.

Met het bestemmingsplan worden verschillende functies mogelijk gemaakt. De meest prominente functies zijn: wonen, kantoren en maatschappelijke dienstverlening. Bij maatschappelijke dienstverlening moet er worden gedacht aan onderwijs-, sport- en kinderdagopvangvoorzieningen.

Vanwege het mogelijk maken van deze gevoelige functies is ervoor gekozen om een onderzoek (op hoofdlijnen) te laten verrichten naar de gevolgen van dit bestemmingsplan op de bodem. Dit onderzoek is ten behoeve van de MER Verdi uitgevoerd.

11.3.2 Archiefonderzoek

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een archiefonderzoek naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit voor de Amstelveenseweg deelgebied Verdi (Zuidas West) uitgevoerd (zie onderdeel van Bijlage 1 bij het bestemmingsplan). De aanleiding tot dit archiefonderzoek is om te bepalen of er een verkennend bodemonderzoek moet worden verricht of dat dit niet nodig is. Het onderzoek is onderdeel van het bestemmingsplan. Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het onderzochte gebied is niet verdacht, uitgezonderd deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden (tanks, bedrijfsactiviteiten et cetera)
- Voor het onverdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) er een ontheffing van de onderzoeksplicht verstrekt kan worden op basis van dit archiefonderzoek. Ook in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is een ontheffing van de onderzoeksplicht mogelijk.
- Voor het potentieel verdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), er een oriënterend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd.
- Wanneer tijdens het uitvoeren van (aanvullend) bodemonderzoek of werkzaamheden in de bodem een bodemverontreiniging wordt waargenomen anders dan beschreven in dit rapport, moet de onderzoeksstrategie of de vrijstelling hiervan opnieuw worden beoordeeld.

Uit de resultaten blijkt dat ervan uit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van de voorgenomen activiteiten. In het kader van de Wet bodembescherming zijn geen vervolgacties vereist, omdat niet wordt gewerkt in een geval van ernstige bodemverontreiniging of sterk verontreinigde grond.

Met dit onderzoek is er genoeg informatie in het kader van de bestemmingsplanprocedure. De conclusies en aanbevelingen in het vooronderzoek van de Omgevingsdienst worden opgevolgd.

11.4 Conclusie

Op basis van het bodemonderzoek ten behoeve van het MER Verdi, waarvoor archiefonderzoek is verricht, wordt de kwaliteit van de grond in het plangebied ingeschat op niet tot licht verontreinigd. Er worden geen saneringsactiviteiten voorzien in het plangebied. Verondersteld wordt dat de grond milieutechnisch geschikt is voor de geplande functies.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Algemeen

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

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek brengt.

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

1. De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om de waterbeheerder vroegtijdig in de planvorming te betrekken.
2. De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. Dit laatste gebeurt doorgaans in de waterparagraaf bij het betreffende plan.

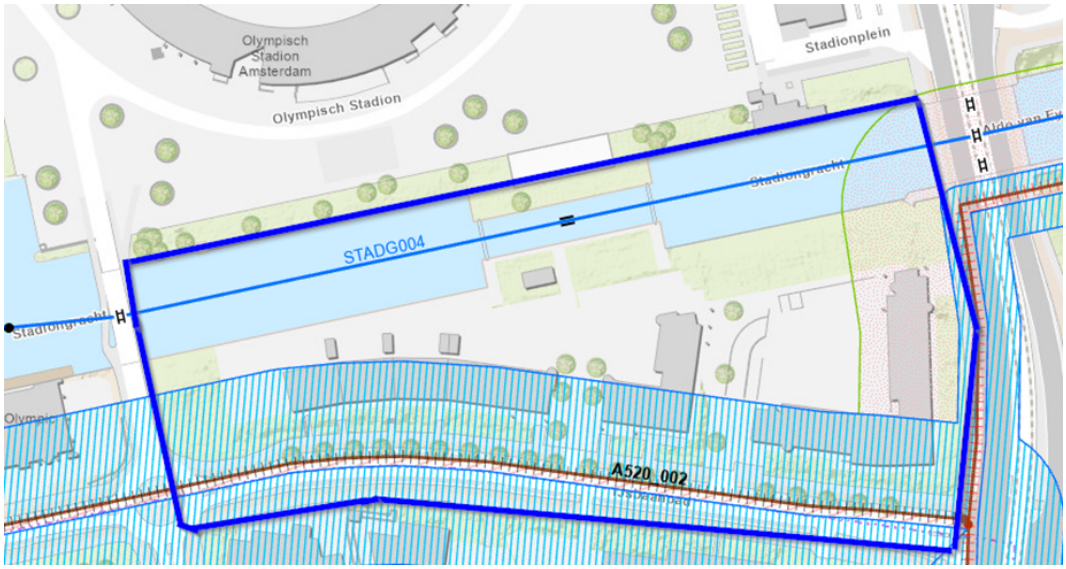
Het doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in acht worden genomen bij alle daarbij relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals waterveiligheid, waterkwaliteit, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

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

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

Ligging van het gebied

Het plangebied ligt geheel in het gebied van de waterbeheerder: Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (kortweg: AGV). In Figuur 12.1 is het plangebied weergegeven binnen de Legger van AGV.



Figuur 12.1: uitsnede plangebied Legger AGV

12.2 Regelgeving

12.2.1 Wet ruimtelijke ordening

De gemeenteraad dient bij het vaststellen van een bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding te beschrijven. Dit volgt uit artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Bro. Met dit artikel wordt geborgd dat het bestemmingsplan en de waterregelgeving op elkaar zijn afgestemd en er zo nodig maatregelen worden voorgeschreven. De toelichting bij het bestemmingsplan dient een beschrijving te bevatten over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

12.2.2 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen. Per 22 maart 2022 gelden geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen (sgbp's). De sgbp’s zijn een wettelijke bijlage bij het Nationaal Waterprogramma 2022-2027.

12.2.3 Waterwet

Op 29 januari 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

In de Waterwet is de hemelwaterzorgplicht opgenomen. Deze plicht houdt in dat de gemeente

verantwoordelijk is voor het doelmatig inzamelen en verwerken van hemelwater. In een gemeentelijk rioleringsplan geven gemeenten invulling aan de hemelwaterzorgplicht. In het gemeentelijk rioleringsplan staat welke maatregelen de gemeente neemt bij het inzamelen en verwerken van het hemelwater én welke maatregelen onder de verantwoordelijkheid van particulieren vallen.

Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben.

12.2.4 Waterbesluit

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

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen waterstaatswerken aanwezig die in beheer zijn bij het Rijk.

12.2.5 Omgevingsverordening Noord-Holland

Op 17 november 2020 is door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 vastgesteld (Omgevingsverordening). De Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Inmiddels heeft de provincie een eerste herziening van de Omgevingsverordening vastgesteld op datum 8 november 2022 en heeft er een tweede herziening ter inzage (van 22 juni tot en met 3 augustus 2023) gelegen. Bij de eerste herziening is de Omgevingsverordening aangevuld met nieuw beleid en regels omtrent bijvoorbeeld datacenters en waterschaarste.

Op grond van afdeling 6.6 van de Omgevingsverordening geldt een aanvullende motiveringsplicht ten aanzien van klimaatadaptatie. Deze motiveringsplicht houdt in dat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving worden in ieder geval de risico's op de volgende onderwerpen betrokken: wateroverlast, overstroming, hitte en droogte.

Er dient tevens te worden beschreven op welke manieren met de beoogde ontwikkeling maatregelen of voorzieningen worden getroffen om mogelijke klimaatrisico's te voorkomen. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt. Hoofdstuk 12 van dit bestemmingsplan is de waterparagraaf waarin wordt omschreven hoe wordt omgegaan met mogelijk klimaatrisico's zoals omschreven in de Provinciale Omgevingsverordening.

12.2.6 Keur en legger Amstel Gooi en Vecht

Op 1 november 2019 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van het water aan en –afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop door het waterschap ontheffing kan worden verleend. Tegelijk met de Keur zijn beleidsregels voor het verlenen van een keurvergunning en de vrijstellingen gewijzigd en opnieuw vastgesteld.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Daarom staan vanaf 1 januari 2024 alle regels van het waterschap in een nieuw document: de Waterschapsverordening. Tot 2024 stonden deze regels in de Keur en het Keurbesluit. Op grond van het overgangsrecht, geldt op dit bestemmingsplan het recht zoals dat gold ten tijde van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan, dus het recht voor 1 januari 2024.

Keur

In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m2 verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m2 te laten toenemen.

Legger

De legger is een openbaar register van het Hoogheemraadschap AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen en dient als uitwerking van de Keur. De legger heeft geen invloed op voorliggend bestemmingsplan.

12.2.7 Hemelwaterverordening Amsterdam

De Amsterdamse Hemelwaterverordening (HWV) is in april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Op 11 mei 2021 is de HWV in werking getreden. Op grond van de Hemelwaterverordening is het verboden om vanaf een gebouw hemelwater in het openbaar riool of op de openbare ruimte te lozen, tenzij een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden. Bij nieuwbouw op kavels dient een waterberging 60 mm neerslag per m2 bebouwd oppervlak vast te houden. Het water dient vertraagd afgevoerd te worden met een maximaal debiet van 1 mm/m2/uur. Na 60 uur is de waterberging weer volledig beschikbaar (leeg). Indien een hergebruiksysteem wordt aangelegd, is een berging van 90 mm noodzakelijk.

Deze norm wordt naar verwachting aangepast naar 70 mm zodat deze aansluit bij het Omgevingsprogramma Riolering (OPR) van de gemeente Amsterdam. Vooruitlopend op deze verhoging wordt aanbevolen rekening te houden met het bergen van een bui van 70 mm (= 70 liter per m2, op basis van een berging zonder hergebruiksysteem).

Afwijkende regels zijn van toepassing op een hemelwaterberging met een centraal besturingssysteem. Verder dient geborgen hemelwater in de ondergrond te worden geïnfiltreerd. Het hemelwater dat niet kan

worden geborgd, kan worden geloosd in het openbare riool of op de openbare ruimte.

Het college kan nadere regels stellen over deze vereisten in door het college aan te wijzen gebieden. Daarbij kan het college afwijken van de voorgeschreven capaciteit van de hemelwaterberging, door bijvoorbeeld een hogere norm te stellen, als dit noodzakelijk is met het oog op een doelmatige waterberging.

12.2.8 Grondwaterneutrale kelders

Bij kelderbouw dienen nadelige gevolgen voor de grondwaterstand te worden voorkomen. Daarom is in oktober 2021 het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Dit bestemmingsplan geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Amsterdam. Onder grondwaterneutraal bouwen wordt verstaan: 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden'. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend: risico's op barsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

In artikel 5.3 van het paraplubestemmingsplan is beschreven dat kelders kleiner dan 300 m^2 en maximaal 4 meter diep worden beoordeeld aan de hand van de beleidsregels. Deze beleidsregels zijn per buurt vastgelegd in het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders.

Bij kelders groter dan 300 m^2 en dieper dan 4 meter geldt er maatwerk. Middels een geohydrologisch rapport wordt onder andere het gevolg van de voorgenomen activiteit en eventuele mitigerende maatregelen in beeld gebracht. In dat kader dient de ontwikkelaar zich er ook van te vergewissen dat er verschillende leidingen onder de gronden van het plangebied zijn gelegen. De ontwikkelaar toont aan dat de gekozen maatregelen voldoende zijn om een effect op de grondwaterstand en –stroming te verhelpen.

Eventuele mitigerende maatregelen moeten worden genomen op eigen kavel. De plannen worden getoetst door het bevoegd gezag bij aanvraag van een omgevingsvergunning. Voor grote kelders worden de plannen getoetst door Waternet als uitvoerende organisatie van enkele watertaken van de gemeente.

De planregels van het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' zijn verwerkt in de planregels van voorliggend bestemmingsplan (artikel 11 van de planregels).

12.3 Beleid

12.3.1 Nationaal Waterprogramma 2022-2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2016-2021 dat is opgesteld op grond van de Waterwet. Het Ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022-2027 beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen voor de periode 2022-2027. Voor het waterbeleid is het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie. In het Ontwerp- Nationaal Waterprogramma 2022-2027 stelt het kabinet drie hoofdambities voor 2050 en verder:

- Een veilige en klimaatbestendige delta;
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta; en
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

12.3.2 Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027

In het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 van het waterschap staan de plannen beschreven voor de komende zes jaar; wat de doelen zijn en op welke manier we dat willen bereiken. In het gebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht staat het huidige watersysteem onder druk. Met elkaar maken we steeds meer gebruik van de schaarse ruimte wat grote gevolgen heeft voor de waterkwaliteit en kwantiteit. Het watersysteem, de waterkwaliteit en de dijken worden zwaarder op de proef gesteld. Om weerbaar te blijven hebben we robuuste systemen nodig. Zo moeten we erop aan kunnen dat onze stuwen en gemalen hun werk doen tegen redelijke kosten en een acceptabel risico. Daarbij maken we gebruik van verdere digitalisering.

Er is ook steeds meer samenhang tussen alle plannen op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit vereist een andere manier van samenwerking met onze omgeving. Wat deze ontwikkelingen betekenen voor het waterschap is terug te zien in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Daarin schetsen we een beeld van de keuzes waar we voor staan en hoe wij het waterbeheer in onze regio toekomstbestendig maken. Het Waterbeheerprogramma is een programma onder de nieuwe Omgevingswet en is wettelijk verplicht.

12.3.3 Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (OPR)

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken, deze zijn opgenomen in het Omgevingsprogramma riolering 2022-2027 (OPR). Het OPR is op 15 februari 2022 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en is op 25 maart 2022 in werking getreden. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;

2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;

3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het OPR staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Een belangrijke doelstelling is de inrichting van de openbare ruimte met hemelwaterverwerkende voorzieningen zodat het de extreme neerslag die eens per honderd jaar voorkomt, zonder schade kan verwerken. In de programmaperiode gaat Amsterdam ervan uit dat geen schade mag voorkomen bij een bui van 70 mm in één uur. Daarnaast moet de inrichting waarborgen dat vitale infrastructuur blijft functioneren bij een hoosbui die eens per 250 jaar voorkomt, wat nu overeenkomt met een bui van 90 mm in één uur.

Met betrekking tot het grondwater is in het OPR een ontwateringsnorm van 90 cm opgenomen voor nieuwbouw- en transformatiegebied. Het uitgangspunt voor bestaand stedelijk gebied is ook een ontwateringdiepte van 90 cm, indien mogelijk. Het betreft hier een inspanningsverplichting. Deze 90 cm ontwateringsdiepte is voldoende voor het realiseren van bomen, wegen en bebouwing. In gebieden met te hoge grondwaterstanden kunnen duurzame ontwateringsmiddelen worden aangelegd in openbaar gebied om overtollig grondwater af te voeren en structurele grondwateroverlast te voorkomen. Dit gebeurt alleen als deze aanleg doelmatig is, er geen andere maatregelen (bouwkundig, maaiveldverhoging) mogelijk zijn en als dit niet nadelig is voor nabijgelegen houten funderingen of een zettingsgevoelige bodem of objecten.

12.3.4 Amsterdam Rainproof

De gemeente is verantwoordelijk voor een doelmatige inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. Daarbij gaat het niet alleen om het buizenstelsel in de grond, maar in toenemende mate ook om de openbare ruimte waarin hemelwater wordt opgevangen en zodoende wateroverlast wordt beperkt. De gemeente stemt af met waterschappen, is aanspreekpunt voor de burger en behandelt hemelwatermeldingen.

Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad meer hemelwaterbestendig en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

Op het platform Amsterdam Rainproof (www.rainproof.nl) worden rainproof maatregelen nader toegelicht en ter inspiratie worden verscheidene voorbeelden aangereikt. Een verscheidenheid van oplossingen is hierbij mogelijk (dak, gevel, waterzuilen, waterkelders), waarbij een combinatie met andere opgaven voor de hand ligt (koeling gebouw, benutting hemelwater voor bevloeiing groenvoorzieningen of toiletspoeling).

Op de digitale kaart van Amsterdam Rainproof is te zien waar belangrijke knelpunten zijn gelegen voor wateroverlast. Deze kaarten geven een duidelijk beeld van de huidige risicogebieden in de stad.

Het plangebied is niet gelegen in een gebied waar sprake is van een knelpunt.

12.3.5 Waterbeleid Zuidas

In de Visie Zuidas 2016 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water in het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water'. Water is een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven. Door klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Water heeft een dempende werking op temperaturen in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer divers en goed verbonden water belangrijk voor een divers dier- en plantenleven.

De bergingscapaciteit van water is belangrijk. Daarom wordt het water in samenhang ontworpen. Dat geldt voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwater in zowel de openbare ruimte als privéruimte. Bij extreme regenbuien moet Zuidas regenbestendig zijn: het water wordt op de kavels zelf opgevangen en geborgd. Daarnaast maken we een aantal plekken geschikt voor waterberging bij piekbuien. In Kop Zuidas leggen we bijvoorbeeld in de straten een slim systeem aan van waterbergende groenstroken.

Binnen Zuidas wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen. In Zuidas worden bovendien alle plannen op hun bijdrage aan een goed stadsklimaat getoetst. Ontwikkelende partijen en de gemeente moeten hun inzet op het verbeteren van het microklimaat zichtbaar maken, bijvoorbeeld door de aanleg van groene daken of binnentuinen.

12.4 Watertoets

12.4.1 Ontwikkeling plangebied

Binnen het plangebied zijn in de huidige situatie drie gebouwen aanwezig, met een gezamenlijk bvo van 8.500 m^2. Er is een ondergrondse parkeergarage reeds aanwezig en parkeren op maaiveld is mogelijk. Er bevinden zich bomen en diverse soorten stadsgroen.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch kader voor de herontwikkeling van de gronden ten noorden van het IJsbaanpad tot een nieuw gemengd woon- en werkgebied. Hiermee worden bestemmingen als wonen (ca. 250 woningen), kantoor, maatschappelijke voorzieningen (waaronder een kinderdagverblijf) en andere plintvoorzieningen zoals horeca mogelijk gemaakt. Ook worden een ondergrondse parkeergarage, openbaar groen en een voetgangersbrug over de Stadiongracht mogelijk gemaakt.

Het maximale programma in het voorliggende bestemmingsplan bedraagt circa 46.000 m² bvo aan bovengronds programma, verdeeld over vier kavels. Dit betekent een toename van ongeveer 38.000 m2 bvo ten opzichte van de huidige bebouwing. Het plangebied bestaat uit vier kavels: Van oost naar west de (nieuwbouw)kavels 1, 2, 3 en 4. Het beoogde programma en de (maximale) bouwhoogten zijn als volgt:

- Kavels 1-3 (de drie oostelijke kavels): circa 16.500 m2 bvo woningbouw (circa 185 woningen), maximaal 18.000 m2 bvo kantoren en 3.500 m2 bvo plintvoorzieningen, waaronder een kinderdagverblijf van ten minste 500 m2. Verder worden in een ondergrondse parkeergarage maximaal 150 parkeerplekken mogelijk gemaakt.
- Kavel 4 (het meest westelijke kavel): op dit kavel is maximaal 9.000 m2 bvo aan bovengronds programma mogelijk, waarvan minimaal 4.000 m2 bvo voor woningbouw en maximaal 4.000 m2 bvo voor maatschappelijke voorzieningen. Dat betekent dat het programma ook volledig uit woningen kan bestaan.
- De maximum bouwhoogte van de vier gebouwen varieert van 9 tot 13 meter (voor basementen) en 38 tot 49 meter (voor de torens).

Gelet op de voorgaande ontwikkeling neemt de verharding ten opzichte van de huidige situatie toe met 1.357 m2, zie Tabel 12.1.

Huidig			
water	4.945	m2	17%
groen	6.882	m2	24%
verharding (incl. bebouwing)	16.937	m2	59%
totaal	28.764	m2	100%
Plan			
water	4.945	m2	17%
groen	5.525	m2	19%
verharding (incl. bebouwing)	18.294	m2	64%
totaal	28.764	m2	100%
Toename verharding			
1.357	m2		

Tabel 12.1: Toename verharding plangebied

In de toekomstige situatie dient minimaal 50% van de onbebouwde (openbare) ruimte groen te worden ingericht. Het kappen van bomen voor het mogelijk maken van de bouw wordt zoveel mogelijk voorkomen. Naast de bestaande bomen, worden ook nieuwe bomen en een diversiteit aan vaste planten, bloemrijk grasland en heesters toegevoegd. Verder regelt het bestemmingsplan dat daken voor het deel waar geen installaties staan, tenminste 30% moeten worden gebruikt als groen dak. In de ontwerpfase van de voorziene ontwikkelingen dient een Groenplan te worden aangeleverd waarin is uitgewerkt op welke wijze beplanting wordt gerealiseerd en hoe er wordt omgegaan met natuur inclusief bouwen.

Over de Stadiongracht wordt de aanleg van een loopbrug mogelijk gemaakt. De aanleg van de brug mag geen extra opstuwing van boezemwater veroorzaken binnen het boezemstelsel, daar waar opstuwing al te groot is. De initiatiefnemer van het bouwplan voor de brug dient hierover contact op te nemen met Waternet. De aanleg van de brug mag ook niet leiden tot een verslechtering van de waterkwaliteit (door bijvoorbeeld schaduwvorming). Er moet worden aangetoond wat het effect is op de waterkwaliteit en hoe dit effect gecompenseerd wordt.

De zorg voor waterkwaliteit volgt uit de Keur (nu de Waterschapsverordening). Hierin is een zorgplicht opgenomen om nadelige gevolgen voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk te voorkomen. Of er effecten zijn op de waterkwaliteit, is aan de initiatiefnemer om aan te tonen. Een brug kan middels schaduwvorming de groeiplaatscondities van waterplanten nabij de brug negatief beïnvloeden. Dat is afhankelijk van of die groeiplaatsen er zijn en waar deze liggen ten opzichte van de brug. Negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden door bijvoorbeeld op een andere (nabije) locatie gunstige groeiplaatsen te creëren.

Langs en onder het IJsbaanpad zijn belangrijke waterleidingen gelegen. Hier dient rekening mee gehouden te worden in het ontwerp en zo nodig contact over worden opgenomen met Waternet. Het aspect kabels en leidingen dient met Waternet te worden besproken..

12.4.2 Advies Waternet

De uitgangspunten voor voorliggend bestemmingsplan zijn een aantal keer getoetst bij Waternet. Daarbij heeft Waternet geadviseerd over voorliggend plan. Hierna zijn deze reacties te lezen, en hoe is omgegaan met de reacties van Waternet.

1. Algemeen

Waternet: Enkel in het beleidskader zijn beide waterbeheerders Rijnland en AGV benoemd. Het is echter niet duidelijk in de tekst, dan wel visueel, waar deze grens precies ligt. Dit graag opnemen in een plaatje/tekst. Het deel ten noorden van het IJsbaanpad is in beheersgebied van AGV/Waternet en de rest van Rijnland.

In de tekst ontbreekt het feit dat de drinkwaterleiding Leiduin-Amsterdam langs het IJsbaanpad is gelegen. Hier dient rekening mee gehouden te worden in het ontwerp en zo nodig contact met Waternet.

Reactie gemeente: Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt geheel in beheersgebied van Hoogheemraadschap AGV. Dit is met Figuur 12.1 weergegeven.

De tekst over drinkwaterleiding is opgenomen in de plantoelichting.

2. Keur en legger Amstel Gooi en Vecht

Waternet: In het bestemmingsplan wordt gerefereerd naar de Keur uit 2011. De vigerende Keur is echter 2019.

Reactie gemeente: In paragraaf 12.2.3 zal verwezen worden naar de vigerende keur, te weten de Keur uit 2019.

3. Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

Waternet: Als toevoeging op de GRP van Amsterdam is de Hemelwaterverordening sinds 26 april 2021 van kracht. De hemelwaterverordening ook graag opnemen in de tekst met toelichting hoe dit wordt ingevuld in dit gebied.

Reactie gemeente: In de toelichting zal worden verwezen naar de meest recente wet- en regelgeving.

4. Waterkering & Waterveiligheid

Waternet: In de verbeelding is niet duidelijk zichtbaar wat de kernzone en beschermingszone is in dit gebied. Verzocht wordt dit in de verbeelding expliciet op te nemen.

Reactie gemeente: De ligging van de dubbelbestemming voor de waterkering en de daarop van toepassing zijnde regels zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. De regels die gekoppeld zijn aan deze dubbelbestemming hebben een (wettelijk verplichte) signaleringsfunctie. Het opnemen van de kernzone en beschermingszone op de verbeelding heeft geen toegevoegde waarde, aangezien aan het onderscheid tussen die beide zones ook geen (plan)regels gekoppeld (hoeven te) zijn. De concrete regels voor de kern- en beschermingszone volgen immers uit het vergunningsstelsel van de Waterwet.

5. Oppervlaktewater

Waternet: Voor het bestemmingsplan is het nodig om inzicht te hebben in wat de bestaande en nieuwe situatie wordt qua verharding. Deze is er op dit moment nog niet, maar er wordt wel genoemd dat dit waarschijnlijk boven de 1000 m2 is en er gecompenseerd moet worden. Voor een toename in verharding is een vergunning nodig en moet met het waterschap afgestemd worden waar en hoe de watercompensatie geregeld wordt. Advies om dit op te nemen in de tekst en wanneer bekend dit verder uit te werken in het bestemmingsplan.

Ter hoogte van de zuidzijde van de Sporthallen Zuid ligt een kleine watergang, die overlapt met de plannen van de ondergrondse parkeergarage. Mogelijk dat (een deel van) deze watergang gedempt moet worden. Hiervoor zal ergens oppervlaktewater compensatie aangebracht moeten worden. Geadviseerd wordt hierover met Hoogheemraadschap van Rijnland in gesprek te treden.

Met het Waterschap Rijnland wordt nog gesproken over de verschillende aspecten aangaande het oppervlaktewater. Waternet is ten noorden van het IJsbaanpad waterbeheerder.

Reactie gemeente: In de toelichting zal worden opgenomen dat er bij een toename van meer dan 1.000 m2 een watervergunning vereist is en dat wat betreft de compensatie zal worden afgestemd met het desbetreffende waterschap.

Ten aanzien van de opmerking over het eventueel dempen van de kleine watergang ter hoogte van de zuidzijde van de Sporthallen Zuid kunnen we melden dat hierover in het verleden contact is geweest met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het plangebied is echter niet gelegen binnen de grenzen van het waterschapsgebied van Hoogheemraadschap Rijnland, dus zijn die punten niet meer relevant.

6. Grondwater

Waternet: Met de berekeningen van de grondwaterstroming dient men aan te tonen dat voldaan wordt aan de grondwaternorm en dat in omliggende gebieden met bestaande bouw “geen of slechts verwaarloosbare” verslechtering van de grondwatersituatie optreedt.

Vanuit de gemeente Amsterdam is een afwegingskader Grondwaterneutrale kelders opgesteld. Dit betekent dat alle kelders grondwaterneutraal aangelegd moeten worden. Dit komt in het paraplubestemmingsplan grondwaterneutraal bouwen dat deze zomer vastgesteld wordt. Plangebied Verdi ligt in een gebied met standstill kD (doorlaatvermogen).

Er is nog geen gekwantificeerd geohydrologisch onderzoek om de grondwaterneutraliteit aan te tonen. Dit is wel nodig om goedkeuring te krijgen of dat het grondwaterneutraal wordt aangelegd en of er geen cumulatieve effecten vanuit de verschillende kelders gezamenlijk plaatsvinden. Verzocht wordt de resultaten hiervan op te nemen.

Reactie gemeente: Inmiddels is het bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders in werking getreden. Dat parapluplan wijzigt alleen de vigerende bestemmingsplannen. Om die reden zullen de regels uit dat parapluplan in het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad opgenomen worden. Nieuwe ondergrondse gebouwen mogen dan slechts via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid gerealiseerd worden wanneer is aangetoond dat sprake is van grondwaterneutraal bouwen.

7. Hemelwater

Waternet: Er is niet opgenomen hoe de afwatering van hemelwater wordt geregeld in dit gebied. Dit graag opnemen in de tekst. Wij adviseren om zoveel mogelijk de voorkeursvolgorde “vasthouden, bergen en dan pas afvoeren” aan te houden.

Reactie gemeente: De (voorkeursvolgorde voor) afwatering van het hemelwater zal alsnog in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen.

12.4.3 Waterkering & Waterveiligheid

In het plangebied zijn een primaire waterkering en een compartimenteringskering aanwezig. Deze keringen hebben een zonering die zich uitstrekt tot in het plangebied. Deze zonering is onderverdeeld in het dijkprofiel, de beschermingszones en het profiel van vrije ruimte. Het profiel van vrije ruimte is de ruimte boven de waterkering die is gereserveerd om toekomstige versterkingen van de waterkering mogelijk te maken.

De exacte regels voor werkzaamheden nabij een waterkering staan in de Keur 2019 en Beleidsregels van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Binnen de kernzone, dijkprofiel en profiel van vrije ruimte mogen in principe geen bouwwerken geplaatst worden. Voor werkzaamheden in de beschermingszones, dient te worden bewezen dat de werkzaamheden geen nadelig effect hebben op de waterkering. De stabiliteit, erosiebestendigheid en onderhoudbaarheid van de kering mogen niet nadelig worden beïnvloed, en inspectie van de kering moet mogelijk blijven.

De beschermingszone van de verholen kering overlapt met de geplande aanleg van parkeergarages in Noordzone IJsbaanpad. Het aanvragen van een vergunning voor het bouwen in de beschermingszones is noodzakelijk.

Voor werkzaamheden in, onder, langs, op, bij of aan oppervlaktewater en waterkeringen in het beheer van Waternet en het aanleggen van 1000 m² verharding is een watervergunning of ontheffing van Waternet nodig. Afhankelijk van de complexiteit van de aanvraag en/of werken is het belangrijk om hierover in een vroeg stadium overleg te starten, zodat onderzoeken tijdig kunnen worden gestart en wordt voorkomen dat onnodige onderzoeken worden gedaan. Zie hierna onder 12.4.4.

Overstromingsrisico

Hier wordt aangegeven welke overstromingsscenario's van toepassing zijn binnen het plangebied.

Via het Landelijk Informatiesysteem Water en Overstromingen (LIWO) zijn overstromingskansen en risico's op te halen op straatniveau. Per scenario is te zien wat de maximale waterdiepte zal zijn, met bijbehorende overschrijdingskans. Het LIWO maakt onderscheid in verschillende overstromingsrisico's: vanuit primaire keringen, regionale keringen en vanuit het regionale watersysteem. Hierin wordt onderscheid gemaakt in de volgende kansen:

- Extreem kleine kans: < 1/30.000 per jaar
- Zeer kleine kans: 1/3.000 tot 1/30.000 per jaar
- Kleine kans: 1/300 tot 1/3.000 per jaar
- Middelgrote kans: 1/30 tot 1/300 per jaar
- Grote kans: >1/30 per jaar

Uit de overstromingsrisico kaarten (figuur 12.2 en figuur 12.3) blijkt dat er in het plangebied geen risico is op overstroming. Aanvullende waterveiligheidsmaatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.



Figuur 12.2: Overstromingsrisico primaire waterkeringen



Figuur 12.3: Overstromingsrisico niet-primaire waterkeringen

12.4.4 Oppervlaktewater

Voor de toename van het verharde oppervlak met meer dan 1.000 m2 is een watervergunning nodig. Binnen het gebied van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht moet bij een toename van het verharde oppervlak met meer dan 1.000 m² in stedelijk gebied, 10% van de verhardingstoename als extra oppervlaktewater worden gecompenseerd in hetzelfde watersysteem. Bij het dempen van oppervlaktewater moet dat 1-op-1 (100%) gecompenseerd worden in hetzelfde watersysteem.

De verharding neemt met meer dan 1.000 m2 toe door de beoogde ontwikkeling. Hiervoor zal een vergunning moeten worden gevraagd. In het boezemsysteem van AGV geldt een compensatie-eis van 10%. Dit betekent dat 10% van de toegenomen verharding moet worden gecompenseerd. Compensatie kan alleen plaatsvinden binnen hetzelfde peilvak.

De compensatie voor het dempen van oppervlaktewater en verhardingstoename binnen het gebied van waterschap Amstel, Gooi en Vecht in de Zuidas wordt bijgehouden in de waterbergingsboekhouding (Wbb) Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. Dit heeft als voordeel dat de compensatie niet per project hoeft te worden gerealiseerd. Hierbij is afgesproken dat ook kleinere verhardingstoenames dan 1000 m^2 worden bijgehouden.

Door de herinrichting van het gebied gelden de werkzaamheden als nieuwbouw. Conform de ambities van Rainproof zal de nieuwe omgeving 70 mm regenval (in 1 uur) moeten kunnen verwerken, waarvan 20 mm (in 1 uur) via de riolering af wordt gevoerd en 40 mm tijdelijk lokaal wordt geborgen. De nadere invulling om het plangebied Rainproof te maken, kan pas beginnen als de maaiveldhoogtes en contouren van toekomstige bebouwing (vrijwel) definitief zijn.

Met Waternet zal afstemming plaats vinden over de verschillende aspecten aangaande het oppervlaktewater, zoals de benodigde compensatie voor verharding. In en rondom het plangebied is voldoende fysieke ruimte aanwezig voor een eventuele compensatie van verharding.

12.4.5 Grondwater

Huidige situatie

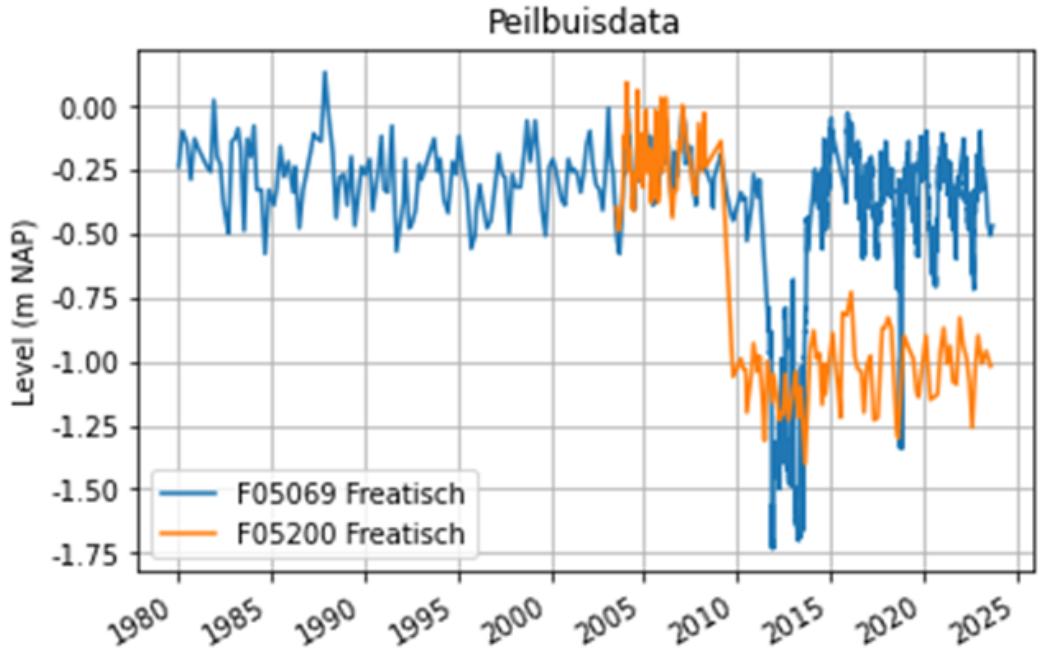
De grondwaterstand in de omgeving van het plangebied wordt gemonitord met peilbuizen. In figuur 12.4 zijn de locaties van de peilbuizen en gegevens van de meetreeksen weergegeven. De individuele meetreeksen zijn opgenomen in figuur 12.5. De in figuur 12.5 vermelde gemiddelde grondwaterstanden zijn gebaseerd op de meetwaarden tot 2009.

In beide tijdreeksen in figuur 12.5 is een trendverandering zichtbaar. Bij peilbuis F05069 lijkt sprake te zijn van een tijdelijke grondwaterstandverlaging (bijvoorbeeld ten behoeve van werkzaamheden). Bij de in figuur 12.5 vermelde gemiddelde grondwaterstanden zijn de meetwaarden tussen 2011 en 2014 niet meegenomen. Bij peilbuis F05200 neemt de gemiddelde grondwaterstand eind 2009 plotseling af met circa 75 cm. De reden hiervan is niet bekend. Er kan sprake zijn van een systematische meetfout (voor of na de trendbreuk) of een ruimtelijke ingreep (bijvoorbeeld het aanleggen van drainage). Gezien de ligging nabij het oppervlaktewater (met peil NAP -0,4 m) is een grondwaterstand van NAP -1 m onwaarschijnlijk. Er wordt vooralsnog hier aangehouden dat de meetwaarden voor 2009 representatief zijn voor de grondwaterstand.

De grondwaterstand varieert globaal tussen NAP -0,6 en 0,0 m. De ontwatering is de diepte van de grondwaterstand onder het maaiveldniveau bij een gemiddeld hoogste grondwaterstand. Conform het omgevingsprogramma riolering (OPR) wordt gestreefd naar een ontwatering van minimaal 90 cm. Deze 90 cm ontwateringsdiepte is voldoende voor het realiseren van bomen, wegen en bebouwing. Uit de grondwaterstandmetingen blijkt dat ontwatering circa 80 cm bedraagt. Met name door hoogteverschillen van het maaiveldniveau kan de ontwatering variëren binnen het plangebied.



Figuur 12.4: Peilbuisgegevens. MV = maaiveldniveau (mNAP), GLG/GG/GHG = gemiddeld laagste grondwaterstand/gemiddelde grondwaterstand/gemiddeld hoogste grondwaterstand (mNAP), berekend als de 6,25/50/93,75 percentielwaarde van de meetreeks, Ontwat = ontwatering (m).



Figuur 12.5: grondwaterstandmetingen.

Toekomstige situatie

De grondwaterstand kan in de toekomst veranderen ten gevolge van bouwactiviteiten (bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe kelders), herinrichting van het maaiveld en klimaatverandering. Met name bij de aanleg van boomgroeiplaatsen en infiltratievoorzieningen dient niet alleen rekening gehouden te worden met de huidige grondwaterstand en ondergrondse obstakels, maar ook met effecten van toekomstige veranderingen. Over het algemeen wordt verwacht dat door klimaatverandering (tot 2085) de gemiddeld hoogste grondwaterstand tot 10 à 20 cm hoger kan worden dan in de huidige situatie. In verband met de korte afstand tot het oppervlaktewater wordt in dit geval een verhoging tot maximaal 10 cm verwacht. De ontwatering zal daardoor afnemen.

Het beleid is voor gemeente Amsterdam genoemd in de Omgevingsvisie 2050 en uitgewerkt in het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027. Voor nieuwbouw- en transformatiegebieden is de norm een ontwateringsdiepte van 90 cm. De 90 cm ontwateringsdiepte is voldoende voor het realiseren van bomen, wegen en bebouwing. In bestaand stedelijk gebied wordt gewerkt met een gebiedsgerichte aanpak. Bij bestaande bouw kan het bijvoorbeeld gewenst zijn een kleinere ontwatering te realiseren, als op een ondieper niveau funderingshout aanwezig is welke onder de grondwaterstand moet blijven.

Bij grootschalige herstructurering van een gebied hanteert de gemeente een voorkeursvolgorde voor grondwatermaatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen:

1. ophogen;

2. aanleg van open water en in een uiterst geval;

3. robuuste ontwateringsmiddelen.

Ophoging van het maaiveld heeft bij een te hoog grondwaterpeil de voorkeur, vanwege de daarbij horende mogelijkheden voor hemelwaterinfiltratie en goed functionerende wegen, bebouwing en bomen. Bovendien is dit ook gunstig voor de waterveiligheid. Drainage in de openbare ruimte ten behoeve van de ontwikkeling is bij transformatie niet wenselijk vanwege de verminderde robuustheid en omdat deze tot in lengte van jaren beheerd moet worden.

Ingrepen in het plangebied mogen geen nadelig effect hebben op de grondwaterstand en stroming. Dit wordt in acht genomen bij uitvoering van plannen. Om de huidige maar ook de toekomstige freatische grondwaterstand te monitoren, wordt in overleg met Wateradviseur Zuidas gekeken of het nodig is om extra peilbuizen aan te brengen.

Parkeergarages

In de plannen is een nieuwe ondergrondse parkeergarage voorzien. Middels het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' wordt geregeld dat kelders grondwaterneutraal zijn en dus geen invloed dienen te hebben op de grondwaterstand en stroming buiten de kavelgrens.

Voor deze en andere plannen geldt dat voor ondergrondse gebouwen voldaan moet worden aan de regels die op basis van het beleid inzake grondwaterneutraal bouwen gelden voor ondergrondse gebouwen. Dit beleid is vertaald in het parapluplan Grondwaterneutrale kelders. De regels uit dat parapluplan zijn, verwerkt in onder meer artikel 11 van de planregels bij dit bestemmingsplan. Dat artikel voorziet in een verbod op het bouwen van ondergrondse (delen van) gebouwen, maar indien wordt aangetoond dat ondergrondse gebouwen grondwaterneutraal kunnen worden gebouwd, dan kan daarvoor via een binnenplanse afwijking een omgevingsvergunning worden verleend.

12.4.6 Hemelwater

Voor het hemelwater geldt het principe van vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren zowel in de bebouwde als onbebouwde omgeving. Hierbij is de hemelwaterverordening leidend.

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

In onderhavige situatie is sprake van de ontwikkeling van de planlocatie naar woningbouw, (onderwijs)voorzieningen en kantoren. Hemelwater zal zoveel mogelijk op een duurzame manier worden opgevangen en vastgehouden op locatie. De aansluiting van hemelwater vanaf de kavels zal zo veel mogelijk op één plek moeten gebeuren, in plaats van op meerdere plekken. Het optimaliseren van dit soort aansluitingen wordt ook in de Waterstrategie Zuidas beschreven.

De beoogde gebouwen moeten zoveel als mogelijk bijdragen aan een goed stadsklimaat. Zo moeten nieuwe daken in Zuidas zoveel mogelijk worden ingezet voor groene en blauwe daken en leefruimte, waar mogelijk in combinatie met waterberging en energieopwekking. Regenwater moet zoveel mogelijk op de kavels zelf opgevangen en geborgd worden. Hiervoor gelden de eisen vanuit de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam. Bij de verdere planuitwerking zal ervoor gezorgd worden dat het hemelwater gescheiden wordt afgevoerd en ge?nfiltreerd wordt in de bodem. Hierbij worden geen uitlogende materialen gebruikt. Verder is via de planregels geregeld dat daken voorzover

niet bedekt met zonnepanelen, voor minimaal 30% moeten bestaan uit een groendak.

12.5 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling wordt invulling gegeven aan de van toepassing zijnde regelgeving- en beleid. De beoogde ontwikkeling heeft mogelijk effecten op de watersituatie. Er geldt een compensatieplicht en er zullen werkzaamheden nodig zijn in de keringszone. Hiervoor is nadere afstemming met Waternet nodig over de vereiste toestemmingen. Gelet op het voorgaande is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er niet toe leiden dat te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

13.2 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming

In de Wnb zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

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

Soortenbescherming

De Wnb beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van dit soort vogels.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en onderhoud, op grond van de 'Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland' vrijstellingen van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken en Klimaat of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd totdat over de nieuwe gedragscode is beslist. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Wnb onuitvoerbaar.

13.3 Resultaten onderzoeken

13.3.1 Onderzoek ecologie Noordzijde IJsbaanpad

Hoofdgroenstructuur

Binnen het plangebied bevinden zich geen gebieden die onderdeel zijn van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. In de directe omgeving ligt aan de oostzijde de Begraafplaats Buitenveldert en ten westen de sportparken Zuid en De Schinkel die wel onderdeel zijn van de Hoofdgroenstructuur. De ontwikkelingen binnen het plangebied hebben geen effect op de Hoofdgroenstructuur.

Concept Hoofdgroenstructuur (nog niet vastgesteld)

Ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan (mei 2024), wordt het nieuwe Concept Hoofdgroenstructuur voorbereid. Binnen het plangebied bevinden zich gebieden (groene verbindingen) die onderdeel zijn van de nieuwe Concept Hoofdgroenstructuur, al zijn deze van beperkte omvang. Zekerheidshalve is op 8 mei 2024 aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) gevraagd om een advies uit te brengen. Op 21 mei 2024 heeft het TAC positief geadviseerd op voorliggend bestemmingsplan, zie Bijlage 20 bij het bestemmingsplan. Kortom: de ontwikkelingen binnen het plangebied doen geen afbreuk aan de toekomstige Hoofdgroenstructuur.

Houtopstanden

Binnen het plangebied bevinden zich momenteel een aantal bomen. Ten behoeve van de ontwikkeling zullen die bomen gekapt of (tijdelijk) verplaatst moeten worden. Mogelijk te kappen bomen staan binnen de bebouwde kom, de regels uit de Wnb ten aanzien van houtopstanden zijn hier dus niet van

toepassing. De Bomenverordening van de gemeente Amsterdam en Plan Groene Zuidas vormen voor eventueel te kappen bomen het toetsingskader.

In Amsterdam geldt op grond van de Bomenverordening voor alle bomen met een met een diameter vanaf 30 cm (gemeten op 1,3 meter hoogte) een vergunningsplicht. Enkele van de in het plangebied aanwezige bomen hebben (bijna) een dergelijk omvang, hierdoor dient er bij kap- en/of snoeiwerkzaamheden een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Naar verwachting dienen er 17 kapvergunningplichtige bomen te worden geveld als gevolg van de herontwikkeling. Te zijner tijd dient een Bomeneffectanalyse (BEA) te worden opgesteld. Uit de BEA zal blijken wat de omvang, kwaliteit en levensduur van de bomen is en in hoeverre het verplanten van bomen tot de mogelijkheden behoort.

De ontwikkeling voorziet in groene voorzieningen waar voldoende ruimte zal zijn om bomen te (her)planten. De uitwerking van het groen in het plangebied vindt plaats aan de hand van een Landschapsinrichtingsplan of vergelijkbaar plan.

Ecologisch onderzoek Tauw

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een ecologisch onderzoek verricht naar de ecologische waarden en kansen binnen het plangebied (Bijlage 17 bij het bestemmingsplan). Hierna wordt in het kort samengevat wat de resultaten uit dit onderzoek zijn.

Stikstofdepositie

De projectlocatie is niet gelegen in of direct aan de rand van een Natura 2000-gebied of aangewezen als (onderdeel van) Natuurnetwerk Nederland (NNN), weidevogelleefgebied of een natuurverbinding. Het plangebied bevindt zich op circa 10,5 kilometer van stikstofgevoelig habitat. Gedurende de sloop van de panden, het bouwen van nieuwe panden, het gebruik van de panden en de herinrichting van de buitenruimte wordt gebruik gemaakt van mobiele werktuigen die stikstof kunnen uitstoten. In paragraaf 13.3.3 wordt nader ingegaan op de stikstofdepositie als gevolg van deze ontwikkeling.

Flora

De aanwezigheid van beschermde flora in het projectgebied kan worden uitgesloten. Nader onderzoek en een ontheffing Wnb ten aanzien van beschermde flora is dus niet nodig.

Grondgebonden zoogdieren

De aanwezigheid van de boommarter, steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing, waterspitsmuis, eekhoorn en eikelmuis kan worden uitgesloten. Wat betreft grondgebonden zoogdieren is nader onderzoek en ontheffing Wnb dus niet nodig.

Vleermuizen

De beoogde ontwikkeling vindt plaats nabij geschikte verblijfplaatsen van vleermuizen. Dit kunnen zomer-, kraam-, paar-, en/of (massa) winterverblijfplaatsen betreffen van diverse soorten. Daarnaast is mogelijk ook aantasting van een essentiële vliegroute aan de orde. Hierdoor leiden de werkzaamheden mogelijk tot het verstoren, doden en/of vernietigen van verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen. Om aan te tonen of uit te sluiten dat verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes van vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn is nader onderzoek noodzakelijk.

Onderzoek naar verblijfplaatsen

Het vervolgonderzoek dient in twee periodes plaats te vinden. In de periode 15 mei – 15 juli (zomer- en kraamverblijfplaatsen) zijn drie bezoeken met minimaal 20 dagen tussen elk bezoek nodig. In de periode 15 augustus – 10 september (paarverblijf- en zwermplaatsen) zijn twee onderzoeken nodig met 20 dagen tussen elk bezoek.

Het vervolgonderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen wordt in een later stadium van het algehele proces uitgevoerd, omdat sloop van de gebouwen op korte termijn nog niet aan de orde is. Tevens is het op dit moment nog niet duidelijk hoe de te bouwen gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte er precies uit gaan zien. Bovendien is nader onderzoek naar dieren die vallen onder artikel 3.5 van de Wnb enkel drie jaar geldig. Wel dient er rekening mee gehouden te worden dat na het uitvoeren van het onderzoek mogelijk een ontheffingsaanvraag benodigd is. Het proces van de aanvraag én het nemen van alle noodzakelijke maatregelen duurt in de regel zes tot twaalf maanden en is sterk afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoeringsplanning.

Voorgaande staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Een aanvrager dient zich te vergewissen van bovenstaande termijnen en dus tijdig te beginnen met onderzoek naar mogelijke verblijfplaatsen en daarvoor benodigde maatregelen.

Onderzoek essentiële vliegroutes

Wat betreft de vliegroutes van vleermuizen is wel al aanvullend onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 13.3.2 wordt dit nader toegelicht.

Jaarrond beschermde nesten

De voorgenomen werkzaamheden leiden niet tot het verstoren en/of vernietigen van verblijfplaatsen van soorten met jaarrond beschermde nesten. Een nader onderzoek en een ontheffing van de Wnb is betreffende jaarrond beschermde vogelnesten niet noodzakelijk.

In gebruik zijnde nesten

Vogels kunnen gedurende het gehele jaar gaan broeden. Het is daarom belangrijk om hier voorafgaand aan de werkzaamheden rekening mee te houden. De kans op een broedgeval in het plangebied is het grootst in de periode maart tot en met augustus. Het is noodzakelijk om voorafgaand aan de werkzaamheden (in het broedseizoen) contact op te nemen met een ecoloog om te bepalen of een controle op nesten van broedvogels nodig is.

Amfibieën

Nader onderzoek en ontheffing Wnb is wat betreft de vinpootsalamander, alpenwatersalamander en rugstreeppad niet nodig.

Reptielen

Nader onderzoek en een ontheffing Wnb is voor de ringslang niet nodig.

Vlinders

Voor iepenpage en grote vos dient nader onderzoek uitgevoerd te worden als de (waardplanten etc.) gekapt of gesnoeid moeten worden. Afhankelijk van het nader onderzoek kan het nemen van maatregelen en/of het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk zijn.

Het nader onderzoek vindt plaats wanneer er meer duidelijkheid is over de ontwerpen van de te bouwen gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte. Pas op dat moment zal er een nader onderzoek naar de hiervoor genoemde vlindersoorten plaatsvinden.

Voorgaande staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Een aanvrager is er zelf voor verantwoordelijk om tijdig te beginnen met onderzoek naar de benodigde maatregelen en eventuele ontheffingen.

Libellen

Nader onderzoek en een ontheffing Wnb is wat betreft libellen niet aan de orde.

Exoten

In de nabije omgeving van het plangebied zijn waarnemingen van Japanse duizendknoop bekend. Bij het uitvoeren van werkzaamheden en grond roerende activiteiten dient men hier rekening mee te houden. De soort kan zich gemakkelijk verspreiden. Indien de soort aanwezig is kan dat gedeelte afgezet worden om betreding en verspreiding te voorkomen.

13.3.2 Vervolgonderzoek vliegroutes vleermuizen

In de periode van juli – september 2023 is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van essentiële vliegroutes en foerageergebieden ter plaatse van de watergang Stadiongracht (Bijlage 18 bij het bestemmingsplan).

Na drie veldbezoeken is de conclusie getrokken dat vanwege het veelvuldig gebruik van de vliegroute door gewone dwergvleermuis en watervleermuis de Stadiongracht als een essentiële vliegroute functioneert voor deze soorten. Door de hoge aantallen van foeragerende gewone dwergvleermuizen, fungeert deze watergang voor deze soort ook als essentieel foerageergebied.



F*iguur 13.1: In het blauw: ligging essentiële vliegroute.*

Nu sprake is van essentiële vliegroutes, dient te worden onderzocht of en zo ja welke mogelijke negatieve effecten kunnen ontstaan door de werkzaamheden en nieuwe inrichting van het gebied op die

vliegroutes en hoe die kunnen worden voorkomen. Mogelijk negatieve effecten door de werkzaamheden en/of inrichting van het gebied kunnen voorkomen worden door het treffen van mitigerende maatregelen. Welke maatregelen moeten worden getroffen, volgt uit nader te treffen onderzoek. De eventuele negatieve effecten, en hiervoor te treffen mitigerende maatregelen zijn namelijk afhankelijk van het soort werkzaamheden en de beoogde nieuwe inrichting, welke op dit moment nog niet vast te stellen zijn.

Hierdoor kunnen negatieve effecten op een essentiële vliegroute van gewone dwergvleermuis en watervleermuis en essentieel foerageerbied van gewone dwergvleermuis op dit moment niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit is vaker het geval bij gebiedsontwikkeling en hoeft de uitvoerbaarheid niet te raken. Van belang is dat tijdig wordt gestart met onderzoek doen naar mogelijke negatieve effecten en maatregelen die nodig zijn om deze effecten te mitigeren dan wel compenseren (zie hierna).

Indien het voorkomen van negatieve effecten met mitigerende maatregelen niet tot de mogelijkheden behoort, dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. In dat geval moet tijdig worden onderzocht welke compenserende maatregelen moeten worden getroffen. In het Vleermuisonderzoek (bijlage 18) wordt gesproken over enkele mogelijke maatregelen zoals:

- Het op een bepaalde manier afstemmen van verlichting tijdens de bouw- en gebruiksfase;
- Het beperken van verlichting vanuit woningen
- Creëren alternatieve vliegroute.

Conclusie

Er is sprake van essentiële vliegroutes ten noorden van het plangebied voor twee vleermuissoorten. De te treffen maatregelen en de vraag of wel/niet een ontheffing moet worden aangevraagd is afhankelijk van het ontwerp van de te bouwen gebouwen, de beoogde werkzaamheden en de inrichting van de openbare ruimte. Het is op dit moment nog niet duidelijk welke maatregelen in dit geval het meest wenselijk en effectief zullen zijn. Dat nog nader onderzoek nodig is staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg, zeker nu bekend is dat onderzoek nodig is en dat de maatregelen van beperkte omvang zijn en bovendien ook haalbaar en realiseerbaar.

13.3.3 Ecologisch protocol

Bij de aanvraag omgevingsvergunning ten behoeve van het slopen van de huidige bebouwing en de bouw van de nieuwe gebouwen geldt dat een ecologisch protocol dient te worden aangeleverd door degene die aanvraag heeft ingediend. In het ecologisch protocol dient te worden aangegeven welke maatregelen er worden getroffen ter bescherming van beschermde soorten. Een ecoloog zal adviseren over dit protocol en zo nodig adviseren om een ontheffing aan te vragen.

13.3.4 Stikstofonderzoek

Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de herontwikkeling kan er stikstof vrijkomen. De bouwvrijstelling is komen te vervallen door een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 2 november 2022), waardoor ook de aanlegfase onderzocht dient te worden. Er is dus een Aerius-berekening uitgevoerd voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase.

Uit de Aerius-berekening (Bijlage 19 bij het bestemmingsplan) blijkt dat de bijdrage aan de stikstofdepositie van de herontwikkeling van het IJsbaanpad is berekend met vigerende versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator (versie 2023.1.2)

Met het rekenmodel Aerius zijn de volgende maximum bijdragen berekend:

- 0,00 mol/ha/jaar voor de aanlegfase
- 0,00 mol/ha/jaar voor de gebruiksfase (de beoogde situatie)

Daarmee zijn er voor de zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen negatieve effecten te verwachten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden ten gevolge van het voorliggende bestemmingsplan en is er voor het aspect stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht voor de herontwikkeling van de noordzone van het IJsbaanpad in het kader van de Wnb.

13.3.5 Kansen voor biodiversiteit

Voor de herontwikkeling liggen er mogelijkheden voor biodiversiteitsherstel door:

• Het opstellen van een concreet ecologisch beheer- en/of inrichtingsplan, bijvoorbeeld gericht op verhoging van de bloemrijkdom voor bijen. Hierbij dient zo veel mogelijk te worden aangesloten bij de (toekomstige) situatie, gemeentelijk natuurbeleid en regionale doelsoorten en potenties. Biodiversiteit vraagt om maatwerk en ieder project is anders. Voorbeelden van potentiële maatregelen zijn:

- Het versterken van populaties door te voorzien in nestkasten en/of verblijfplaatsen (bijvoorbeeld vogels en vleermuizen), wanneer blijkt dat nestgelegenheid een beperkende factor is.
- Het vergroten van de diversiteit aan leefgebied voor planten en dieren door via aanplant of beheer te zorgen voor verschillende biotooptypen (water, oevers, kruidenvegetatie, struweel, bomen, bos) en geleidelijke overgangen hiertussen
- Het vergroten en versterken van leefgebieden voor planten en dieren door ecologisch beheer van (openbaar) groen, bijvoorbeeld door het beheer van grasvegetaties af te stemmen op bloemrijkdom en insecten.
- Het verbinden van leefgebieden door het aanbrengen of herstellen van lijnvormige landschapselementen (houtwallen, singels, hagen, sloten) of het realiseren van andere ontsnipperingsmaatregelen (bijvoorbeeld faunapassage).
- Het versterken van leefgebied en migratiezones door het aanbrengen van natuurlijke elementen als takkenrillen, dood hout, of stenige elementen.
- Het beperken van verstoring door bijvoorbeeld verlichting of geluid.
- Het terugdringen van overwoekerende en/of invasieve plantensoorten met negatieve effecten op biodiversiteit en de mens (bijvoorbeeld Japanse duizendknoop, reuzenberenklauw).

Bij de sloop/nieuwbouw en de inrichting van de buitenruimte en de openbare ruimte zullen de kansen voor biodiversiteit worden betrokken en afgewogen.

13.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft mogelijk negatieve effecten op door de Wnb beschermde soorten, namelijk vleermuizen, grote vos, iepenpage en algemene broedvogels. Voor vleermuizen is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen in gebouwen en bomen. Mochten waardplanten van iepenpage of grote vos gesnoeid of gekapt worden dan dient nader onderzoek uitgevoerd te worden. Voor deze soorten is het noodzakelijk nader onderzoek uit te voeren conform de vastgestelde soort specifieke protocollen en methodes. Afhankelijk van het nader onderzoek en een nadere uitwerking kan het nemen van maatregelen en/of het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk zijn. Verder dient rekening gehouden te worden met algemene broedvogels en dienen in het kader van de zorgplicht (mogelijk) enkele aanvullende maatregelen genomen te worden.

Dat er nog enkele onderzoeken plaats moeten vinden, en dat er mogelijk een ontheffing aangevraagd moet worden, staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Het is op dit moment alleen niet mogelijk om nauwkeurig onderzoek te doen naar welke maatregelen in deze specifieke situatie nodig zijn, omdat alle informatie die hiervoor nodig is, nog niet bekend is. Bekend is wel dat de maatregelen die mogelijk nodig kunnen zijn, haalbaar en realiseerbaar zijn.

Hoofdstuk 14 Hoogbouwaspecten

14.1 Bezonning

De maximale bouwhoogte voor de te realiseren gebouwen wordt gemaximeerd tot verschillende maximale bouwhoogten (39, 42, 49 en 38 meter gemeten in meter vanaf NAP). In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is op basis van een voorbeeldverkaveling op basis van het maximale bouwvolume per kavel onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied.

In de wet zijn geen normen opgenomen wat betreft bezonning. Dit neemt niet weg dat in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Beoordeeld moet worden of de schaduweffecten die optreden niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

In beginsel is het bevoegd gezag vrij om zelf normen te bepalen en te hanteren. In de praktijk maken de meeste bevoegde gezagen gebruik van de TNO-norm. Er zijn twee soorten TNO-normen, namelijk de lichte en de strenge:

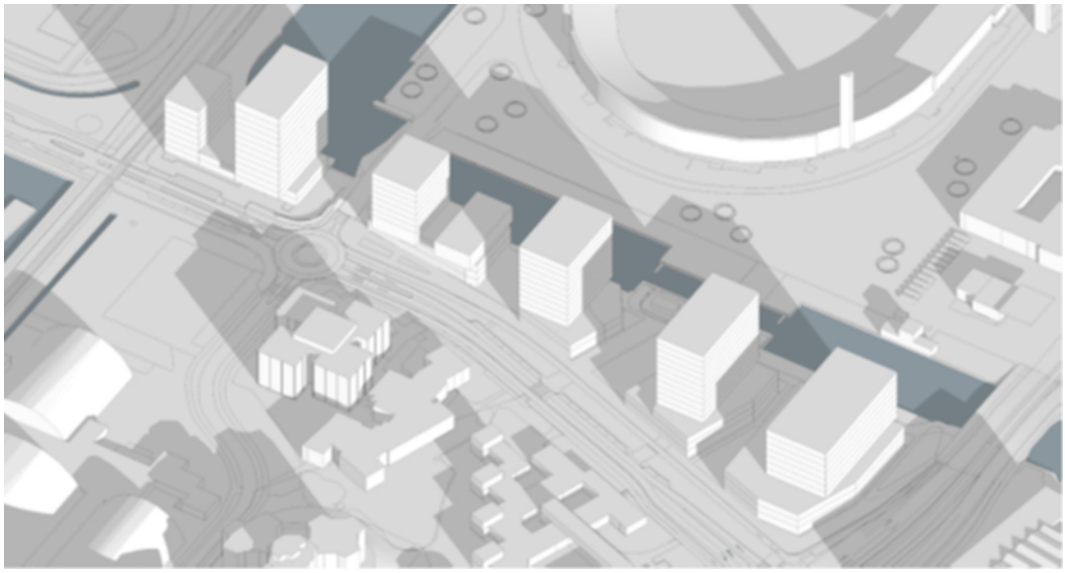
- De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
- De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

De gemeente Amsterdam hanteert een eigen toetsingsmoment voor bezonning. Dit gebeurt in het kader van stedenbouwkundig onderzoek. De norm die Amsterdam hanteert is een op de lichte TNO-norm gebaseerde variant. De TNO-normen zijn geen wettelijke, bindende regels, wat betekent dat hier (gemotiveerd) van kan worden afgeweken.

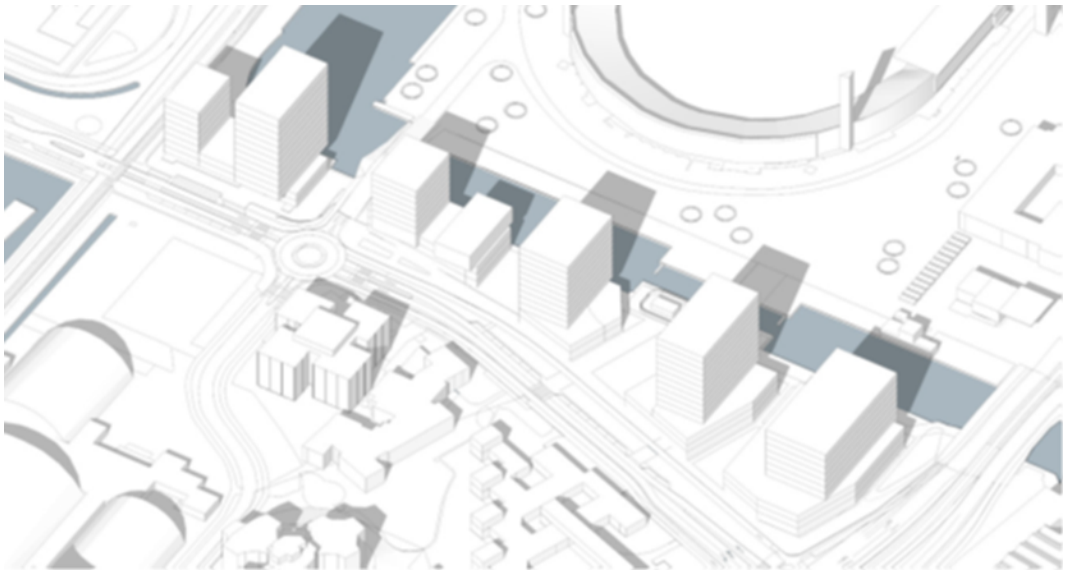
De Amsterdamse bezonningsnorm houdt in dat er ten minste twee bezonningsuren per dag op de vensterbank in de periode tussen 21 maart en 21 september moeten zijn. Het verschil met de lichte TNO-norm zit niet in het aantal bezonningsuren per dag, maar wel in de periode waarnaar wordt gekeken.

Bezonningsstudie

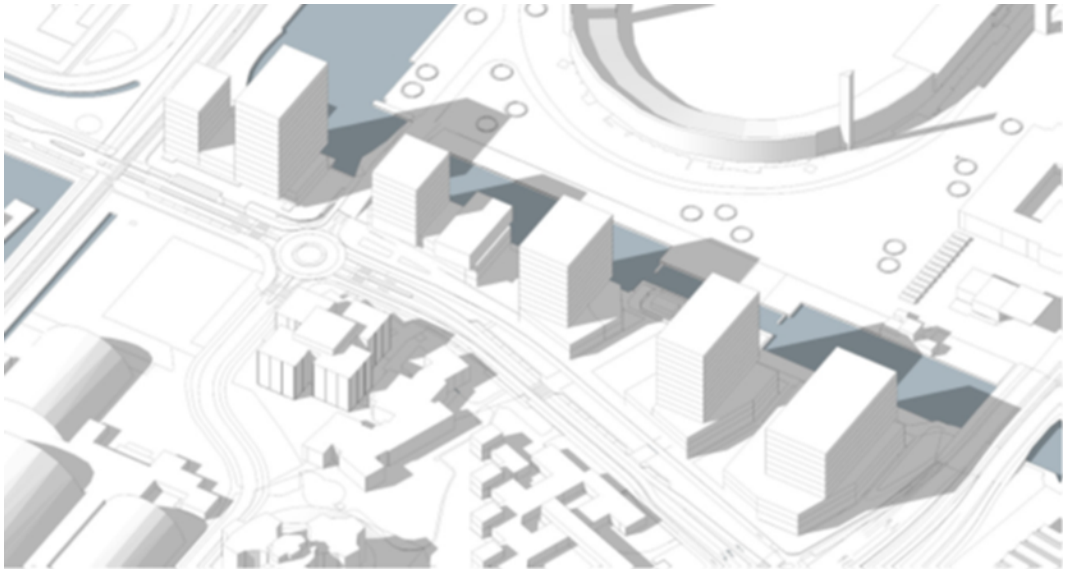
De gemeente heeft een bezonningsstudie (Bijlage 15 bij het bestemmingsplan) uitgevoerd voor de maximale kavelvolumen voor de herontwikkeling van Noordzone IJsbaanpad. De resultaten op de twee meetdagen (21 maart en 21 september) zijn hieronder weergegeven. Hierin is te zien dat de gevels van de kavel op deze meetdagen meer dan 2 uur per dag direct zonlicht ontvangen. Dit komt onder meer door de stedenbouwkundige opzet waarbij de hoogteaccenten op voldoende afstand van elkaar zijn gesitueerd. De noordzone is, vanwege de zonstand, hierin minder goed bedeeld, wat meegenomen dient te worden bij het ontwerpen en intekenen van plattegronden, met betrekking tot een goede woonkwaliteit voor alle woningen. In de omgeving van het plangebied is ook geen sprake van een onacceptabele schaduwwerking.



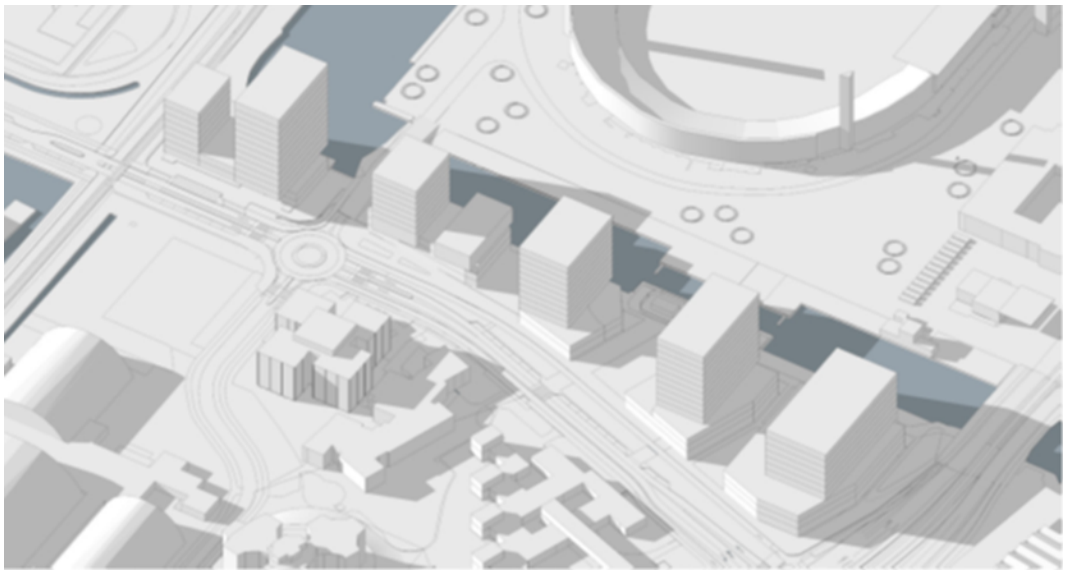
21 maart 9:00 uur



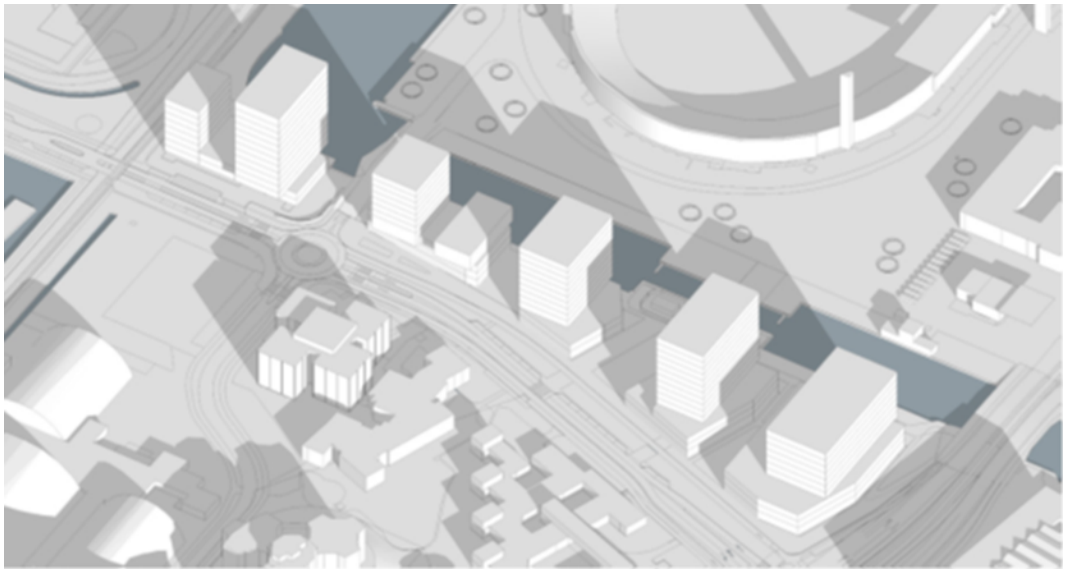
21 maart 12:00 uur



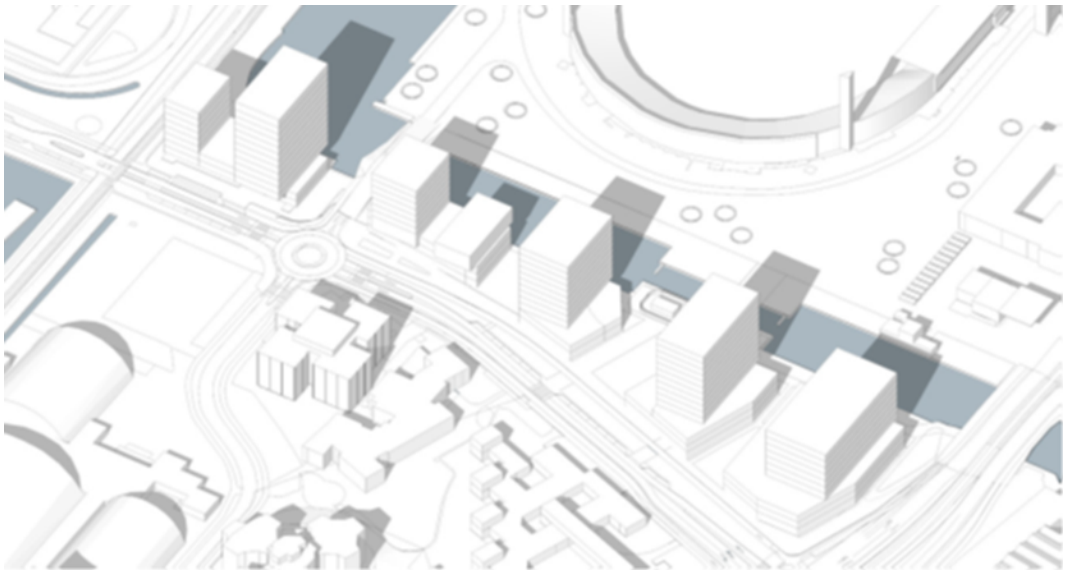
21 maart 15:00 uur



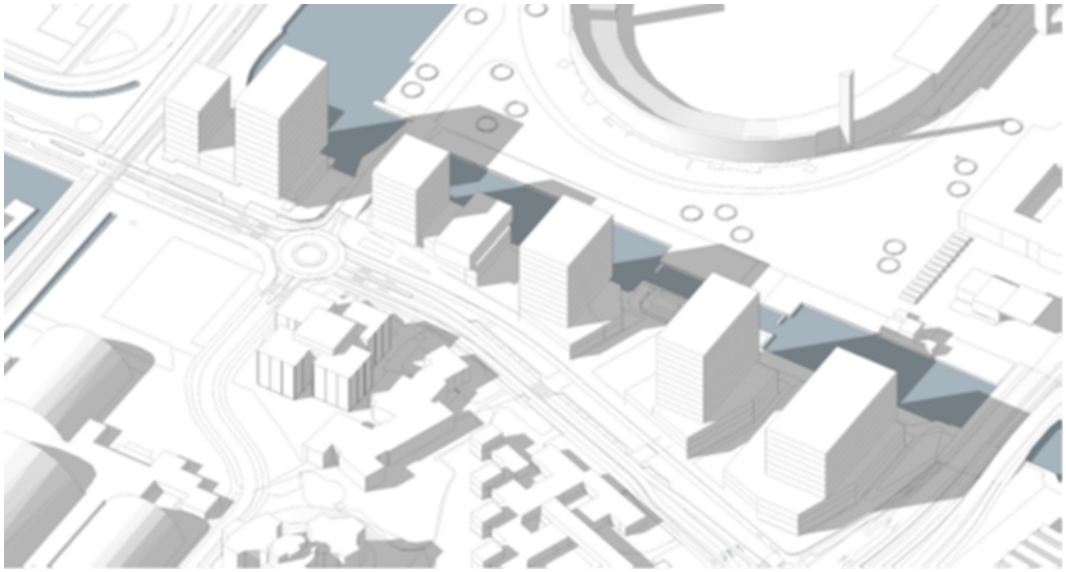
21 maart 17:00 uur



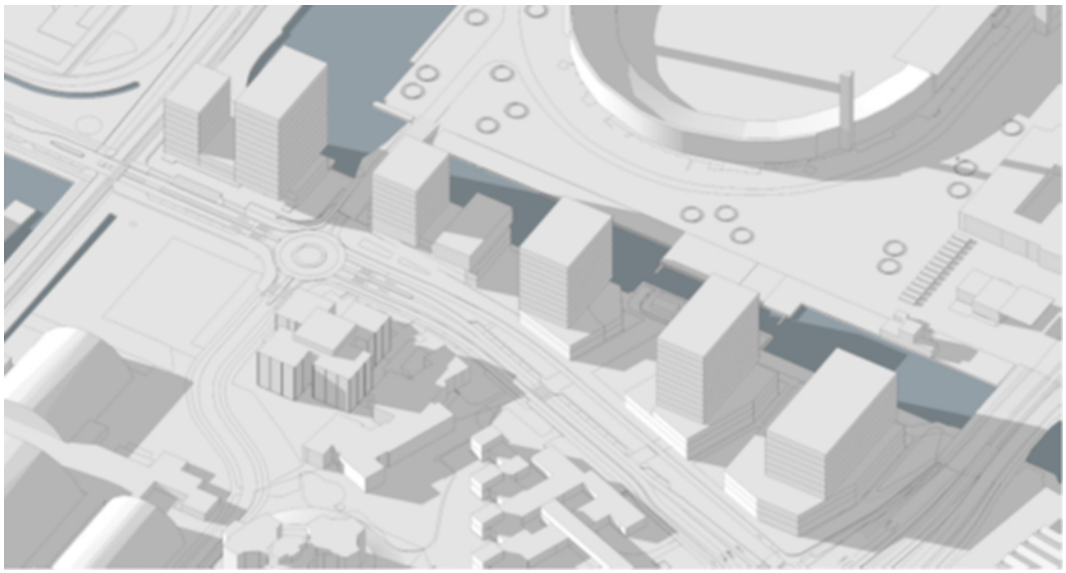
21 september 9:00 uur



21 september 12:00 uur



21 september 15:00 uur



21 september 17:00 uur

Bezonning binnen het plangebied

Op basis van de verrichte bezonningsstudie kan in ieder geval worden geconcludeerd dat voor alle kavels wordt voldaan aan de Amsterdamse norm voor bezonning. Verder geldt dat Zuidas een hoog stedelijk gebied is. Voor de bebouwing binnen het plangebied geldt verder dat deze relatief hoog is en veel bebouwing mogelijk maakt per kavel. De vormgeving van de bouwvlakken zorgen ervoor dat er ondanks de dichtheid van de bebouwing geen sprake is van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Door de verschillende bouwhoogtes die in het plan mogelijk worden gemaakt, is het voorkomen van schaduwwerking op gebouwen en (openbare) terreinen en op openbaar groen onmogelijk

Bezonning buiten het plangebied

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de schaduwwerking op de bestaande bebouwing in de omgeving door de nieuwbouw minimaal is. Slechts op de bebouwing ten westen van het plangebied (Olympic Hotel) zal sprake zijn van een afname van de bezonning gedurende de namiddag in de maanden waarin de zon lager staat, te weten de maanden november – februari. Deze afname in bezonning is in dit gebied niet onacceptabel. Te meer omdat sprake is van een hotelfunctie. Dit weegt de raad anders dan de bezonning van een woning.

Concluderend geldt wat de raad betreft dat zowel binnen als buiten het plangebied sprake is van een acceptabele bezonningssituatie als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan.

14.2 Windhinder

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam maken. Windhinder is de mate van hinder als gevolg van wind die wordt ervaren op het maaiveld door gebruikers. Dit wordt besproken onder 'Windhinder'.

Winddruk, ook wel windbelasting genoemd, ontstaat op gebouwen en bouwwerken maar heeft niet zozeer met windhinder of windbeleving te maken. Dit wordt besproken onder 'Winddruk'.

Windhinder

Op grond van onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) 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 of beperking van windhinder kunnen maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 39, 42, 49 en 38 meter, gemeten in meter vanaf NAP. De maximale bouwhoogte van de onderbouw (de basementen) varieert van 9 tot 20 meter gemeten vanaf NAP. De gevolgen van de nieuwbouw voor het windklimaat in de omgeving zijn onderzocht.

Voor de ontwikkeling van het noordelijke deel van Verdi (bestaande uit de herontwikkeling van de Sporthallen Zuid, de noordzone van het IJsbaanpad en Tripolis) is in 2020 een digitaal windhinderonderzoek uitgevoerd conform de NEN 8100 (Bijlage 11 bij het bestemmingsplan). Daarbij is steeds een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie (bestaande bebouwing) en de herontwikkeling van de noordzone van het IJsbaanpad.

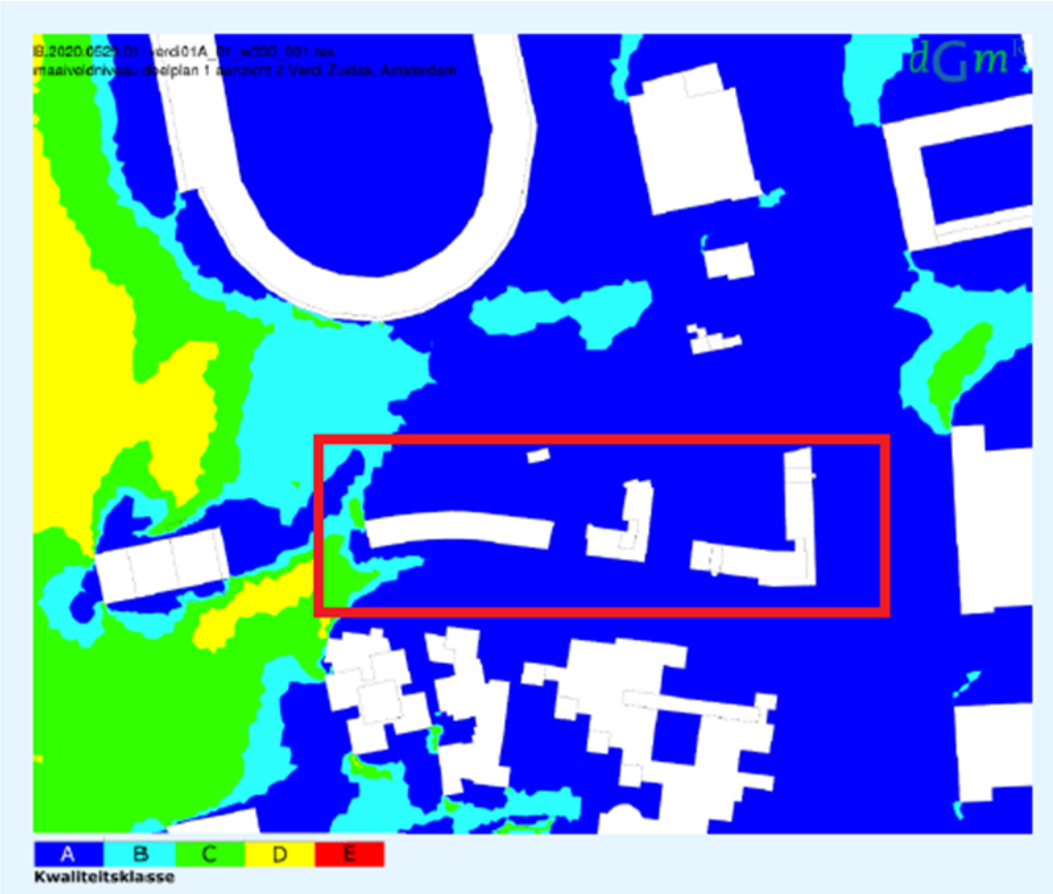
Vooropgesteld wordt dat er in de huidige situatie in het gebied geen sprake is van windgevaar. In het onderzoek wordt verder stilgestaan wat in de huidige situatie het windklimaat is.

Zoals op figuur 1 is afgebeeld, is ter plaatse van de noordzone van het IJsbaanpad (binnen het plangebied) in de huidige situatie overwegend sprake van kwaliteitsklasse A (goed voor doorlopen, slenteren en langdurig zitten). Enkel aan de westzijde van het gebied is op een enkele plek sprake van kwaliteitsklasse B en C.

Ter plaatse van het Olympisch Stadion (buiten het plangebied) is aan de zuidzijde in de huidige situatie sprake van overwegend kwaliteitsklasse A en B (goed voor doorlopen en slenteren, matig voor langdurig zitten). Dit gebied betreft het Stadionplein, wat hoofdzakelijk wordt gebruikt als verkeersruimte en incidenteel als evenementenlocatie. Aan de zuidwestzijde van het Olympisch Stadion is in de huidige

situatie sprake van kwaliteitsklasse D (matig voor doorlopen en slecht voor slenteren en langdurig zitten).

Rondom het Olympic Hotel (gelegen aan de westzijde van figuur 14.1, buiten het plangebied) is in de huidige situatie sprake van een windklimaat variërend tussen de kwaliteitsklasse A, B, C en D.



Figuur 14.1: huidige windsituatie ter plaatse van de noordzijde van het IJsbaanpad (rood omlijnd).

De effecten van de nieuwbouw ter plaatse van de noordzone van het IJsbaanpad zijn zichtbaar op figuur 14.2, zie hieronder. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van de volgende maximale bouwhoogte (van oost naar west): 38 meter, 49 meter, 42 meter en 39 meter.

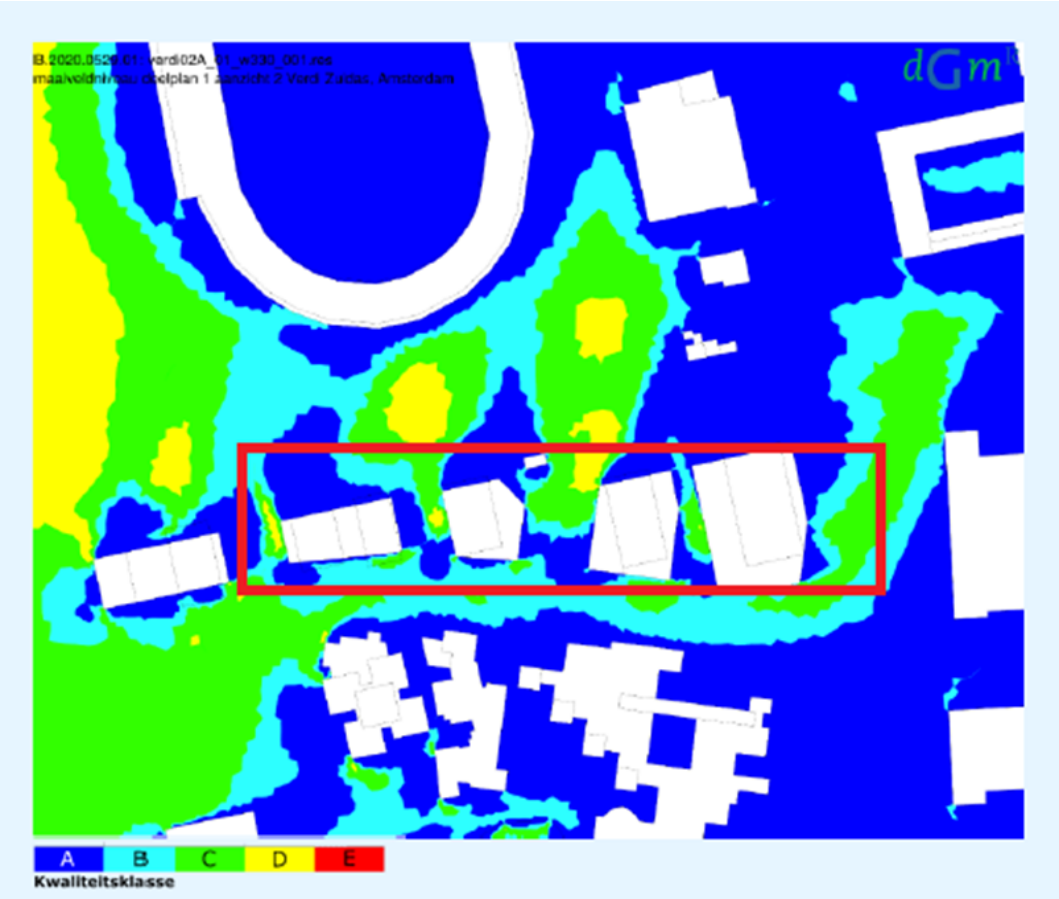
Aan de noordzone van de nieuwbouw is sprake van een verslechtering van het windklimaat. Waar in de huidige situatie overwegend sprake is van kwaliteitsklasse A, wordt dit in de nieuwe situatie een variatie tussen kwaliteitsklasse A, B, C en D. Dat betekent dat op de meest ongunstige plaatsen nog steeds sprake is van een matig tot goed windklimaat voor doorlopen. Hoewel er een verslechtering van het windklimaat optreedt, wordt het windklimaat als aanvaardbaar beoordeeld.

Er zijn dan ook geen maatregelen nodig om een aanvaardbaar windklimaat te waarborgen. Wel zal er meer groen (bomen, beplanting) worden geplaatst in de open(bare) ruimte tussen de gebouwen dan nu het geval is. Dit heeft meerdere positieve effecten waaronder dat de toevoeging van groen het windklimaat en de beleving van degene die zich in het gebied bevindt, aangenamer zal maken.

Ook aan de west- en zuidzijde van het Olympisch Stadion (Stadionplein) is een verslechtering van het

windklimaat te verwachten. Ook op deze locatie is een variatie van kwaliteitsklasse A, B, C en D te verwachten. Gelet op de functie van deze locatie (verkeersruimte en evenementenlocatie) is ook hier sprake van een acceptabel windklimaat.

Rondom het Olympic Hotel (gelegen aan de westzijde van figuur 2) is in ook in de toekomstige situatie sprake van een windklimaat variërend tussen de kwaliteitsklasse A, B, C en D. Rondom deze bebouwing treedt geen verslechtering op van het windklimaat.



Figuur 14.2: toekomstige situatie met de ontwikkeling van de noordzijde van het IJsbaanpad (rood omlijnd).

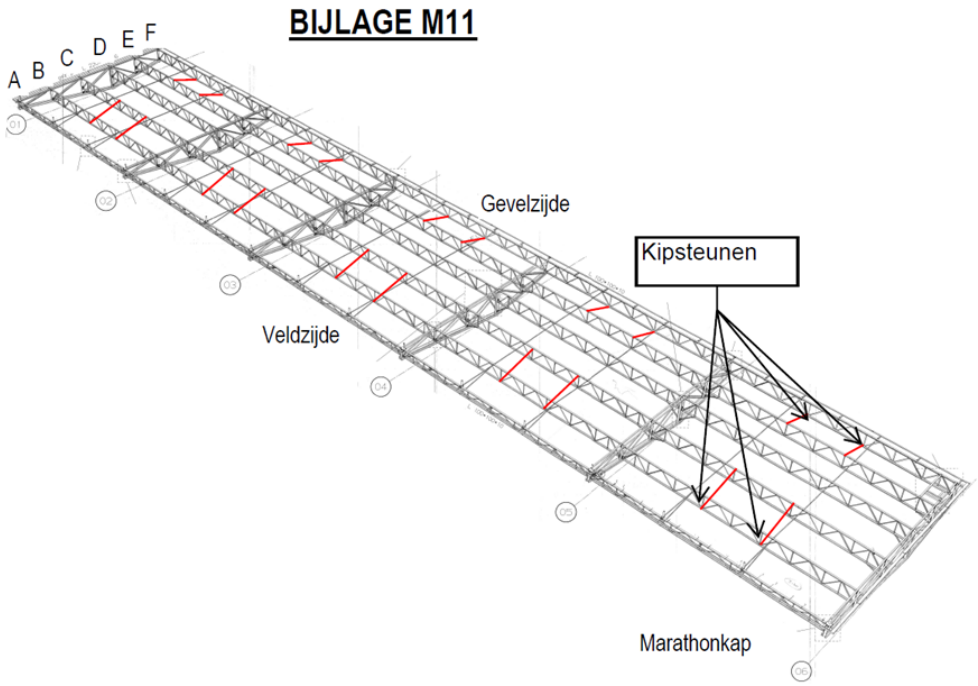
Concluderend is, hoewel een verslechtering optreedt van het windklimaat in en rondom het plangebied, nog altijd sprake van een acceptabel windklimaat als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan. Het wordt niet noodzakelijk geacht om maatregelen te treffen om het windklimaat te verbeteren. Dit neemt niet weg dat het beoogde groen (bomen, struiken) in het gebied zal bijdragen aan het aangenamer maken van het verblijf in het gebied, ook voor wat betreft eventuele windhinder.

Winddruk

Naast effecten op het windklimaat in de openbare ruimte, kan er als gevolg van de nieuwbouw winddruk ontstaan op omliggende gebouwen. Winddruk kan leiden tot schade of onveilige situaties. Het Olympisch Stadion, dat ten noorden van de herontwikkeling is gelegen, bestaat uit een sportveld met twee tribunes met tribunedaken (aan de oost- en westzijde bezien vanaf de noordzone van het IJsbaanpad). De winddruk als gevolg van de nieuwbouw die mogelijk op het Olympisch Stadion kan

ontstaan, is gemeten door middel van een windtunnelonderzoek met dynamische drukmetingen bij de hoofddraagconstructie (Bijlage 12 bij het bestemmingsplan). De conclusie van dit winddrukonderzoek is, kort gezegd, dat bij de nieuwbouw het hoogste, opwaarts werkende, drukverschil met ca. 2,5% toeneemt. Alleen op het meest oostelijke kavel (Kavel 1) is dit op het maatgevende meetpunt zelfs 8%. Beide op het kleine (oostelijke) tribunedak (de Marathontribune). In een vergelijking met de situatie zonder de nieuwbouw is te zien dat de maximaal voorkomende momenten tot ca. 6% toenemen op het grote (westelijke) tribunedak en ca. 3% op het kleine (oostelijke) tribunedak. In de meetresultaten van beide tribunedaken zijn effecten van veranderde turbulentie, maar ook afscherming zichtbaar.

Op basis van de conclusies uit het onderzoek van 11 november 2022, is nader constructief onderzoek gedaan door ingenieursbureau VanRossum naar de spanten, gordingen en klemconstructie van de tribunedaken (Bijlage 13 bij het bestemmingsplan). In het onderzoek van 16 december 2022 is rekening gehouden met een volledige realisatie van het plangebied. De conclusie van dit onderzoek luidt dat de spanten, gordingen en klemconstructie van de westelijke Eretribune voldoen. Voor de oostelijke Marathontribune geldt dat de spanten, klemconstructie en gordingen A, C, D en E voldoen. Voor gording B en F zijn permanent twee extra kipsteunen benodigd per gording op de onderregel (zie figuur 14.3). De voorgeschreven twee extra kipsteunen aan gording B en F hebben een permanent karakter nu in het onderzoek van 16 december 2022 rekening is gehouden met een volledige realisatie van het plangebied, zie figuur 4.3.



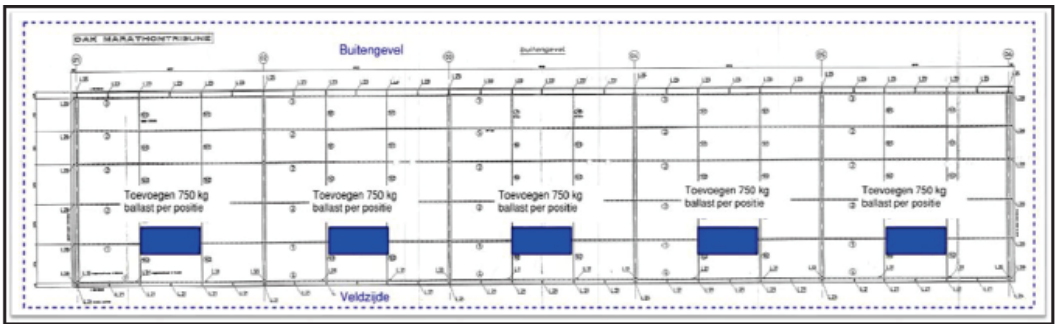
Figuur 14.3: maatregelen die benodigd zijn ter constructieve versteviging als gevolg van de winddruk.

Fasering bouw, Kavel 1

Het plangebied wordt gefaseerd herontwikkeld. In deze fasering wordt het meest oostelijke kavel (Kavel 1) als eerste gerealiseerd, de overige drie kavels volgen. Om de gevolgen van deze fasering wat betreft de winddruk op het Olympisch Stadion te kunnen beoordelen heeft er een derde onderzoek plaatsgevonden (Bijlage 14 bij het bestemmingsplan). Dit onderzoek richt zich op de Marathontribune nu uit het onderzoek van 16 november 2022 is gebleken dat bij de Eretribune geen problemen zullen ontstaan. Verder is in dit onderzoek enkel rekening gehouden met de situatie waarin enkel Kavel 1 is

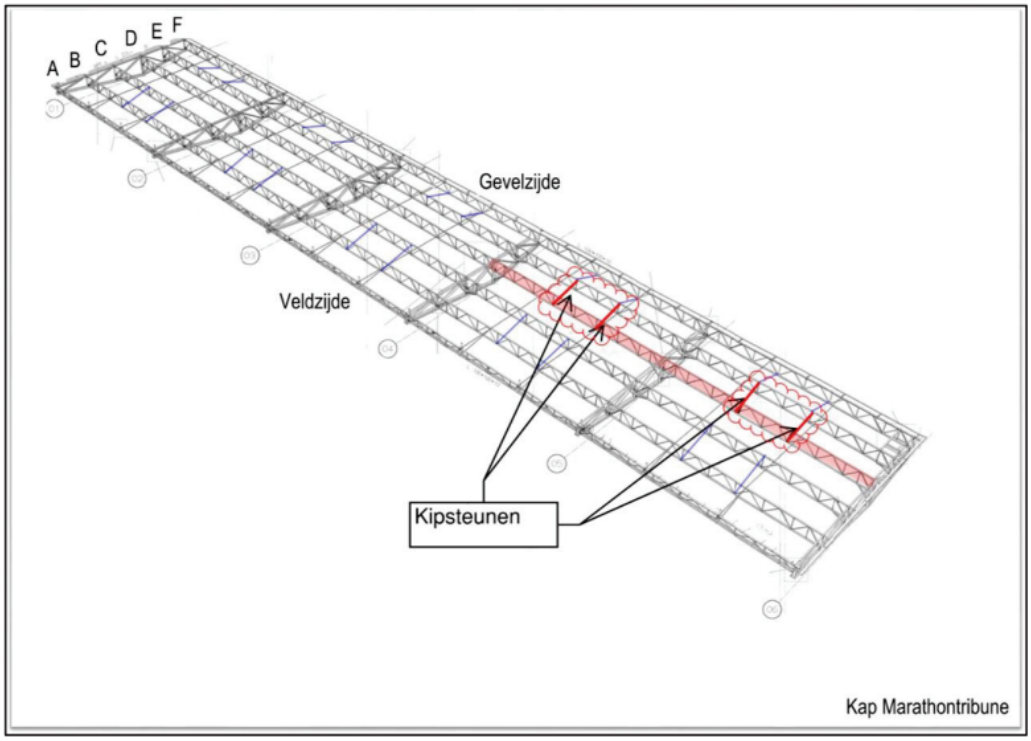
gerealiseerd.

In het onderzoek van 26 januari 2023 zijn de volgende constateringen gedaan. De spantconstructie (5 spanten) volstaat niet meer. Dit kan worden opgelost door tijdelijk extra ballast toe te voegen (750 kg per spant).



Figuur 14.4: maatregelen voor de spanten

Tevens volgt uit dit onderzoek dat de twee gordingen in sectie D niet meer volstaan, waardoor op deze gordingen in deze sectie tijdelijk twee extra kipsteunen moeten worden geplaatst.



Figuur 14.5: maatregelen voor de gordingen sectie D

Uitwerking: omgevingsvergunning en privaatrechtelijke afspraken

Om de hiervoor genoemde permanente én tijdelijke maatregelen te kunnen realiseren heeft de Stichting Olympisch Stadion Amsterdam een omgevingsvergunning verkregen op 12 april 2024. Tevens hebben de gemeente en het Olympisch Stadion afspraken gemaakt, waarbij de gemeente de kosten die het

aanbrengen van de maatregelen met zich mee zullen brengen zal vergoeden.

Doorwerking planregels

Voor windhinder geldt dat weliswaar sprake is van een verslechtering van het windklimaat, maar dat nog altijd sprake is van een aanvaardbare situatie. In het bestemmingsplan is een regeling (artikel 13.2) opgenomen in de planregels die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de verdere uitwerking windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

Voor wat betreft de gevolgen van de winddruk vanwege de nieuwbouw, is zonder te treffen maatregelen (concreet het permanent plaatsen van extra kipsteunen in sectie B en F, en het tijdelijk plaatsen van extra ballast en extra kipsteunen in sectie D) geen sprake van een aanvaardbare situatie. In de planregels is daarom een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het bouwen van gebouwen die inhoudt dat een omgevingsvergunning pas wordt verleend als blijkt dat de maatregelen die nodig zijn om onaanvaardbare windbelasting op de oostelijke tribune van het Olympisch Stadion te voorkomen, uitvoerbaar zijn. Hiervan is sprake omdat een omgevingsvergunning is verkregen voor de maatregelen en de gemeente met het Olympisch Stadion afspraken heeft gemaakt over de realisatie en bekostiging van de maatregelen. Hierdoor zijn de maatregelen praktisch uitvoerbaar.

Gelet op het voorgaande geldt voor het bestemmingsplan dat geen sprake is van onaanvaardbare gevolgen die ontstaan vanwege winddruk.

14.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

14.3.1 Regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (Wl). 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 met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

- De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer (veiligheid en radar);
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

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

In artikel 8.8, eerste lid, van de Wl is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in

acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan is strijd zijn met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

14.3.2 Uitwerking in bestemmingsplan

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

Hoogbouwkader Zuidas

Op 5 november 2014 heeft de gemeenteraad het Hoogbouwkader Zuidas vastgesteld. In het Lib is bepaald dat indien een object hoger is dan de maximale waarde (maatgevende toetshoogte), dit object is toegestaan indien het is opgenomen in het Hoogbouwkader Zuidas. Dit geldt eveneens voor de maatgevende toetshoogte radar, onder voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart, aan welke voorwaarde inmiddels is voldaan.

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het Lib geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, vierde lid van het Lib, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar (VVGB) als bedoeld in artikel 8.9 van de WI.



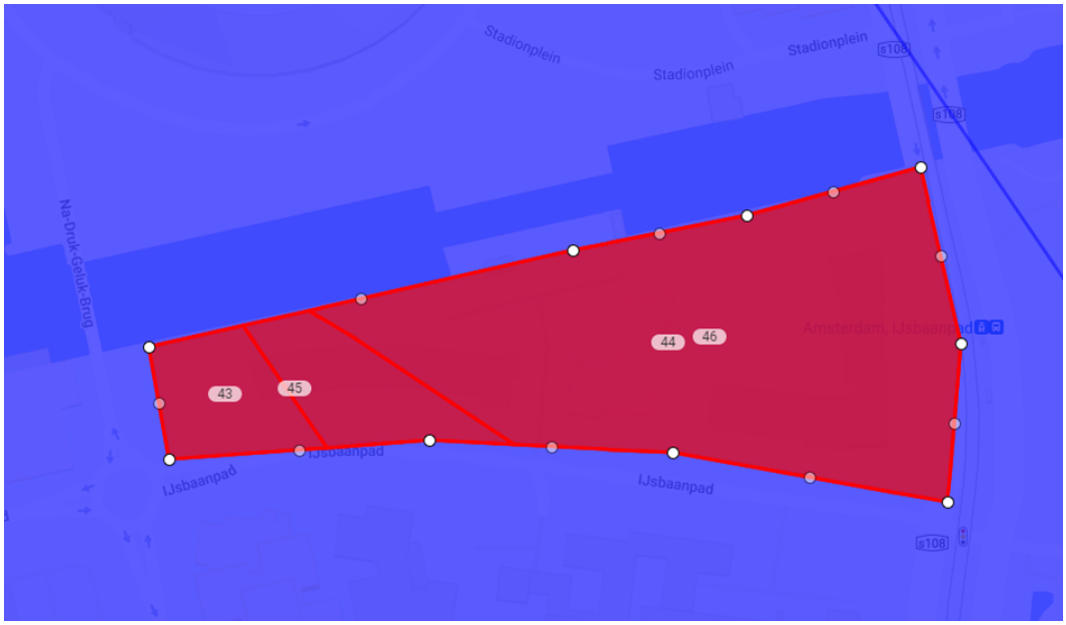
Figuur 14.6: Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende kaart toetshoogte', bijlage 4 bij het Lib (webtool Lib Schiphol)

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte lopen op van circa 48

meter + N.A.P. ten westen van het plangebied tot ongeveer 51 meter + N.A.P. aan de oostgrens van het plangebied. De maximale bouwhoogten uit het bestemmingsplan overschrijden de maatgevende toetshoogte niet. Het Lib staat niet aan vaststelling van het bestemmingsplan aan de weg.

Maatgevende toetshoogte radar

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



Figuur 14.7: Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende toetshoogte radar', bijlage 4a bij het Lib (webtool Lib Schiphol)

Ter plaatse van het bestemmingsplan 'Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad' is voor het meest oostelijke woongebouw (Kavel 3) binnen de bestemming 'Gemengd-2' een maximale bouwhoogte van 49 meter toegestaan. Deze bouwhoogte ligt boven de maatgevende toetshoogte radar. Om die reden is advies gevraagd bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). Op 25 april 2022 heeft het ILT een positief advies gegeven, zie bijlage 26 bij het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor het functioneren van de radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

14.4 Inkijk

In de huidige feitelijke situatie is inkijk in het Olympisch Stadion mogelijk vanuit bestaande woningen en het Olympic Hotel. Na realisatie van de woontorens ontstaat er meer mogelijkheid tot inkijk in het Olympisch Stadion.

Het aspect inkijk kan een rol spelen binnen het beoordelingskader of sprake is van een goede ruimtelijke ordening, met name wat betreft privacy. Voor dit onderwerp is geen wettelijk kader waaraan moet worden getoetst. Wel moet de mogelijke inkijk worden betrokken in de belangenafweging die wordt gemaakt tussen enerzijds de behoefte aan privacy van omliggende functies en anderzijds de mogelijkheden om te kunnen ontwikkelen (in een hoogstedelijk gebied). Dit volgt bijvoorbeeld uit de

volgende uitspraken: ABRvS 27 mei 2020, (ECLI:NL:RVS:2020:1285) en ABRvS 16 maart 2022,(ECLI:NL:RVS:2022:761).

Het plangebied is gelegen in binnenstedelijk gebied met een bebouwing die hoog en dicht op elkaar staat. Beperkingen van privacy en vergrote kans op inkijk valt in dit gebied te verwachten. Een situatie die helemaal vrij is van inkijk kan dan ook niet worden gegarandeerd. Gelet op het voorgaande wordt de inkijk van de woontorens op het Olympisch Stadion niet als onaanvaardbaar geacht.

Om de hoeveelheid inkijk in het Olympisch Stadion te beoordelen heeft er een zichtlijnstudie plaatsgevonden (Bijlage 16 bij het bestemmingsplan). Uit deze studie volgt dat vanaf de zesde verdieping van de toekomstige woontorens op de Noordzone van het IJsbaanpad inkijk in het Olympisch Stadion mogelijk is.

Het Olympic Hotel (51 meter hoogte) dat zich direct ten westen van het plangebied bevindt, bevindt zich al ruim 7 jaar op ongeveer 100 meter afstand van het Olympisch Stadion. Vanaf de ramen op de zesde verdieping en hoger aan de noord- en oostzijde van Het Olympic Hotel is inkijk in het stadion al mogelijk, zie de zichtlijnstudie, bijlage 16. Daarnaast volgt uit dezelfde bijlage dat inkijk in het Olympisch Stadion op dit moment ook al mogelijk is vanaf de zesde verdieping van de woonwijk direct ten noorden van het Olympisch Stadion, het Olympisch Kwartier.

Kortom, er bestaat in de huidige situatie al inkijk op het stadion vanuit vergelijkbare functies. Het Olympic Hotel en de bestaande woningen bevinden zich op een vergelijkbare afstand als de toekomstige woningen aan de noordzone van het IJsbaanpad. Na realisatie van het plangebied geldt voor wat betreft de inkijk hetzelfde als voor de bestaande functies, namelijk dat inkijk mogelijk is vanaf de zesde verdieping.

Gelet op het voorgaande wordt de inkijk van de toekomstige woningen op het Olympisch Stadion niet onaanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dicht bebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

15.2 Regelgeving

15.2.1 Erfgoedwet

Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het Rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 in werking getreden. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Op grond van de Erfgoedwet dient de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat op bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

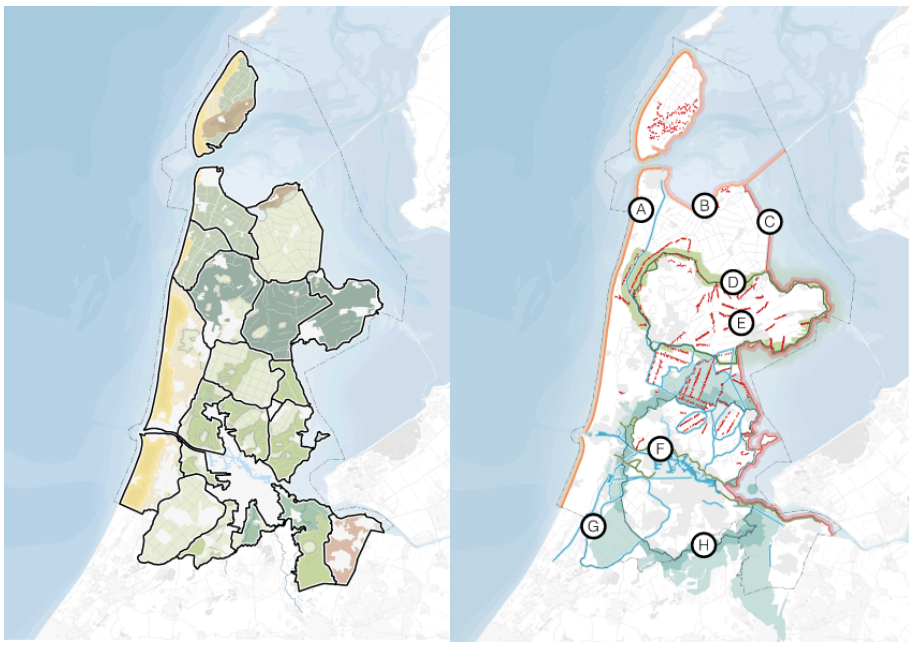
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in kaart te brengen, kunnen bij bouwprojecten toevalvondsten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Deze plicht houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek uit te voeren, bij vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA) per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen dienen gemeenten bovendien op grond van de Wet ruimtelijke ordening, de provinciale Omgevingsverordening in acht te nemen.

15.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Op 10 april 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, die wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen, gewijzigd vastgesteld. In de leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (oud) die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De Leidraad is niet bedoeld als een document met normstellende voorschriften.

Met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de wijdere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit. In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied Zuidas is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



Figuur 15.1: links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

De informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).

15.2.3 Gemeentelijke Erfgoedverordening

De Amsterdamse Erfgoedverordening is op 16 december 2015 vastgesteld en schrijft voor dat in de toelichting behorende bij een bestemmingsplan ten minste de (bovengrondse) cultuurhistorische waarden en (ondergrondse) archeologische waarden in het plangebied worden beschreven en dat wordt beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige waarden.

Het in beeld brengen van de aanwezige cultuurhistorische of archeologische waarden gebeurt middels een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen het plangebied en een advies met betrekking tot de aanpak en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van de aanpak staat een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen. Een dergelijke regeling houdt in dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of andere werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd, een rapport dient te overleggen. In dat archeologisch rapport moet de archeologische waarde van het terrein waar de aanvraag op ziet in voldoende mate zijn vastgesteld. Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen. In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. Wel geldt voor de zone langs de Amstelveenseweg een hoge (verwachtings)waarde (AMK-nr 14611; afb. 7). De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland komt overeen met het AMK-kaartbeeld. De verwachtingen op deze kaarten zijn algemeen van aard en dienen bij planvorming nader te worden uitgewerkt.

15.2.4 Beschermd stadsgezicht Plan Zuid

Op 4 oktober 2017 is Plan Zuid aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht. Plan Zuid is een belangrijk en goed bewaard voorbeeld van de wijze waarop vanaf het begin van de 20ste eeuw de problematiek van de volkshuisvesting in de grote steden werd aangepakt door middel van grote stedenbouwkundige plannen voor grote aantallen woningen. Het plan, ontworpen door H.P. Berlage en in 1915 aan de Amsterdamse gemeenteraad gepresenteerd, werd vanaf 1917 gerealiseerd. Het merendeel van de bebouwing kwam voor de Tweede Wereldoorlog tot stand, maar een deel ook daarna. Als goed bewaarde planmatig ontwikkelde structuur met architectonisch samenhangende bebouwing vertegenwoordigt het Plan Zuid grote internationale waarde en wordt het internationaal gerekend tot de belangrijkste stedenbouwkundige plannen uit de 1e helft van de 20e eeuw.



Figuur 15.3: uitsnede kaart Plan Zuid, plangebied met blauwe omlijning

Verdi Zuidas ligt zo goed als volledig niet binnen Plan Zuid. Maar een beperkt deel van het plangebied met de bestemming ‘Water’ en ‘Groen’ valt binnen het gebied dat is aangewezen als onderdeel van Plan Zuid. Er wordt in dit deel geen bestaande bebouwing gewijzigd.

Met de ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt wordt geen inbreuk gemaakt op de opzet en waarden van het aangrenzende Plan Zuid.

15.3 Resultaten onderzoeken

15.3.1 Archeologische waarden

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met bewoning vanaf de 11de/12de eeuw. Een hoge verwachting geldt voor een ca. 75 m brede zone langs de Amstelveenseweg, waar geconcentreerde bewoningssporen in de vorm van laatmiddeleeuwse veenterpen kunnen voorkomen. In de bodem van de Schinkel en Nieuwe Meer bestaat een kleine trefkans ten aanzien van resten van scheepvaart richting het voormalige Haarlemmermeer en voorwerpen die bij transport te water zijn geraakt. Voor het gehele plangebied geldt dat rekening dient te worden gehouden met bodemverstoringen ten gevolge van grootschalige grondverzet bij de 20ste-eeuwse ontwikkeling van Buitenveldert. Ter plaatse van de Ringweg A10, jachthaven en recente grootschalige bebouwing worden geen archeologische resten meer verwacht.

15.3.2 Cultuurhistorische waarden

Het projectgebied Verdi ligt in de punt van de zuidwestelijke groene scheg. De zuidwestflank van de stad is vanaf begin 20ste eeuw nauw met de sportgeschiedenis van Amsterdam verbonden, reden waarom ook in dit gebied veel sportfaciliteiten te vinden zijn.`

In de jaren na de oorlog verrees een grote diversiteit aan bebouwing met als start het Burgerweeshuis van Aldo van Eyck in 1959 en het Pompgebouw van Elling in 1962. Naast sportgebouwen bestaat het merendeel van de bebouwing ten noorden van de A10 uit kantoorgebouwen en gebouwen voor onderwijs. Het ad-hoc achtig karakter van de positionering van de gebouwen doet vermoeden dat er geen duidelijk

stedenbouwkundig plan aan ten grondslag lag.

In het noordelijk deel van Verdi valt vooral de parkachtige setting op rond de twee aangewezen monumenten in de dit deelgebied; het Burgerweeshuis en Tripolis, aangewezen als respectievelijk rijks- en gemeentemonument. De clustervormige opzet van de twee schoolgebouwen dragen aan dat karakter bij. De Sporthallen Zuid nemen een geïsoleerde positie in, omgeven door infrastructuur en parkeerplaatsen. In de bebouwing langs de noordzijde van het IJsbaanpad dicteerde de aanwezigheid van het Burgerweeshuis de hoogte van de bebouwing. Het Olympic hotel markeert nu de scheiding tussen het bebouwde deel ten oosten van de spoorlijn, en de sportterreinen ten westen daarvan en blokkeert het zicht richting de Schinkel. De sportterreinen maken deel uit van de in 2004-2010 heringerichte Schinkeleilanden waarin vooral de lanen van populieren een structurerend en beeldbepalende functie hebben.

15.4 Conclusie

De voorziene ontwikkelingen doen recht aan de cultuurhistorische waarden in het plangebied en de directe omgeving daarvan.

Hoofdstuk 16 Duurzaamheid

16.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

16.2 Toetsingskader

16.2.1 Provincie Noord-Holland Omgevingsverordening

De provincie heeft ervoor gekozen zich tijdig voor te bereiden op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarom is vooruitlopend op de komst van de Omgevingswet vormgegeven aan de kerninstrumenten van de provincie: de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De verordening richt zich op de hele fysieke leefomgeving, met als oogmerk zowel het bereiken en borgen van goede omgevingskwaliteit, het behoud van biodiversiteit als ook het gebruiken van de leefomgeving voor het bereiken van maatschappelijke doelen.

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen van een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. Dat geldt voor de stad, land en infrastructuur. Het gaat om het voorbereid zijn op wateroverlast, hittestress, verdroging en verzilting en het beperken van de gevolgen van overstromingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden aangezien het gevolgen kan hebben voor locatiekeuze, inrichting van de openbare ruimte en het ontwerp van gebouwen.

In paragraaf 16.4 wordt weergegeven hoe in de planvorming rekening wordt gehouden met aspecten van de fysieke leefomgeving, zoals circulariteit, duurzame mobiliteit, groen op daken, waterberging en energie. Verder worden klimaatadaptie aspecten zoals wateroverlast en hittestress in hoofdstuk 12 besproken. Hiermee is voorliggend bestemmingsplan in lijn met de doelstellingen van de provincie.

16.2.2 Gemeentelijk beleid: Agenda Duurzaamheid

Duurzaamheid staat ook hoog op de Amsterdamse agenda. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. De inhaalslag wordt behaald in goede samenwerking met partners uit de stad (de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen). Niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook door de energie en doorzettingskracht die al aanwezig is in de samenleving te versterken. Op 11 maart 2015 heeft de gemeenteraad de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld: de Agenda Duurzaamheid. De Agenda Duurzaamheid is uitgerust met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Bij de vertaling van deze vijf thema's in ambities en doelen is de onderlinge samenhang en de samenhang met andere beleidsdoelen betrokken. In de Agenda Duurzaamheid is beschreven hoe met een integrale aanpak de doelen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door in te gaan op de financiering van de transitie naar een duurzaam Amsterdam en door het monitoren van het proces. De agenda besluit met een uitvoeringsprogramma samengevat op doelen, richting en maatregelen.

16.2.3 Gemeentelijk beleid: Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 is een ambitiedocument met een lange termijnvisie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten beschreven van de strategie om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. De Routekaart is op 3 maart 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

Vergelijkbaar met de landelijke systematiek wordt gewerkt langs vier transitiepaden naar een klimaatneutrale stad: de gebouwde omgeving, mobiliteit, elektriciteit en haven & industrie. Binnen deze transitiepaden wordt in zestien pijlers beschreven wat we gaan doen om tot CO2-reductie te komen.

16.3 Duurzaamheid in Zuidas

16.3.1 Duurzaamheid Zuidas

In de Visie Zuidas zijn de ambities op het gebied van Duurzaamheid, Groen en Water vastgelegd. Deze zijn opgehangen aan een aantal aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. De aandachtsgebieden zijn:

1. Energie
2. Mobiliteit
3. Circulair bouwen en afval
4. Groen
5. Water

Een duurzame Zuidas betekent een groene, gezonde, schone en energie neutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties brengen we dit in de praktijk. Dat betekent onder andere dat we werken aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, een schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie (Agenda Duurzaamheid 2015). Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas, zowel in de gebouwen als op straat. Ook de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief groen en water in Zuidas is hierbij een belangrijke voorwaarde. Dat is niet alleen belangrijk vanwege recreatieve functies, maar water en groen hebben ook een dempende werking op temperaturen in de stad en kunnen effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, gevarieerd en goed verbonden groen en water belangrijk voor een divers dieren- en plantenleven.

16.3.2 Plan Groene Zuidas

Het 'Plan voor een groene Zuidas' is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 december 2017. Het is een uitwerking van de Visie Zuidas. Tijdens de vaststelling van de Visie Zuidas is een motie aangenomen waarin de gemeenteraad heeft gevraagd om als gemeente concreet te sturen op maximale vergroening van Zuidas om een bijdrage te leveren aan de kwaliteit en de leefbaarheid van Zuidas en aan te sluiten bij de duurzaamheidsambities van de gemeente. Het plan voor een Groene Zuidas is de uitwerking hiervan en geeft ambities en maatregelen om groen en water in Zuidas te optimaliseren. Het plan is de schakel tussen inrichtingsplannen en een aantal relevante stedelijke beleidsagenda's zoals Agenda Groen, Duurzaamheid, Rainproof, Bewegende Stad, Visie Openbare Ruimte 2025, de Hoofdboomstructuur en de Gebiedsagenda Buitenveldert/Zuidas.

Het plan bestaat uit een algemene werkwijze voor groen in de stad en een specifieke aanpak voor Zuidas. De werkwijze is opgebouwd uit waarden, schalen en thema's. Zuidas wil groen met gebruiks-, belevings- en/of toekomstwaarden creëren. Er wordt gekeken naar alle ruimtelijke schalen van groen:

van metropolitaan landschap tot aan de kavel. De schalen vormen samen het groene raamwerk waarin belangrijke thema's als gebruik, water en biodiversiteit, die inherent verbonden zijn aan groen, een plek krijgen en bijdragen aan het creëren van waarden.

Om de groenere identiteit van Zuidas te verwezenlijken wordt er met het plan ingezet op:

- procesverandering binnen de organisatie van Zuidas;
- instrumenten die Zuidas kan inzetten om de groene inrichting van de private en openbare ruimte te stimuleren;
- concrete maatregelen (per deelgebied) voor een groene inrichting van de openbare ruimte.

Het behouden en versterken van de kwaliteit van wonen en werken in een groeiende en verdichtende Zuidas waarin veel ontwikkelingen plaatsvinden, is een belangrijke uitdaging. Voor de kwaliteit van leven in een stad speelt groene ruimte een essentiële rol.

Voor het plangebied Noordzone IJsbaanpad is het uitgangspunt dat er losstaande gebouwen worden gerealiseerd binnen een groene omgeving. Daarnaast is er de ambitie om de gebouwen te vergroenen. Dit resulteert in een gevarieerd en ruimtelijk gebied waar vergroende gebouwen van verschillende afmetingen en typologieën zich bevinden in een groene omgeving. Het gebouw op Kavel 1 zal op de derde bouwlaag beschikken over een dakterras met verschillende begroeiingen. Dit dakdeel kan door de kantoorgebruikers worden gebruikt als collectieve groene tuin.

16.4 Doorwerking planvorming

Algemeen

Bij het planvormingstraject van bouwplannen speelt duurzaamheid een belangrijke rol, bijvoorbeeld ten aanzien van energie, waterprestatie, mobiliteit, circulariteit, afvalinzameling, natuurinclusief bouwen en groene daken. Hierover worden bij de ontwikkeling afspraken gemaakt. Ook kunnen ze in een tenderprocedure worden opgenomen. Maar voor aspecten die kunnen worden gekwalificeerd als ruimtelijk relevante randvoorwaarden geldt dat deze ook in een bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd. Deze paragraaf geeft aan welke duurzaamheidsaspecten aan de orde zijn, welke al dan niet zijn vast te leggen in een bestemmingsplan.

Energie

Een duurzame warmte- en koude voorziening is verplicht waarbij gebruik wordt gemaakt van de lokale stadswarmte en koude infrastructuur en/of van lokale bronnen (WKO). Gasvoorzieningen en piekvoorzieningen met elektrische boilers voor de warmtevoorziening zijn niet toegestaan. Het project is hiermee volledig aardgasvrij.

Veel daglicht en dakopeningen verminderen het gebruik van kunstlicht. Samen met het toepassen van PV (fotovoltaïsche cel) op een deel van het dak wordt een hoge energiereductie bereikt. Een energieneutrale ambitie is voor de beoogde nieuwbouw aan de orde. Hierbij is aandacht voor het gebouw gebonden energiegebruik, maar ook grotendeels het gebruik gebonden energiegebruik.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten onderdeel zijn van de nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) deelmobiliteit concepten, het stimuleren van fietsgebruik en het openbaar vervoer. Parkeerplaatsen dienen voorbereid te zijn om op een oplaadpunt te kunnen aansluiten in de toekomst. Dit houdt in dat het gebouw in deze behoefte moet kunnen voorzien met voldoende leidingen en leveringscapaciteit.

Zie voor meer over mobiliteit ook hoofdstuk 6 van deze plantoelichting.

Circulair bouwen en afval

Een relatief nieuwe ambitie van de gemeente Amsterdam op het gebied van duurzaamheid is circulariteit. Een circulair gebouw is een gebouw dat ontworpen, ontwikkeld, beheerd en gebruikt wordt volgens het systeem van de circulaire economie en waarbij het voorkomen van grondstofuitputting centraal staat. Het doel is om zo min mogelijk nieuwe grondstoffen te gebruiken en, daar waar producten, grondstoffen en/of systemen worden ingezet, deze zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten te houden. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de hele levenscyclus van een gebouw, tot het einde van de functionele levensduur.

Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven en circulariteit in de gebruiksfase vorm te geven. Het gaat hierbij om een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere gebruiksmogelijkheden.

Ook de verwerking van afval speelt een rol bij de planontwikkeling. Afvalinzameling vindt inpandig plaats. Dit geldt voor kantoren en voorzieningen en voor alle typen afval. Voor huishoudelijk afval geldt een minimumscheidingspercentage van 65%. Dit houdt in dat er rekening dient te worden gehouden met containers voor rest-, glas-, papier en karton-, plastic- en gf(t)afval.

Groen

Het is verplicht om op enige wijze op het kavel of het gebouw intensief en hoogwaardig groen toe te passen. Dit betekent dat het groen aantrekkelijk moet zijn, moet bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar en toegankelijk moet zijn. Verder dient een groenplan te worden aangeleverd waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel. Dit kan in de vorm van binnenterreinen, gevels en daken. Niet alleen de flora is van belang maar ook de fauna. De ontwikkelende partij licht in haar plan toe hoe zij omgaat met natuurinclusief bouwen.

Daken

Er is sprake van een efficiënt en doelmatig gebruik van de daken voor ten minste één van de volgende toepassingen: zonnepanelen, groen of wateropvang. Daarbij kan worden bepaald dat:

- Een intensieve en hoogwaardige dak begroeiing bestaat uit een grote variatie van beplanting. Dit kan uiteenlopen van vaste planten tot houtige gewassen, die gedurende alle jaargetijden een fraai beeld geven.
- De groene daken zijn toegankelijk en worden ingericht als dakterras- en tuin.
- Technische voorzieningen op het dak vormen een integraal onderdeel van het daklandschap en sluiten in verschijningsvorm aan bij de architectuur van het gebouw (aan het zicht onttrokken).

Op grond van de planregels geldt dat voor daken op nieuwe gebouwen, waar niet voorzien van zonnepanelen of in gebruik als dakterras, voor 30% van het betreffende dakoppervlak dienen te worden voorzien van dak begroeiing in een grondlaag van ten minste 10 cm.

Waterprestatie

Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen. Hierbij zijn onderstaande eisen relevant:

- Watergebruik moet worden beperkt. Waterbesparende maatregelen, zoals hergebruik van

douchewater voor toiletspoeling of schoonmaak of de opvang van regenwater moeten worden toegepast.
- Regenwater moet zoveel mogelijk op de kavels zelf opgevangen en geborgd worden. Hiervoor gelden de eisen vanuit de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam. De minimale waterbergingseis en afvoercapaciteit worden hierin geregeld. Nieuwe gebouwen moeten hieraan voldoen.

16.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met zowel de provinciale als met de gemeentelijke duurzaamheidseisen.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

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

De plantoelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten van het bestemmingsplan geformuleerd.

17.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van het gebied vast te leggen. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Hierdoor wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

17.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

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

Naast toetsing aan de bestemmingsregels zal de toetsing van hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van Inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan in eerste instantie aangegeven. Zie uitgebreider onder Hoofdstuk 10 Milieuzonering.

17.4 Regels over geluid

Regeling ten aanzien van geluidgevoelige gebouwen

Het bestemmingsplan maakt wonen en maatschappelijke functies zoals kinderdagverblijf en onderwijsvoorzieningen mogelijk. Op grond van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) moeten deze gebouwen worden beschouwd als geluidsgevoelige gebouwen.

Uit onderzoek is gebleken dat op een aantal locaties niet zonder meer kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de maximaal toelaatbare waarden zoals bedoeld in de Wgh. Voor een deel is die geluidbelasting terug te brengen door de realisatie van afschermende bebouwing.

Op dit moment is Tripolis-Venster gerealiseerd. Dit gebouw heeft een geluidswerende werking voor de achterliggende bebouwing ter plaatse van de noordzone van het IJsbaanpad. Voor de woningen die door dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt kan alleen van reeds gerealiseerde of in aanbouw zijnde gebouwen langs de A10 worden uitgegaan (zoals Tripolis-Venster). In de planregels is om die reden voorgeschreven dat bepaalde gevels aan de zuidzijde van de bebouwing dienen te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Als voorwaarde is daarbij opgenomen dat elke woning een stille zijde dient te hebben. De eis van een stille zijde geldt alleen voor woningen.

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

Om te voldoen aan de Wgh is de verplichting van het toepassen van een dove gevel dan wel een geluidwerend vlies opgenomen voor uitsluitend die gebouwen (of gebouwdelen) die gedeeltelijk kunnen worden gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige functies (woningen). Het kan echter in de toekomst zo zijn dat aan de geluidsbelaste zijde (waar dove gevels zijn voorgeschreven) sprake is van de vestiging van een niet-geluidgevoelige functie en woningen aan de zijde waar geen dove gevel of geluidwerend vlies is voorgeschreven. Wanneer er aan de zijde waar een dove gevel of een geluidwerend vlies is voorgeschreven geen geluidsgevoelige functies worden gesitueerd, is de dove gevel of het geluidwerend vlies niet verplicht. Om die reden is expliciet aangegeven dat de dove gevel of het geluidwerend vlies alleen noodzakelijk is voor zover er aan die zijde sprake is van vestiging van een geluidsgevoelige functie en uitsluitend voor het deel van de gevel ter plaatse van die geluidsgevoelige functie.

Afhankelijk van fasering en andere mogelijke externe factoren, kan het zo zijn dat dove gevels, gelet op de feitelijke gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zijn, ook wanneer er wel wordt voorzien in geluidsgevoelige functies. Om te voorkomen dat (dan) nog steeds dove gevels moeten worden gerealiseerd, zonder dat die feitelijk en formeel (nog) nodig zijn, is in de planregels de mogelijkheid opgenomen om hiervan af te kunnen zien (artikel 3.3 en 4.3 van de planregels). Wel moet dan vooraf worden aangetoond dat voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare waarden, dan wel aan de voorkeursgrenswaarden. De verplichting van een stille zijde voor afzonderlijke woningen blijft te allen tijde bestaan.

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

Regeling vanwege andere geluidbronnen

Het bestemmingsplangebied bevindt zich op een drukke locatie in gemengd (hoog)stedelijk gebied. Er zijn veel bronnen die ervoor zorgen dat de toekomstige woningen en eventuele andere geluidgevoelige

functies zoals onderwijsfuncties, zonder de nodige maatregelen worden blootgesteld aan geluid van geluidbronnen die niet worden geregeld via de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er ook moet worden gekeken naar geluidbescherming tegen die overige geluidbronnen, om zo een goed woon- en leefklimaat te kunnen borgen. Daarom zijn in het bestemmingsplan specifieke bouwregels voorgeschreven om de toekomstige geluidgevoelige functies (woningen) in het plangebied te beschermen.

Rondom en binnen het plangebied zijn met name twee geluidbronnen het meest belastend: het (evenementen)geluid vanuit het Olympisch Stadion en het gasdrukmeet- en regelstation. Op dit moment zijn buitenruimten voor spelende kinderen alleen mogelijk bij een kinderdagverblijf, waar geen significante geluidbelasting van te verwachten is door de leeftijd van de kinderen en beperkte tijd die buiten wordt doorgebracht.

Het geluid vanuit het Olympisch Stadion is gekozen als maatgevend geluid voor het bepalen van de benodigde bescherming voor de woningen. Kort gezegd worden in de planregels bepaalde binnenwaarden voor verblijfruimten in woonruimten voorgeschreven. Aangetoond moet kunnen worden dat bij verschillende soorten geluidbelasting op de gevel vanuit het Olympisch Stadion, de vereiste binnenwaarde kan worden geborgd. Om de geluidbelasting op de gevels van de woonruimten te bepalen is uitgegaan van de geluidwaarden in de aanvraag om een revisievergunning milieu van het Olympisch Stadion uit oktober 2022.

Voor wat betreft de bescherming tegen geluid van het Olympisch Stadion is ervoor gekozen om drie verschillende normen voor de geluidwering van de gevel van verblijfruimten binnen woningen op te leggen voor de volgende drie bedrijfssituaties:

- de reguliere bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion (evenement De Coolste Baan)
- de maximale reguliere bedrijfssituatie (stemgeluid bij sportwedstrijden); en
- incidentele evenementen (zoals The Flying Dutch).

Elke norm is gekoppeld aan een 'maatgevend' evenement die ofwel bij de 'reguliere' evenementen van het Olympisch Stadion horen, of bij 'incidentele evenementen' die maximaal twaalf keer per jaar plaatsvinden. De vermelde maatgevende evenementen bepalen dus wat de drie te hanteren normen zijn. Voor elke situatie geldt een bepaalde minimale binnenwaarde die moet worden geborgd binnen de woningen.

Door voor alle drie de situaties normen voor de binnenwaarde in verblijfruimen in woonruimen te stellen, wordt geborgd dat voor elke situatie passende maatregelen worden getroffen, ook als een situatie wegvalt (omdat een evenement bijvoorbeeld niet meer plaatsvindt). In dit geval is het evenement De Coolste Baan het meest bepalend voor de berekening van de geluidbelasting en dus het voorschrijven van maatregelen, omdat hierdoor de zwaarste norm wordt opgelegd.

Afhankelijk van toekomstige mogelijke externe factoren, kan het zo zijn dat bepaalde maatregelen of gevelgeluidwering, gelet op de feitelijke gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zijn om de gewenste binnenwaarde te bereiken. Om te voorkomen dat in die situatie nog steeds zware maatregelen moeten worden gerealiseerd, zonder dat die feitelijk en formeel nog nodig zijn, is in de planregels de mogelijkheid opgenomen om hiervan af te wijken. Wel moet dan vooraf worden aangetoond dat er een gelijkwaardige of minder belastende geluidbelasting plaatsvindt dan is gemeten in het geluidrapport Bijlage 7 (zie artikel 3.3 en 4.3 van de planregels).

De verplichting van een stille zijde voor afzonderlijke woningen blijft te allen tijde bestaan.

Een herontwikkeling van circa 250 woningen binnen druk bestaand stedelijk gebied vergt veel aandacht voor het realiseren en behouden van een aanvaardbaar woon- leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Alles overwegende en op basis van alle onderzoeken die zijn verricht, is gekomen tot een pakket aan

geluidmaatregelen dat zowel praktisch haalbaar is als ook de toekomstige woningen beschermt. Daarmee kan binnen de toekomstige woningen worden gezorgd voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

17.5 Regels over wonen

De regels over de woonruimtevoorraad, als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020, hebben betrekking op de bestaande woonruimtevoorraad. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimtevoorraad en sturing op de leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten.

De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan niet worden gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een ander gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze vergunning wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd.

De situatie kan zich voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfast faciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel een buitenplanse omgevingsvergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering, respectievelijk bed & breakfast, in de betreffende buurt of wijk.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. Met dit bestemmingsplan wordt short stay dan ook niet mogelijk gemaakt.

17.6 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

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

Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeeldingen zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Gemengd - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

Binnen deze bestemming zijn hoofdzakelijk de volgende functies toegestaan: wonen en maatschappelijke dienstverlening, met de daarbij behorende nevenfuncties.

3.2.2 Bouwregels

Ten aanzien van het bouwen geldt dat gebouwen alleen binnen het bestemmingsvlak mogen worden gebouwd (sub a). Hiermee wordt geborgd dat ondanks de verdichting in programma voldoende licht en lucht in het gebied aanwezig is.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding (sub b). Ook is een maximale brutovloeroppervlakte voorgeschreven (sub c). Bij het bepalen van de brutovloeroppervlakte worden alleen bovengrondse gebouwen meegeteld.

Er zijn twee stedenbouwkundige eisen gesteld, die gelden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen-1 en -2. Indien een onderwijsvoorziening wordt gebouwd, dan kan een gymzaal worden gerealiseerd binnen de 'specifieke bouwaanduiding-1'. De 'specifieke bouwaanduiding-2' is opgenomen vanuit stedenbouwkundige vereisten. In de bouwregels zijn ook eisen opgenomen ten aanzien van fietsparkeren. Voor fietsparkeervoorzieningen geldt dat deze alleen ten behoeve van de bestemming en in gebouwde voorzieningen zijn toegestaan. Een (boven- of ondergrondse) autoparkeergarage is niet toegestaan.

3.2.3 Specifieke bouwregels vanwege geluid

Dit lid is alleen van toepassing op geluidgevoelige functies. Indien wordt gebouwd ten behoeve van een kinderdagverblijf of onderwijsvoorzieningen, dan gelden deze functies als een geluidsgevoelig gebouw in het kader van de Wgh en zijn deze binnen de bestemming 'Gemengd - 1' toegestaan. De specifieke bouwregels in sub b t/m sub d zijn alleen relevant voor woonruimten. De eis van een dove gevel in samenhang met de eis van een stille zijde, is toegelicht in paragraaf 7.3 'Regels over geluid'.

In sub b en sub c zijn regels opgenomen die maximale binnenwaarden voorschrijven voor verblijfsruimten van woonruimten bij een bepaalde geluidbelasting op de gevel. De regel heeft als doel om verblijfsruimten in woonruimten te beschermen tegen geluidbelasting van geluidbronnen in de omgeving waarbij de evenementen in het Olympisch Stadion als uitgangspunt zijn genomen. Voor het geluid in de reguliere bedrijfssituatie en in de incidentele situatie (twaalf evenementen per jaar) zijn binnenwaarden voorgeschreven voor verblijfsruimten binnen woonruimten.

Wat moet onder verblijfsruimte worden verstaan?

Wat onder 'verblijfsruimte' moet worden verstaan, is niet gedefinieerd in de begripsbepalingen van dit bestemmingsplan. Voor de toetsing van deze regel is gekeken naar de wetssystematiek van het Bouwbesluit 2012 (nu: Besluit bouwwerken leefomgeving) en de Wet geluidhinder (nu: de Omgevingswet) voor de invulling van het begrip verblijfsruimte.

Onder verblijfsruimte moet worden verstaan een specifieke ruimte die bedoeld is voor het verblijven van personen. Het gaat daarbij specifiek om een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd (bijvoorbeeld een logeerkamer), alsmede een keuken vanaf een grootte van 11 m^2.

Overige ruimten waar de nadruk ligt op bruikbaarheid en niet op (langdurig) verblijf voor personen zoals bijvoorbeeld technische ruimte, toilet- en badruimte, (buiten)berging, hal, kleine keuken (<11 m^2) of meterkast, worden niet onder verblijfsruimte verstaan in de zin van dit artikel.

Borging van maximale binnenwaarden

De regels onder sub b en sub c houden in dat bij de berekende geluidbelasting in bepaalde maatgevende situaties, te weten drie soorten geluidsituaties bij het Olympisch Stadion, een binnenwaarde in verblijfsruimte van de woonruimte moet kunnen worden geborgd. De berekende geluidbelasting op de gevel is bepalend voor welke maatregelen moeten worden getroffen om de voorgeschreven maximale binnenwaarden te borgen. Voor het bepalen van welke geluidbelasting op de desbetreffende gevels van de gebouwen relevant is, wordt verwezen naar de berekeningen in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan.

De bepaling onder b betreft de borging van de maximale binnenwaarde in de zogenaamde 'reguliere bedrijfssituatie' van het Olympisch Stadion. Deze situatie betreft evenementen die vallen binnen de reguliere milieuvergunning van het Olympisch Stadion. Hiervoor is de ijsbaanactiviteit van het Olympisch Stadion (evenement de Coolste Baan) als maatgevend evenement gekozen voor de geluidbelasting op de gevel (langtijdgemiddeld etmaalwaarde). Ook is voor de reguliere bedrijfssituatie een maximale geluidbelasting beoordeeld voor stemgeluid bij sportwedstrijden.

In figuur 4.2 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de reguliere bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 35 dB (A) langtijdgemiddeld etmaalwaarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelasting.

In figuur 4.17 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de maximale reguliere bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 55 dB (A) maximaal waarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelasting.

De bepaling onder c betreft de borging van de maximale binnenwaarde in de zogenaamde 'incidentele bedrijfssituatie' van het Olympisch Stadion. Deze situatie betreft evenementen waarvoor twaalf keer per jaar een uitzondering geldt op bepaalde grenswaarden van het Olympisch Stadion. Hiervoor is het zwaarste dance event (The Flying Dutch) als maatgevende situatie gekozen voor het bepalen van de geluidbelasting op de gevels. Hiervoor geldt dat maatregelen moeten worden getroffen dat tijdens de incidentele bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion, in de verblijfsruimten van de te bouwen woonruimten een geluidniveau van maximaal 50 dB(A) in de dag- en avondperiode (van 7.00 tot 23.00 uur) wordt gewaarborgd.

In figuur 4.32 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de incidentele bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 50 dB (A) maximaal waarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelasting.

Gekozen is om de binnenwaarden in meerdere situaties vast te leggen, omdat gewenst is dat voor elke bedrijfssituatie een maximum is geborgd. Voorop staat dat als voldaan kan worden aan de binnenwaarde in sub b, dit ook zal betekenen dat voldaan kan worden aan de binnenwaarde in sub c.

Dit artikel schrijft geen verplichte bouwkundige maatregelen voor. Bedoeld is om de benodigde flexibiliteit in de mogelijke maatregelen te behouden. Het geluidrapport bij de plantoelichting dient als uitgangspunt voor de geluidbelasting op de gevels: Een ontwikkelaar dient bij de aanvraag om

omgevingsvergunning aan te tonen met welke maatregelen de maximale binnenwaarden worden geborgd.

3.2.4 Overige specifieke bouwregels

In dit lid is een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van te bouwen gebouwen.

Maatregelen voor lichthinder

De planregel schrijft voor dat alvorens een aanvraag voor het bouwen van woonruimten kan worden verleend, moet worden aangetoond dat tijdens de sporttrainingen van het Olympisch Stadion binnen te realiseren woonruimten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de NSVV Richtlijn Lichthinder. Ten tijde van vaststelling van dit bestemmingsplan geldt de NSVV Richtlijn Lichthinder uit 2020. Indien deze richtlijn ten tijde van de aanvraag is geactualiseerd, dan moet de aanvraag aan de meest recente versie van de richtlijn worden getoetst. Voor de aanvraag moet worden uitgegaan van omgevingstype E4 (druk stedelijk gebied), zoals opgenomen in de NSVV Richtlijn Lichthinder.

Met de sporttrainingen waarnaar wordt verwezen in deze planregel gaat het om de situaties waarin de grote lichtmasten van het stadion aanstaan, waarvan de meest regelmatig voorkomende situatie (qua frequentie en duur) de doordeweekse (maandag t/m vrijdag) avondtrainingen van atletiekvereniging Phanos is. Uit onderzoeken bij het bestemmingsplan volgt dat bij de trainingen van Phanos in ieder geval sprake is van overschrijding van de NSVV Richtlijn Lichthinder binnen de toekomstige woningen. Gelet op de aard en de frequentie van deze lichthinder, is overschrijding van de richtlijn in deze situatie zonder maatregelen onaanvaardbaar. Daarom voorziet de planregel in de voorwaarde dat maatregelen worden getroffen tegen deze specifieke lichthinder.

Indien het lichtplan zoals bedoeld in het onderzoek van Bijlage 10 bij dit bestemmingsplan wordt gerealiseerd, kan er worden voldaan aan deze planregel. Over de realisatie van het lichtplan zijn tussen de gemeente en de Stichting Olympisch Stadion Amsterdam privaatrechtelijke afspraken gemaakt en is een omgevingsvergunning verleend op 12 april 2024. Hiermee is de uitvoerbaarheid van de te treffen maatregelen voldoende aangetoond. Mocht om welke reden dan ook de genoemde maatregelen niet worden getroffen, dan zijn ook andere maatregelen denkbaar (aan de woningen zelf), zolang wordt voldaan aan de richtlijn.

Tot slot wordt opgemerkt dat in artikel 13.2 van de planregels het college nog altijd de mogelijkheid heeft om nadere eisen te stellen aan een bouwplan via een nadere eisenregeling. Hiermee zouden bijvoorbeeld rolluiken kunnen worden gevraagd, als duidelijk is dat hiermee lichthinder in de woningen (verder) kan worden voorkomen.

Maatregelen winddruk

Verder geldt voor te bouwen gebouwen dat dient te worden aangetoond dat er geen onaanvaardbare winddruk ontstaat op het (tribune)dak van het Olympisch Stadion. Indien uit onderzoek volgt dat maatregelen nodig zijn dan moet de aanvrager kunnen aantonen dat de maatregelen uitvoerbaar zijn, alvorens de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend. Deze eis geldt voor het gehele plangebied maar ook in geval dat een of meerdere gebouwen (gefaseerd) worden gebouwd.

Uitgaande van de maximale planologische mogelijkheden en de beoogde planfasering, is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de beoogde ontwikkeling op winddruk op het dak van het Olympisch Stadion. Uit onderzoek (zie Bijlage 12 en Bijlage 13 bij dit bestemmingsplan) dat reeds is verricht, volgt dat sprake is van winddruk op het dak. Onderzocht is welke maatregelen nodig zijn om de winddruk op het dak op te vangen (zie Bijlage 14 bij dit bestemmingsplan). Het gaat om extra spanten in het dak van

de Marathontribune en (tijdelijke) ballast op het dak in de situatie dat alleen het kantoorgebouw op het meest oostelijke kavel is gerealiseerd. De tijdelijke ballast kan indien gewenst worden verwijderd, wanneer het hele plangebied is gerealiseerd. Een aanvullend onderzoek is niet nodig, indien de aanvrager kan aantonen dat de benodigde maatregelen uitvoerbaar zijn. Hiervoor zijn de volgende relevante omstandigheden van belang:

- Er is op 12 april 2024 aan het Olympisch Stadion een omgevingsvergunning verleend voor het treffen van de maatregelen. Er zijn geen bouwkundige of andersoortige bezwaren bij de benodigde maatregelen.
- De gemeente en het Olympisch Stadion zijn met privaatrechtelijke afspraken overeengekomen dat de maatregelen worden getroffen.
- De maatregelen worden voor rekening van de gemeente gerealiseerd.

Op basis van deze omstandigheden is aannemelijk dat het uitvoerbaar is om de maatregelen te treffen (als ze ten tijde van de aanvraag niet al zijn getroffen). Door de uitvoerbaarheidseis, wordt echter de ontwikkelaar niet onnodig door de regel beperkt.

In lid 3.2.4. sub c wordt met een dynamische verwijzing geregeld dat een bouwplan voldoende fietsparkeervoorzieningen moet bevatten zodat wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan, gelden nog de parkeernormen uit de Nota fiets- en scooterparkeernormen (2018). De regel geldt ook voor scooterparkeervoorzieningen.

3.3 - Afwijken van randvoorwaarden voor bouwen

Het kan zo zijn dat bepaalde maatregelen of gevelgeluidwering, gelet op de feitelijke gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zijn om de gewenste binnenwaarde te bereiken. Om te voorkomen dat in die situatie nog steeds zware maatregelen moeten worden gerealiseerd, zonder dat die feitelijk nog nodig zijn, is in de planregels de mogelijkheid opgenomen om hiervan af te wijken.

In lid 3.3 sub a is bepaald dat er kan worden afgeweken van de eis van een dove gevel, als is aangetoond dat ter plaatse wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden.

In lid 3.3 sub b t/m d is bepaald dat het is toegestaan om uit te gaan van een lagere geluidbelasting op de gevel, indien kan worden aangetoond dat de berekende geluidbelasting lager is dan de berekende geluidbelasting in het geluidrapport in Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. Het doel hiervan is om de ontwikkelaar/aanvrager in een mogelijkheid te voorzien om met nader onderzoek de geluidbelasting op de gevel te (her)berekenen bij gewijzigde omstandigheden.

Indien kan worden aangetoond dat de geluidbelasting op de gevel (om welke reden dan ook, bijvoorbeeld omdat uitgangspunten in de bedrijfsvoering van het Olympisch Stadion zijn gewijzigd) lager is dan volgt uit het geluidrapport in bijlage 7 bij dit bestemmingsplan, dan kunnen ook minder zware maatregelen worden getroffen om de vereiste binnenwaarden te borgen. Hierbij is en blijft het uitgangspunt dat moet worden uitgegaan van de geluidbelasting van uit het Olympisch Stadion. Dit is de meest relevant geluidsbron voor de te bepalen geluidbelasting op de gevel en daarmee de te treffen maatregelen om de vereiste binnenwaarden te borgen. Met geluidbelasting wordt dan ook gedoeld op geluidbelasting vanuit het Olympisch Stadion.

3.4 - Gebruiksregels

In dit lid worden gebruiksregels gegeven die gelden binnen de bestemming 'Gemengd-1'. Onder andere geldt dat onderwijsvoorzieningen alleen in de onderste twee bouwlagen van gebouwen worden voorzien, met uitzondering van de te realiseren gymzaal.

3.5 – Afwijken van de gebruiksregels

Deze regel is opgenomen met het oog op de Huisvestingsverordening. Het betreft een instructie waar de aanvraagtoetser zich aan moet houden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 17.5 'Regels over wonen'.

Artikel 4 Gemengd - 2

4.1 - Bestemmingsomschrijving

Binnen deze bestemming zijn veel verschillende functies mogelijk waaronder wonen, horeca, culturele en maatschappelijke voorzieningen (waaronder kinderdagverblijf), kantoor en andere voorzieningen, met de daarbij behorende nevenfuncties.

Meer specifiek ziet de bestemming Gemengd-2 op de invulling van Kavels 1-3 (de drie oostelijke kavels) met het volgende programma: circa 16.500 m^2 bvo woningbouw (circa 185 woningen), maximaal 18.000 m^2 bvo kantoren en 3.500 m^2 bvo plintvoorzieningen, waaronder een kinderdagverblijf van ten minste 500 m^2. Verder worden in een ondergrondse parkeergarage maximaal 150 parkeerplekken mogelijk gemaakt.

4.2.2 - Bouwregels voor gebouwen

Ten aanzien van het bouwen geldt dat gebouwen alleen binnen het bestemmingsvlak mogen worden gebouwd (sub a). Hiermee wordt geborgd dat ondanks de verdichting in programma voldoende licht en lucht in het gebied aanwezig is.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding (sub b). Ook is een maximaal brutovloeroppervlakte voorgeschreven (sub c). Bij het bepalen van de brutovloeroppervlakte worden alleen bovengrondse gebouwen meegeteld.

Er zijn twee stedenbouwkundige eisen gesteld, die gelden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen-1 en -2. Deze houden in dat moet worden voldaan aan specifieke stedenbouwkundige vereisten. In de bouwregels zijn ook eisen opgenomen ten aanzien van auto- en fietsparkeren. Voor auto- en fietsparkeervoorzieningen geldt dat deze alleen ten behoeve van de bestemming en in gebouwde voorzieningen zijn toegestaan. Een autoparkeergarage is enkel ondergronds toegestaan. Ook geldt de beperking van maximaal één ondergrondse bouwlaag.

In artikel 4.2.2. sub g worden specifieke eisen gesteld aan de uitvoering van de in- en uitrit. Deze eisen zijn gesteld vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en stedenbouwkundige optimalisatie. De eisen ten aanzien van de hellingbaan zijn opgenomen om een bufferruimte te behouden in verband met het kruisen van langzaam verkeer (hoofdnet fiets) en de overzichtelijkheid bij het in- en uitrijden. De lengterichting is zo geformuleerd omdat in de plint zoveel mogelijk programma over moet blijven voor voorzieningen en functies (actieve plint).

In artikel 5 (bestemming 'Groen') wordt het mogelijk gemaakt om in afwijking van deze regel een tijdelijke in- en uitrit te realiseren. Concreet houdt dit in dat de tijdelijke uitrit op een kortere afstand tot de Amstelveenseweg mag worden aangelegd. Ook de tijdelijke in- en uitrit dient te alle tijden te voldoen aan de eisen van verkeersveiligheid en stedenbouwkundige optimalisatie.

4.2.3 - Specifieke bouwregels vanwege geluid

Dit lid is alleen van toepassing op geluidgevoelige functies. De specifieke bouwregels in sub b t/m sub d

zijn alleen relevant voor woonruimten. De eis van een dove gevel in samenhang met de eis van een stille zijde, is toegelicht in paragraaf 7.3 'Regels over geluid'.

In sub b en sub c zijn regels opgenomen die maximale binnenwaarden voorschrijven voor verblijfsruimten van woonruimten bij een bepaalde geluidbelasting op de gevel. De regel heeft als doel om verblijfsruimten in woonruimten te beschermen tegen geluidbelasting van geluidbronnen in de omgeving waarbij de evenementen in het Olympisch Stadion als uitgangspunt zijn genomen. Voor het geluid in de reguliere bedrijfssituatie en in de incidentele situatie (twaalf evenementen per jaar) zijn binnenwaarden voorgeschreven voor verblijfsruimten binnen woonruimten.

Wat moet onder verblijfsruimte worden verstaan?

Wat onder 'verblijfsruimte' moet worden verstaan, is niet gedefinieerd in de begripsbepalingen van dit bestemmingsplan. Voor de toetsing van deze regel is gekeken naar de wetssystematiek van het Bouwbesluit 2012 (nu: Besluit bouwwerken leefomgeving) en de Wet geluidhinder (nu: de Omgevingswet) voor de invulling van het begrip verblijfsruimte.

Onder verblijfsruimte moet worden verstaan een specifieke ruimte die bedoeld is voor het verblijven van personen. Het gaat daarbij specifiek om een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd (bijvoorbeeld een logeerkamer), alsmede een keuken vanaf een grootte van 11 m^2.

Overige ruimten waar de nadruk ligt op bruikbaarheid en niet op (langdurig) verblijf voor personen zoals bijvoorbeeld technische ruimte, toilet- en badruimte, (buiten)berging, hal, kleine keuken (<11 m^2) of meterkast, worden niet onder verblijfsruimte verstaan in de zin van dit artikel.

Borging van maximale binnenwaarden

De regels onder sub b en sub c houden in dat bij de berekende geluidbelasting in bepaalde maatgevende situaties, te weten drie soorten geluidsituaties bij het Olympisch Stadion, een binnenwaarde in verblijfsruimte van de woonruimte moet kunnen worden geborgd. De berekende geluidbelasting op de gevel is bepalend voor welke maatregelen moeten worden getroffen om de voorgeschreven maximale binnenwaarden te borgen. Voor het bepalen van welke geluidbelasting op de desbetreffende gevels van de gebouwen relevant is, wordt verwezen naar de berekeningen in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan.

De bepaling onder b betreft de borging van de maximale binnenwaarde in de zogenaamde 'reguliere bedrijfssituatie' van het Olympisch Stadion. Deze situatie betreft evenementen die vallen binnen de reguliere milieuvergunning van het Olympisch Stadion. Hiervoor is de ijsbaanactiviteit van het Olympisch Stadion (evenement de Coolste Baan) als maatgevend evenement gekozen voor de geluidbelasting op de gevel (langtijdgemiddeld etmaalwaarde). Ook is voor de reguliere bedrijfssituatie een maximale geluidbelasting beoordeeld voor stemgeluid bij sportwedstrijden.

In figuur 4.3 en 4.4 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de reguliere bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 35 dB (A) langtijdgemiddeld etmaalwaarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelastingen.

In figuur 4.18 en 4.19 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de maximale reguliere bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 55 dB (A) maximaal waarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelasting.

De bepaling onder c betreft de borging van de maximale binnenwaarde in de zogenaamde 'incidentele bedrijfssituatie' van het Olympisch Stadion. Deze situatie betreft evenementen waarvoor twaalf keer per jaar een uitzondering geldt op bepaalde grenswaarden van het Olympisch Stadion. Hiervoor is het zwaarste dance event (The Flying Dutch) als maatgevende situatie gekozen voor het bepalen van de geluidbelasting op de gevels. Hiervoor geldt dat maatregelen moeten worden getroffen zodat tijdens de incidentele bedrijfssituatie van het Olympisch Stadion, in de verblijfsruimten van de te bouwen woonruimten een geluidniveau van maximaal 50 dB(A) in de dag- en avondperiode (van 7.00 tot 23.00 uur) wordt gewaarborgd.

In figuur 4.33 en 4.34 in het geluidrapport, ref. nummer 07126-53751-14v9, Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan is de geprojecteerde geluidbelasting op de gevel opgenomen in de incidentele bedrijfssituatie. Bij het bepalen van de binnenwaarde van 50 dB (A) maximaal waarde, dient te worden uitgegaan van deze gevelgeluidbelasting.

Gekozen is om de binnenwaarden in meerdere situaties vast te leggen, omdat gewenst is dat voor elke bedrijfssituatie een maximum is geborgd. Voorop staat dat als voldaan kan worden aan de binnenwaarde in sub b, dit ook zal betekenen dat voldaan kan worden aan de binnenwaarde in sub c.

Dit artikel schrijft geen verplichte bouwkundige maatregelen voor. Bedoeld is om de benodigde flexibiliteit in de mogelijke maatregelen te behouden. Het geluidrapport bij de plantoelichting dient als uitgangspunt voor de geluidbelasting op de gevels: Een ontwikkelaar dient bij de aanvraag om omgevingsvergunning aan te tonen met welke maatregelen de maximale binnenwaarden worden geborgd.

4.2.4 - Overige specifieke bouwregels

In dit lid is een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van te bouwen gebouwen. Voor de toelichting hierbij wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.2.4.

In lid 4.2.4. sub c en d wordt met een dynamische verwijzing geregeld dat een bouwplan voldoende parkeervoorzieningen moet bevatten, waarbij de volgende maxima gelden:

- Autoparkeerplaatsen t.b.v. de functie kantoor: 68
- Autoparkeerplaatsen t.b.v. andere functies: 82

Voor fietsparkeervoorzieningen geldt dat moet worden aangetoond dat voldoende voorzieningen worden gerealiseerd, waarbij wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid (sub e).

4.3 - Afwijken van randvoorwaarden voor bouwen

Het kan zo zijn dat bepaalde maatregelen of gevelgeluidwering, gelet op de gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zijn om de gewenste binnenwaarde te bereiken. Om te voorkomen dat in die situatie nog steeds zware maatregelen moeten worden gerealiseerd, zonder dat die feitelijk nog nodig zijn, is in de planregels de mogelijkheid opgenomen om hiervan af te wijken.

In lid 4.3 sub a is bepaald dat er kan worden afgeweken van de eis van een dove gevel, als is aangetoond dat ter plaatse wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden.

In lid 4.3 sub b t/m d is bepaald dat het is toegestaan om uit te gaan van een lagere geluidbelasting op de gevel, indien kan worden aangetoond dat de berekende geluidbelasting lager is dan de berekende geluidbelasting in het geluidrapport in Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan. Het doel hiervan is om de ontwikkelaar/aanvrager in een mogelijkheid te voorzien om met nader onderzoek de geluidbelasting op de gevel te (her)berekenen bij gewijzigde omstandigheden.

Indien kan worden aangetoond dat de geluidbelasting op de gevel (om welke reden dan ook, bijvoorbeeld omdat uitgangspunten in de milieuvergunning van het Olympisch Stadion zijn gewijzigd) lager is dan volgt uit het geluidrapport in Bijlage 7 bij dit bestemmingsplan, dan kunnen ook minder zware maatregelen worden getroffen om de vereiste binnenwaarden te borgen. Hierbij moet worden uitgegaan van de geluidbelasting die mogelijk is op grond van de bestaande milieuruimte van het Olympisch Stadion. Dit is de meest relevante geluidsbron voor de te bepalen geluidbelasting op de gevel en daarmee de te treffen maatregelen om de vereiste binnenwaarden te borgen. Met geluidbelasting wordt dan ook gedoeld op geluidbelasting vanuit het Olympisch Stadion.

4.4 - Gebruiksregels

In dit artikellid worden gebruiksregels gegeven die gelden binnen de bestemming 'Gemengd-2'.

Aan een aantal functies worden maxima en minima gesteld aan het mogelijk te realiseren brutovloeroppervlak. Verder geldt dat alleen binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd-2' geluidgevoelige functies (o.a. woonruimten) zijn toegestaan, met uitzondering van de eerste twee bouwlagen van te bouwen gebouwen (lid 4.4.2 sub a). Via de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd-1' is geregeld dat 17.000 m2 kantoorfunctie uitsluitend kan worden gerealiseerd op het meest oostelijke kavel binnen de bestemming 'Gemengd-2'.

De 1.000 m2 ten behoeve van een horecafunctie (te weten horeca 3, 4a of 4b) kan meerdere (kleine) horecabedrijven of één horecazaak mogelijk maken. Het betreft dus niet een beperking voor één horecazaak, maar alle horecafuncties bij elkaar opgeteld mogen niet meer te bedragen dan 1.000 m2.

Verder is geborgd dat het bestaande kinderdagverblijf in het plangebied terugkomt in dezelfde formaat als nu, dus minimaal 500 m2. Hiermee wordt ook voldaan aan de stedelijke programma eisen en normen voor kinderdagverblijven.

Tot slot geldt voor de detailhandel functie in het plangebied dat alleen een kleine winkel, bijvoorbeeld ten behoeve van dagelijkse boodschappen, is toegestaan. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld een kleine buurtsupermarkt of een bakker.

4.5 – Afwijken van de gebruiksregels

Deze regel is opgenomen met het oog op de Huisvestingsverordening. Het betreft een instructie waar de aanvraagtoetser zich aan moet houden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 17.5 'Regels over wonen'.

Artikel 5 Groen

De groenbestemming heeft betrekking op de ruimte rondom de gebouwen. Deze gronden kunnen worden gebruikt in relatie tot het gebruik van de omliggende gebouwen, zoals tuinen, erven, openbare verblijfsruimten en toeritten. Ook is het mogelijk, en voorzien, om binnen deze bestemming openbare ruimte ten behoeve van bijvoorbeeld langzaamverkeerverbindingen te realiseren.

Brug

Over het water geldt ook de bestemming 'Groen' met een aanduiding 'brug': Hier wordt een voetgangersbrug aangelegd en in stand gehouden, die de verbinding met de overkant van het water vormt. Dit bevordert de bereikbaarheid van het gebied. De brug heeft een verbindende functie, maar ook een recreatieve functie doordat de groene verbindingen aan beide oevers van de Stadiongracht met elkaar worden verbonden.

De regels die gelden voor bouwwerken zijn in lijn met de regels die tevens gelden op grond van de Keur voor waterlopen en bruggen.

Beperking voor hekwerken

Het groen en de brug tussen de gebouwen moet goed toegankelijk en bereikbaar zijn. Hier is het open karakter van het plangebied van groot belang. Daarom is een beperking voor hekwerken en erfafscheidingen opgenomen binnen de groenbestemming tussen het IJsbaanpad en de Stadiongracht. De regel dient de toegankelijkheid van de brug te bevorderen. De te realiseren brug dient namelijk vrij toegankelijk te zijn voor het langzaamverkeer in het gebied.

Hekwerken en erfafscheidingen zijn niet volledig uitgesloten binnen de bestemming 'Groen'. Voor zover een hekwerk of erfafscheiding de vrije doorgang naar de brug niet belemmert, is een dergelijk bouwwerk mogelijk tot de in de planregel opgenomen maximale bouwhoogte van 1,2 meter. Een hekwerk kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn voor de afbakening van de buitenruimte van een kinderdagverblijf.

Buitenruimten voor kinderdagverblijf

Bij een kinderdagverblijf is vaak een buitenruimte verplicht. Een dergelijke buitenruimte ten behoeve van een kinderdagverblijf is toegestaan binnen de groenbestemming en dient aansluitend aan het kinderdagverblijf te worden gerealiseerd met een maximale oppervlakte van 250 m^2.

Nutsvoorziening

In de planregel is specifiek aangegeven dat binnen de aanduiding 'nutsvoorziening' een nutsvoorziening is toegestaan in de vorm van een gasdrukmeet- en regelstation. Dit gebruik wordt hier specifiek toegestaan. Voor overige nutsvoorzieningen betekent dit dat deze zijn toegestaan buiten de aanduiding voor zover deze vergunningvrij kunnen worden gerealiseerd.

Tijdelijke uitrit

Op grond van artikellid 5.4 sub c van de planregels zijn in- en uitritten ten behoeve van de ondergrondse parkeergarage niet toegestaan binnen een afstand van 70 meter vanaf de Amstelveenseweg. Deze regel is opgenomen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Er dient voldoende ruimte te zijn voor (langzaam)verkeer om in- en uit de parkeergarage te rijden en de doorstroming van het verkeer voldoende te bevorderen. In afwijking van lid 5.4, onder c, zijn voor de eerste tien jaar na vaststelling van dit bestemmingsplan in- en uitritten ten behoeve van parkeervoorzieningen toegestaan binnen een afstand van 30 meter vanaf de bestemmingsplangrens aan de zijde van de Amstelveenseweg.

Deze regel is opgenomen om te borgen dat in de tijdelijke situatie dat alleen het kantoorgebouw op de meest oostelijke kavel is gerealiseerd wel een in- en uitrit mogelijk is naar de ondergrondse parkeergarage. In de eindsituatie wordt de ingang geplaatst bij het woonblok op de kavel ten westen van het kantoorgebouw. Dan zal alsnog worden voldaan aan de planregel in artikellid 5.4 sub c.

Artikel 6 Verkeer

Veel van de gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming 'Verkeer' komen overeen met die van de bestemming 'Groen'. Het meest kenmerkende verschil is dat binnen de verkeersbestemming ook doorgaand autoverkeer is toegestaan.

Artikel 7 Water

De bestemming 'Water' staat de bestaande situatie toe. Daarbij is een nieuwe brugverbinding mogelijk gemaakt, deze valt echter binnen de bestemming 'Groen'.

Artikel 8 Leiding - Riool

Dit betreft, conform de wettelijke vormeisen, een dubbelbestemming. Het artikel heeft met name een eveneens wettelijk verplichte signaleringsfunctie. Eventuele regels volgen uit het vergunningsstelsel dat door de Waterwet wordt opgelegd.

Artikel 9 Waarde - Archeologie

De gronden waarvoor een archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde-Archeologie gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 500 m2 en dieper dan 2,50 m onder het maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 10 Waterstaat - Waterkering

Dit betreft, conform de wettelijke vormeisen, een dubbelbestemming. Het artikel heeft eveneens een wettelijk verplichte signaleringsfunctie. De concrete regels volgen uit het vergunningsstelsel dat door de Waterwet wordt opgelegd.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

Artikellid 11.1 regelt dat verblijfsfuncties voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de veiligheidscontour rondom het reeds aanwezige gasdrukmeet- en regelstation niet zijn toegestaan.

In artikellid 11.2 is voorzien in een verbod op het bouwen van ondergrondse gebouwen. Indien wordt voldaan aan de in het artikel gestelde voorwaarden, dan kan via een binnenplanse afwijking de bouw van ondergrondse gebouwen worden toegestaan

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 13 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk

gemaakt 'bij wijze van recht'. Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Voor gevelaccenten en andere uitstekende delen van gebouwen is in de praktijk zeer bruikbare, maar lastig te lezen regeling opgenomen. Het komt erop neer dat de betreffende bouwdelen tot een hoogte van 9 meter niet zijn toegestaan boven of vlakbij (1,5 meter) een rijweg, of boven een fiets- of voetpad.

Op grond van artikellid 13.1 sub b is het mogelijk om van de maximale bouwhoogte af te wijken voor specifieke ondergeschikte bouwonderdelen zoals opgesomd, tot een maximale hoogte van drie meter. Daarbij is van belang om op te merken dat deze uitzondering niet geldt voor zover de ondergeschikte bouwonderdelen de maximale grenzen van het Luchthavenindelingbesluit overschrijden. Deze maximale hoogten dienen te allen tijde geborgd te worden.

In de algemene bouwregels is in artikel 13.2 tevens een regeling getroffen ten aanzien van de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan gebouwen of bouwplannen ter voorkoming van windhinder, trillingshinder en/of lichthinder. In dat kader kan nader onderzoek worden gevraagd.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. In dit artikel zijn, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Een besluit om af te wijken vereist altijd een nader afwegingsmoment. Een afwijkingsbesluit kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 16 Algemene procedureregels

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

Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wro, wordt de zogeheten uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals geregeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) direct bij wet voorgeschreven. Om die reden zijn geen procedureregels opgenomen met betrekking tot de wijzigingsmogelijkheid.

Artikel 17 Overige regels

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

Artikel 18 Overgangsrecht

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

Artikel 19 Slotregel

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

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

Ingevolge artikel 6.12 van de Wro besluit het bevoegd gezag of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In het kader van dit bestemmingsplan bestaat aanleiding om af te zien van het opstellen van een exploitatieplan.

Voor een groot deel van de gronden binnen het plangebied geldt dat het eigendom bij derden ligt en dat de gemeente bij vaststelling van het bestemmingsplan geen eigenaar is.

Tussen de gemeente en de grondeigenaar is op 10 januari 2022 een anterieure overeenkomst (artikel 6.24 van de Wro) gesloten, waarmee voor deze gronden het kostenverhaal van de grondexploitatie geregeld is. Dit kostenverhaal ziet op de Kavels 1, 2 en 3. De eigendom van deze kavels blijft namelijk na vaststelling van het bestemmingsplan bij de huidige eigenaar. In de anterieure overeenkomst is geregeld dat de gronden waarop Kavel 4 zich bevinden worden verkocht en geleverd aan de gemeente Amsterdam. In deze anterieure overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over de gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied.

De gemeente past voor de gronden waarvan zij eigenaar wordt het erfpachtstelsel toe. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor vooropstelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. De gemeente ontvangt een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden in het plangebied die in eigendom zijn van de gemeente.

Planschaderisico

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan dat voorziet in de (her)ontwikkeling van kavels 1, 2, 3 en 4 zijn planschaderisicoanalyses opgesteld (Bijlage 22, 23 en 24 bij het bestemmingsplan). De conclusie

van deze analyses is dat als gevolg van het bestemmingsplan geen planschade te verwachten is.

Voor zover het bestemmingsplan leidt tot mogelijke schade aan het Olympisch Stadion als gevolg van winddruk, zijn daarover (financiële) afspraken gemaakt tussen de gemeente en het Olympisch Stadion.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Artikel 3.1.1. Bro - overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die met het plan in geding zijn.

Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk de minister kunnen bepalen dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist. De provincie Noord-Holland heeft bij brief van 8 mei 2012 (kenmerk 2012-17090) aangegeven dat in de gevallen genoemd in deze brief een vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro met de provincie niet vereist is. Gelet op de bestemming die middels het bestemmingsplan aan de gronden wordt gegeven wordt volstaan met op te merken dat het project behoort tot deze gevallen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft bij brief van 22 december 2011 (kenmerk IENM/BSK-2011/168837) aangegeven dat ze uitsluitend bestemmingsplannen die nationale belangen raken voor vooroverleg wil ontvangen. Gelet op de bestemming die middels het bestemmingsplan aan de gronden wordt gegeven wordt volstaan met op te merken dat het project geen nationaal belang raakt.

19.1.1 Achtergrond vooroverleg 2020-2022

Voorliggend bestemmingsplan kent een voorgeschiedenis van verschillende voorontwerpversies. Voor de volledigheid wordt deze geschiedenis hierna besproken en worden de destijds gegeven reacties van bestuurlijke partners benoemd.

In eerste instantie (2020) had het voorontwerpbestemmingsplan voor de herontwikkeling van deelgebied Verdi betrekking op heel deelgebied 1 van Verdi, inclusief de ten zuiden van de A10 gelegen Infinity-kavel. Het voorontwerpbestemmingsplan is in 2020 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Bro aan de overlegpartners verstuurd. Van de hieronder aangeschreven partijen is toen geen reactie ontvangen:

- Ministeries algemeen
- Ministerie van Economische Zaken
- Rijksdienst voor het cultureel erfgoed
- Rijkswaterstaat, West-Nederland Noord
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek
- Provincie Noord-Holland

Vervolgens is in de zomer van 2021 het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd zodat het plangebied zich alleen strekt tot deelgebied 1. Dit gewijzigde voorontwerpbestemmingsplan is informeel aan de hiervoor genoemde overlegpartners voorgelegd. Er zijn reacties ontvangen van Rijkswaterstaat en

Waternet/Hoogheemraadschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek.

Hieronder worden de beiden hiervoor genoemde reacties besproken.

1. Rijkswaterstaat, West-Nederland

Rijkswaterstaat (RWS) gaf aan dat het geluidonderzoek beperkt was en hetgeen wat was opgenomen over geluidproductieplafonds niet relevant in het kader van een bestemmingsplan. Wat volgens RWS mist zijn de plichten van de gemeente Amsterdam met betrekking tot het uitvoeren van onderzoeken op de geluidgevoelige locaties langs rijkswegen. Er moet in kaart worden gebracht wat nodig is om de nieuwe situatie binnen de geluidszone van de A10 mogelijk te maken.

Onze reactie hierop luidde als volgt.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat bij het uitvoeren van het onderzoek de gegevens uit het geluidsregister zijn gehanteerd. De tekst van paragraaf 7.2.4 kon in die zin worden aangevuld. Ook vroeg RWS om in de toelichting te verduidelijken wat nodig is om de nieuwe situaties binnen de geluidszone van de A10 mogelijk te maken. In dat kader verwezen wij naar de paragrafen 7.4, 7.5 en 17.4 van de toelichting. Daarin wordt gemotiveerd welke maatregelen moesten worden getroffen om de nieuwe (woon)functies nabij de A10 mogelijk te maken, zoals het vaststellen van hogere waarden (Wgh) en het toepassen van dove gevels.

2. Waternet/Hoogheemraadschap Amstel. Gooi- en Vechtstreek:

In hoofdstuk 12 van de plantoelichting is de 3.1.1. reactie van Waternet uit 2021 opgenomen met de reacties die de gemeente destijds heeft gegeven. Inmiddels zijn deze reacties verwerkt in het voorliggend bestemmingsplan en/of zijn de reacties achterhaald.

19.1.2 Artikel 3.1.1. Bro overleg - 2023

Vervolgens is in mei 2023 in overleg met de partijen die betrokken zijn bij de ontwikkelingen binnen het plangebied en Zuidas, besloten om enkel nog een ontwerpbestemmingsplan voor te bereiden voor de ontwikkelingen aan de Noordzone van het IJsbaanpad. De uitgangspunten voor deze herontwikkeling ten opzichte van 2021 zijn verbeterd en geactualiseerd. Meer specifiek zijn de planregels aangevuld en aangescherpt op onderwerpen geluid, licht en wind. In dit kader zijn in de zomer van 2023 de overlegpartners ex artikel 3.1.1. van het Bro erop gewezen dat het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad wordt voorbereid en dat het de bedoeling is dat het ontwerpbestemmingsplan medio november 2023 ter inzage wordt gelegd. Bij deze mededeling is de (concept) verbeelding van het plangebied meegestuurd. Op deze mededeling zijn reacties ontvangen van Waternet en van de Provincie Noord-Holland.

Hieronder worden deze reacties besproken.

1. Waternet/Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Gemeente Amsterdam

1. Primaire waterkering

De primaire waterkering is niet duidelijk zichtbaar opgenomen. Er is op de verbeelding wel een dubbelfunctie aangegeven, maar het is niet geheel duidelijk waar deze precies op ziet. Gezien het feit dat het hier om een primaire kering gaat en er strenge beperkingen gelden voor kern- en beschermingszones van de kering, zou het goed zijn om dit duidelijk op de verbeelding aan te geven.

2. Compartimenteringskering

Er ligt ook een compartimenteringskering in het plangebied. Deze kering is op dit moment niet opgenomen met een dubbelfunctie. Wij hebben het verzoek om deze wel op te nemen in de verbeelding.

3. Waterleiding in het plangebied

Er bevindt zich een waterleiding voor afvalwater in het plangebied onder het IJsbaanpad. Om de bescherming van de locatie en ligging van deze leiding te borgen, wordt verzocht om in de verbeelding een aanduiding op te nemen ter plaatse van de leiding.

4. Bestemming groen

Over het water en compartimentskering is de bestemming 'Groen' aangegeven. Verder is als functieaanduiding 'brug' opgenomen. Dit is wat ons betreft niet juist. Een deel van de bestemming blijft water en heeft als dubbelbestemming 'Waterkering'. Kan er worden aangegeven wat de plannen zijn voor dit deel.

Reactie gemeente:

De beide genoemde keringen zijn in de verbeelding aangepast. De verbeelding is ter goedkeuring voorgelegd aan Waternet waarna goedkeuring is gegeven. De waterleiding is met een aanduiding 'Dubbelbestemming - Leiding' in de verbeelding opgenomen. In de planregels wordt de dubbelbestemming geborgd met een signaalfunctie.

De plannen voor de loopbrug zijn nader toegelicht, waarbij aandacht is besteed aan de verhouding tussen de planregels en de regels op grond van de Keur. De planregels die gelden voor bouwwerken binnen de bestemming Groen, inclusief de mogelijke brug, staan niet in de weg van de toepassing van regels uit de Keur.

2. Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland geeft aan dat er geen beperkingen zijn vanuit de provincie. Het nieuwe plangebied ligt in stedelijk gebied en de provincie gaat ervan uit dat de Gemeente Amsterdam zoals gebruikelijk de instructieregels goed toepast. In dit geval geldt dat, afhankelijk van het aantal woningen dat wordt toegevoegd, in de toelichting wordt aangegeven of artikel 6.3 van de instructieregels van toepassing is en zo ja, of het bestemmingsplan past binnen de in de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Ook leest de provincie in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan graag terug op welke wijze rekening is gehouden met klimaatadaptatie.

Reactie gemeente:

In het gewijzigde ontwerpbestemmingsplan wordt de meest recente wet- en regelgeving en beleid toegepast. We passen daarbij de instructieregels van de provincie toe.

19.2 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

- Dagelijks Bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;

- Projectorganisatie Zuidasdok;
- Taskforce Bereikbaarheid Zuidas;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Team Mobiliteitsplan Zuidas Flanken.

Uit het advies van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (die zien op geluid) en het Team Mobiliteitsplan Zuidas Flank (die zien op Verkeer en Mobiliteit) zijn aanpassingen van de planregels van het bestemmingsplan voortgekomen. Die aanpassingen zien kort gezegd op de volgende wijzigingen:

- In artikel 3 en artikel 4 zijn de regels ter bescherming van geluid binnen geluidsgevoelige functies nader aangescherpt;
- In de algemene planregels zijn maxima opgenomen voor het aantal parkeerplaatsen;
- In artikel 3 en artikel 4 zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ter borging van de windveiligheid en ter voorkoming van lichthinder.

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan eenieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 19.4 wordt nader ingegaan op het participatietraject welke in het kader van dit bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

Advies Dagelijks Bestuur van de bestuurscommissie van Stadsdeel Zuid

Op 31 augustus 2023 is conform artikel 12 jo artikel 19 van de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 advies gevraagd aan het Dagelijkse bestuur en de stadsdeelcommissie van Stadsdeel Zuid over voorliggend bestemmingsplan. Op 10 oktober 2023 heeft het Dagelijks bestuur positief geadviseerd over het voorliggend bestemmingsplan.

19.3 Stakeholders

Onder het kopje 'Stakeholders' bespreken we de communicatie die heeft plaatsgevonden met de partijen die betrokken zijn bij de totstandkoming van de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In dit geval gaat het om de grondeigenaar, de afdeling Onderwijs Jeugd en Zorg van de gemeente Amsterdam en de Stichting Olympisch Stadion Amsterdam (Olympisch Stadion).

Zoals is toegelicht in hoofdstuk 18 van deze plantoelichting hebben de grondeigenaar en de gemeente Amsterdam een anterieure overeenkomst gesloten en in dat kader ook afspraken gemaakt over de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten in het 'Toetsingskader Noordzone IJsbaanpad, Deelplan 1 Verdi'. De uitgangspunten uit het Toetsingskader zijn overgenomen in het bestemmingsplan. Ook na het vaststellen van het Toetsingskader en de anterieure overeenkomst zijn partijen met elkaar in gesprek gebleven ter bevordering van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Parallel aan het voorbereiden van voorliggend bestemmingsplan heeft op 3 augustus 2023 de grondeigenaar een aanvraag omgevingsvergunning ingediend om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, uitsluitend voor het realiseren van het kantoorgebouw op Kavel 1. De aanvraag gaat uit van dezelfde uitgangspunten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt voor Kavel 1.

Ook is Olympisch Stadion als nabijgelegen inrichting/bedrijf een belangrijke stakeholder voor voorliggend bestemmingsplan. Dit gemeentelijke monument heeft een belangrijke status binnen de gemeente. De rol en positie van het Olympisch Stadion is dan ook van significante invloed geweest bij de vaststelling van het Investeringsbesluit 2019 voor deelplan 1 en bij de totstandkoming van voorliggend bestemmingsplan.

Op het Investeringsbesluit heeft Olympisch Stadion zienswijzen ingediend over verschillende aspecten van de voorziene ontwikkelingen die belemmerend zouden kunnen zijn voor het Olympisch Stadion.

Opdat de huidige exploitatie van het Olympisch Stadion met de ontwikkeling van het IJsbaanpad gehandhaafd kan blijven, zijn in 2021 moties aangenomen (van raadsleden Naoum Nehmé (216.21, aangenomen 6 april 2021) en Boomsma (206.21, aangenomen 6 april 2021). In deze moties wordt kort gezegd verzocht om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen van Zuidas-Verdi de exploitatie van het Olympisch Stadion niet zal gaan beperken.

Naar aanleiding van de zienswijze van het Olympisch Stadion hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen het Olympisch Stadion en het projectteam Verdi. Uit de zienswijze en deze gesprekken bleek dat de belangrijkste aandachtspunten die het Olympisch Stadion heeft willen aankaarten zien op de aspecten geluid, licht en windhinder.

In de hoofdstukken 7 (Geluid), 10 (Milieuzonering) en 14 (Hoogbouwaspecten) is te lezen welke onderzoeken, maatregelen en planregels er zijn (op)genomen om deze aspecten zoveel als mogelijk te beperken, dan wel compleet weg te nemen. In aanvulling op deze publiekrechtelijke instrumenten is ervoor gekozen om middels een afsprakenbrief afspraken te maken met het Olympisch Stadion over noodzakelijke versterking van het dak van de Marathontribune en aanpassingen aan de reguliere verlichting. Voor de realisatie van deze maatregelen is ook op 12 april 2024 een omgevingsvergunning verleend aan het Olympisch Stadion.

Door voorgaande maatregelen te treffen kan de huidige exploitatie van het Olympisch Stadion voort blijven bestaan, naast de gewenste gebiedsontwikkeling Verdi. Hiermee is voldaan aan de voornoemde moties.

19.4 Participatie

Sinds de start van gebiedsontwikkeling Verdi zijn belanghebbenden uit het projectgebied veelvuldig en intensief geconsulteerd over de planvorming voor de Principenota, de Projectnota en de Investeringsnota van Deelplan 1 en Deelplan 2. Er zijn grote en kleine bijeenkomsten georganiseerd, er zijn 1-op-1 gesprekken gevoerd en online is een dialoog aangegaan. Voor de plannen voor Verdi is aldus een uitgebreid participatietraject doorlopen alvorens het bestuur deze, met medenemen van de uitkomsten van de participatietrajecten, heeft vastgesteld.

Investeringsnota Deelplan 1

Het Investeringsbesluit voor Deelgebied 1 vormt de basis voor de voorliggende bestemmingsplanregeling. Het participatietraject in het kader van de Investeringsnota Deelplan 1 is dan ook voor voorliggend bestemmingsplan het meest relevant. Uit dit participatietraject bleek dat de grootste zorgen van de omgeving met name zagen op verkeer en parkeren en het behoud van groen. Hiertoe zijn allerlei mogelijke oplossingen voor deze zorgen besproken, zoals de afstelling van verkeerslichten, wijziging fietspaden en ontsluiting, verwijderen parkeerplaatsen et cetera.

De uitkomsten van het participatietraject (incl. wensen van omwonenden) en de belangenafwegingen zijn in de Investeringsnota verwerkt. Alle wensen en belangen zijn zoveel als mogelijk meegenomen in het vervolgtraject.

Bestemmingsplan Zuidas-Verdi Noordzone IJsbaanpad

Wat betreft het participatietraject wat specifiek ziet op het bestemmingsplan geldt het volgende. Participatie door bewoners voor een bestemmingsplan is formeel juridisch niet verplicht nu de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt doorlopen. Desondanks is participatie van bewoners een vanzelfsprekend onderdeel bij het opstellen van een bestemmingsplan. Het doel van participatie rond bestemmingsplannen is om te komen tot

kwalitatief betere plannen door de inbreng van bewoners en ondernemers er zo vroeg en goed mogelijk in te verwerken. In dit kader heeft er op 23 november 2023 een spreekuur plaatsgevonden waar belangstellenden hun vragen over het bestemmingsplan (en Besluit hogere waarden) konden stellen. Er is op de desbetreffende avond een persoon op het spreekuur gekomen.

Inspraakreacties/zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 9 november 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de genoemde periode kon ieder een zienswijze indienen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn drie zienswijzen ingediend. De beantwoording daarvan is vervat in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' die bij besluitvorming aan de raad is voorgelegd. De zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in het plan, die eveneens in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' zijn verwoord.

Naast de beantwoording van de zienswijzen in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' hebben er ook gesprekken plaatsgevonden met de indieners van de zienswijzen, zodat de indieners in de gelegenheid waren gesteld om de zienswijzen ook mondeling nader toe te lichten. Alle indieners hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

In de Nota van beantwoording en de Nota van wijzigingen is opgenomen welke ambtelijke wijzigingen zijn doorgevoerd.