Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22L Zuidas-Vivaldi Kavel 4

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan TAM-omgevingsplan H22L Zuidas-Vivaldi kavel 4

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K2412OPGST-OW01
Datum print	24 Oktober 2025
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**7**
Hoofdstuk1	**Inleiding**	**9**
1.1	Aanleiding	9
1.2	Doel wijziging omgevingsplan	9
1.3	Bevoegdheden	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk2	**Plankader**	**11**
2.1	Ligging en begrenzing plangebied	11
2.2	Historie van het plangbeid	12
2.3	Beschrijving van het plangebied	14
2.4	Geldend juridisch planologisch kader	15
Hoofdstuk3	**Beleid en regelgeving**	**17**
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Regionaal beleid - Metropoolregio	22
3.4	Gemeentelijk beleid - stedelijke kaders	23
Hoofdstuk4	**Het ruimtelijk kader**	**27**
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	27
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	27
Hoofdstuk5	**MER Zuidas - de Flanken**	**29**
5.1	Wetgeving	29
5.2	MER /MER beoordeling	29
5.3	MER Zuidas Flanken	30
Hoofdstuk6	**Verkeer en vervoer**	**35**
6.1	Bereikbaarheid auto, OV en fiets	35
6.2	Verkeersveiligheid	38
6.3	Parkeren	39
Hoofdstuk7	**Geluid**	**45**
7.1	Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen	45
7.2	Geluid vanwege een horecaterras	50
Hoofdstuk8	**Trillingen**	**53**
8.1	Algemeen	53
8.2	Trillingen ten gevolge van spoorwegen en andere activiteiten	53
8.3	Plangebied	54
Hoofdstuk9	**Luchtkwaliteit**	**55**
9.1	Regelgeving en beleid	55
Hoofdstuk10	**Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)**	**59**
10.1	Algemeen	59

10.2	Regelgeving	60
10.3	Gemeentelijk beleid	61
10.4	Plangebied	62
Hoofdstuk11	**Stralingshinder**	**65**
11.1	Algemeen	65
11.2	Regelgeving en beleid	66
11.3	Plangebied	66
Hoofdstuk12	**Bodem en ondergrond**	**69**
12.1	Bodemkwaliteit	69
12.2	Niet gesprongen explosieven	70
12.3	Kabels en leidingen	71
Hoofdstuk13	**Water**	**73**
13.1	Beleid en regelgeving	73
13.2	Plangebied	78
Hoofdstuk14	**Natuur, landschap, flora en fauna**	**83**
14.1	Beleid en regelgeving	83
14.2	Plangebied	85
Hoofdstuk15	**Cultuurhistorie en archeologie**	**89**
15.1	Wet- en regelgeving - algemeen	89
15.2	Te beoordelen aspecten	91
15.3	Plangebied	92
Hoofdstuk16	**Hoogbouw (effecten)**	**95**
16.1	Wet- en regelgeving en beleid	95
16.2	Plangebied	98
Hoofdstuk17	**Duurzaamheid en klimaatadaptie**	**105**
17.1	Algemeen	105
17.2	Wet- en regelgeving en beleid	105
17.3	Plangebied	110
Hoofdstuk18	**Juridische toelichting**	**113**
18.1	Algemeen	113
Hoofdstuk19	**Uitvoerbaarheid**	**119**
19.1	Algemeen	119
Regels		**127**
Hoofdstuk1	**Algemene bepalingen**	**128**
Artikel 1	Algemeen	128
Hoofdstuk2	**Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken, regels over gebruik**	**129**
Artikel 2	Algemene regels	129
Artikel 3	Wonen	130
Artikel 4	Maatschappelijke dienstverlening	132
Artikel 5	Consumentgerichte dienstverlening	134

Artikel 6	Sportvoorziening	135
Artikel 7	Groen	136
Artikel 8	Horeca	137
Hoofdstuk3	**Overige regels over het gebruik van gronden en bouwwerken**	**138**
Artikel 9	Parkeernormering voor auto´s	138
Artikel 10	Parkeernormering voor fietsenstalling	139
Artikel 11	Horecaterras	140
Hoofdstuk4	**Bouwwerken**	**141**
Artikel 12	Meet- en rekenbepalingen	141
Artikel 13	Gebouwen	142
Artikel 14	Bouwwerken	144
Artikel 15	Hemelwaterberging	145
Hoofdstuk5	**Slotbepalingen**	**146**
Artikel 16	Slotbepalingen	146

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 **Verkeersgeneratie kavel 4, Vivaldi, oktober 2025**

Bijlage 2 **Geluidsnotitie kavel 4, oktober 2025**

Bijlage 3 **Terrasgeluid kavel 4, Vivaldi Zuidas, augustus 2025**

Bijlage 4 **Externe veiligheid kavel 4, augustus 2025**

Bijlage 5 **Metingen elektrische veldsterkte bij toekomstig Vivaldigebouw, juni 2023**

Bijlage 6 **Watertoets kavel 4, oktober 2025**

Bijlage 7 **Stikstofdepositieberekening kavel 4 Vivaldi, Zuidas, oktober 2025**

Bijlage 8 **Quickscan ecologie kavel 4, juli 2025**

Bijlage 9 **Archeologisch bureauonderzoek Vivaldi, november 2014**

Bijlage 10 **Memo Turmac gebouw cultuurhistorie, juni 2019**

Bijlage 11 **Verklaring van geen bezwaar, 3 juli 2018**

Bijlage 12 **Windklimaatonderzoek Ravel en Vivaldi, september 2025**

Bijlage 13 **Bezonningsstudie woontoren kavel 4, 19 juli 2021**

Bijlage 14 **Participatierapport en eindverslag fase 1 kavel 4 Vivaldi, oktober 2025**

Bijlage 15 **pdf van de toelichting**

bijlagen bij de regels

Bijlage 1 **Nota parkeernormen auto, november 2017**

Bijlage 2 **Nota parkeernormen fiets en scooter, maart 2018**

Bijlage 3 **Verbeelding kavel 4 Vivaldi Zuidas**

Bijlage 4 **pdf van de regels**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Zoals ook aangegeven in de door het Rijk opgestelde Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de gemeentelijke Omgevingsvisie Amsterdam 2050 ontwikkelt Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de Metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen.

De ontwikkeling die met deze wijziging van het omgevingsplan mogelijk wordt gemaakt sluit aan bij de ontwikkeling van Zuidas. Door een woontoren, met voorzieningen in de plint, mogelijk te maken op deze locatie wordt het deelgebied Vivaldi binnen Zuidas verder ontwikkeld naar een woon-/werkomgeving.

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 Vivaldi. Voor het project Vivaldi is op 22 juni 2016 het bestemmingsplan Zuidas-Vivaldi vastgesteld dat bij raadsbesluit van 10 mei 2017 partieel is herzien. De ontwikkeling van kavel 4 is hierin niet voorzien.

1.2 Doel wijziging omgevingsplan

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voorziet in een juridisch planologisch kader voor een concrete eindbestemming van kavel 4 gelegen op de hoek van de Antonio Vivaldistraat en Barbara Strozzilaan, ten zuiden van de A10 en ten noorden van de De Boelelaan. De wijziging geeft aan welke functies zijn toegestaan en hoe de gronden bebouwd mogen worden. De wijziging wordt voorbereid met een TAM IMRO-plan. Juridisch wordt het TAM IMRO-plan daarmee onderdeel van de wijziging van het omgevingsplan, maar technisch wijzigt het TAM IMRO-plan het omgevingsplan niet. Het TAM IMRO-plan is als apart hoofdstuk van het omgevingsplan Amsterdam daarmee ook zelfstandig leesbaar.

1.3 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken (bijlage 2) en bevoegdheden (bijlage 3) tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp). Op de kaart in bijlage A behorende bij de Verordening zijn de gebieden aangewezen die vallen onder een stedelijk gebied of project. De voorbereiding van een wijziging van het omgevingsplan binnen een gebied dat is aangewezen als stedelijk gebied of project is een taak van de centrale stad. Het gebied Zuidas, waar het plangebied deel van uitmaakt, is op de kaart in bijlage A aangewezen als stedelijk project. Daarom is deze wijziging van het omgevingsplan door de centrale stad voorbereid. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid heeft ten behoeve van een voorontwerpbestemmingsplan dat deze ontwikkeling ook mogelijk maakte eerder al advies uitgebracht. Er is in samenspraak met de dagelijks bestuurder besloten de wijziging van het omgevingsplan niet opnieuw voor te leggen voor advies, maar om aan te sluiten bij het advies dat is gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Het dagelijks bestuur heeft positief geadviseerd. De stadsdeelcommissie heeft geen advies uitgebracht.

1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder meer ingegaan op de ligging en begrenzing van het plangebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio, de gemeente en het stadsdeel. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijke (planologische en stedenbouwkundige kader) toegelicht. In hoofdstuk 5 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inclusief participatie).

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het 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 projectgebied Vivaldi ligt in de zuidoosthoek van Zuidas, is ten zuiden van station Rai gelegen en is in onderstaande afbeelding globaal weergegeven.



Figuur 1: ligging projectgebied Vivaldi

Het plangebied van kavel 4 is daarbinnen beperkt en betreft een enkele kavel welke aan de noordzijde begrensd is door de Barbara Strozzilaan, aan de oostzijde door bebouwing en de Tommaso Albinonistraat, aan de zuidzijde door bebouwing en de De Boelelaan en aan de westzijde door de Antonio Vivaldistraat. Hieronder is door middel van een rood vlak kavel 4 binnen projectgebied Vivaldi weergegeven.



Figuur 2: Projectgebied Vivaldi met daarbinnen met een rood vlak kavel 4

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

2.2 Historie van het plangbeid

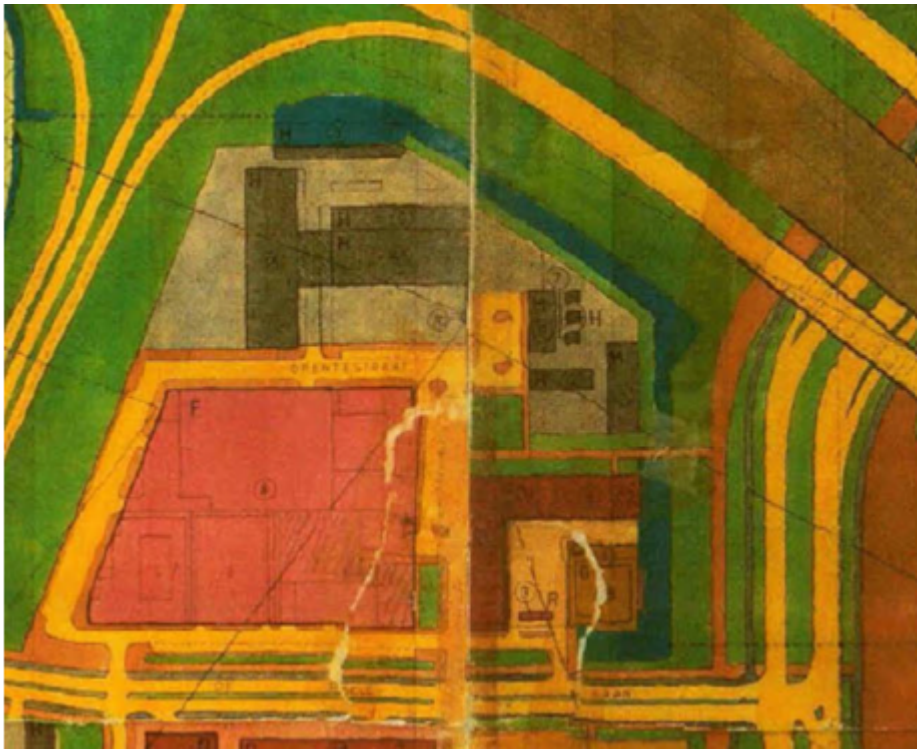
De ontwikkeling van Zuidas kent een lange geschiedenis. In 1914 tekende Berlage een eerste plan (Plan Zuid) waarin de ruimte voor een zuidelijk stadsuitbreiding werd voorzien. Pas vanaf de jaren '60 kwam de ontwikkeling op gang, met de bouw van de Europahal (1961) en het Academisch Ziekenhuis van de Vrije Universiteit (1964). In 1981 opende de A10 Zuid en werd het gebied beter ontsloten. De ligging nabij Station RAI, Zuid, Schiphol en de A10 maken Zuidas tot een aantrekkelijk gebied voor grootschalige functies.

Het Masterplan Zuidas werd in 1988 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan markeerde het begin van de grootschalige gebiedsontwikkeling en positioneerde Zuidas als internationale toplocatie voor kantoren, wonen en voorzieningen.

Vivaldi – oostelijk deel

Het gebied Vivaldi ligt in het oostelijk deel van de Zuidas, ten zuiden van de A10 en ten westen van de Europaboulevard. Het gebied stond lange tijd bekend als Drentepark, genoemd naar de Drentestraat en naar de provincie Drenthe. In 2005 werd de naam officieel gewijzigd in Vivaldi, met onder meer de hernoeming van de straat tot Antonio Vivaldistraat.

Het gebied dat het bestemmingsplan Vivaldi beslaat en waarbinnen het plangebied is gelegen, was binnen het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 bedoeld als sportterrein. Voor de oorlog was het nog in gebruik als volkstuinpark. Begin jaren zestig kreeg het zijn huidige vorm als bedrijven- en kantorenlocatie.



Figuur 3: Algemeen Uitbreidingsplan 1935

In het gebied bevond zich het Turmacgebouw, het voormalig hoofdkantoor van de sigarettenfabriek Turmac in Zevenaar. Het gebouw werd ontworpen door Hein Salomonson en is om een binnentuin van Mien Ruys geplaatst. Het Turmacgebouw is gelegen aan de Antonio Vivaldistraat 2-8 en kreeg in 2015 de status van gemeentelijk monument. Het gebouw ligt direct ten zuiden van het plangebied.



Figuur 4: Turmac gebouw jaren '60

Het gebouw Vivaldi ten oosten van het plangebied werd in 1967/1968 gebouwd als kantoor voor Philips-Duphar (farmaceutische producten) en Phonogram Records (onderdeel van Philips). Het is ontworpen door Peter de Clerq Zubli en Piet Zanstra. Het gebouw is een voorbeeld van een naoorlogs kantoorgebouw.



Figuur 5: Gebouw Vivaldi met ten westen aangrenzend het plangebied dat nu functioneert als parkeerterrein

Aan de zuidoostzijde van Vivaldi opende in 1969 het Esso Motor Hotel zijn deuren als een van de eerste grote gebouwen in het gebied. Het gebouw is later overgenomen door hotelketen Holiday Inn. Het hotel is hiermee een van de oudste nog bestaande gebouwen in het Vivaldi-gebied en vormt een herkenningspunt aan de Europaboulevard.

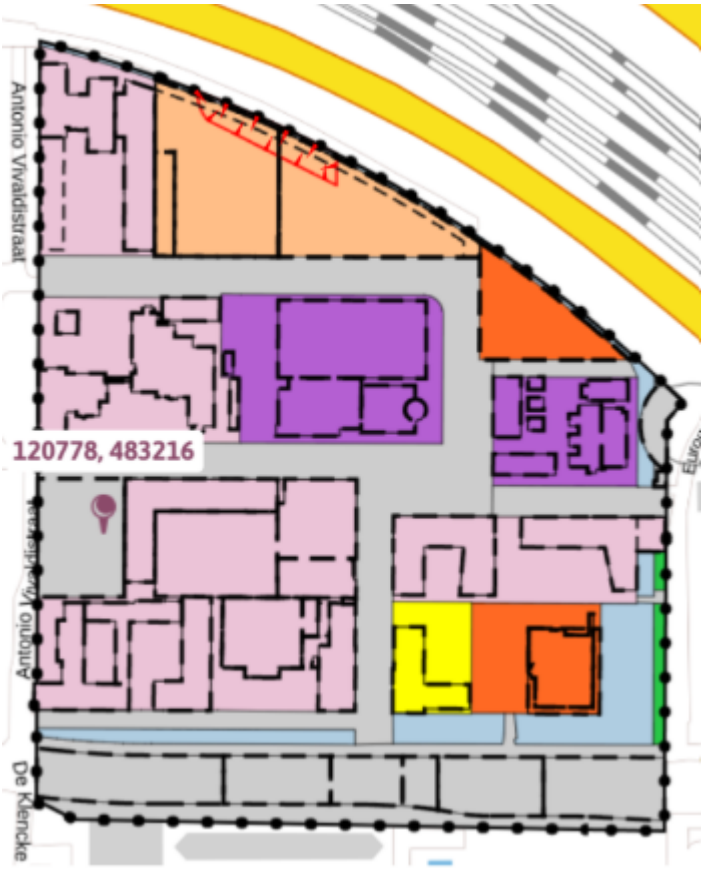
Sinds de start van de gebiedsontwikkeling tot op heden wordt Vivaldi gekenmerkt door een mix van hoogstedelijke functies, waaronder kantoren, voorzieningen, hotels en woningen. In 2008 opende Ernst en Young een nieuw hoofdkantoor en in 2018 volgde het Europees Medicijnagentschap (EMA). Het gebouw van EMA heeft de naam Vivaldigebouw gekregen. In 2020 opende Van der Valk een nieuw hotel in Vivaldi.

2.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied functioneert in zijn huidige vorm als parkeerterrein dat aan alle zijden grotendeels wordt begrensd door bestaande bebouwing met daartussen openbare ruimte. Het parkeerterrein is deels in erfpacht uitgegeven en deels openbaar terrein. Om bebouwing mogelijk te maken zullen de parkeerplaatsen op het terrein worden opgeheven. De infrastructuur rondom de kavel wordt bepaald door de Barbara Strozzilaan, de Antonio Vivaldistraat en de Tommaso Albinonistraat (plangebied grenst aan de oostzijde niet direct aan deze weg). Ontsluiting vindt plaats via de Vivaldistraat of Albinonistraat en daarna via de De Boelelaan. Het voornemen bestaat hier in de toekomst eenrichtingsverkeer in te voeren, waardoor ruimte ontstaat voor een groene inrichting. De ontsluiting vanuit het plangebied zal dan alleen nog via de Vivaldistraat en de De Boelelaan plaatsvinden.

2.4 Geldend juridisch planologisch kader

Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn alle bestemmingsplannen van rechtswege overgegaan in één omgevingsplan voor de gemeente. Voor de voorheen geldende ruimtelijke regels over dit kavel moet dan ook gekeken worden in het betreffende bestemmingsplan. Het plangebied wordt aan alle zijden begrensd door het plangebied van het tijdelijk omgevingsplan Zuidas-Vivaldi.



Figuur 6: ligging plangebied in relatie tot plangebied Zuidas-Vivaldi. Bron: omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart

Met onderhavig plan wordt een wijziging van het omgevingsplan voorbereid volgens de digitale standaard TAM-IMRO (Tijdelijk Alternatieve Maatregel voor Informatie uitwisseling Ruimtelijke Ordening). Het betreft een wijziging die met de oude digitale standaard wordt gemaakt en gepubliceerd. Hiermee wordt het tijdelijk omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) gewijzigd en voor deze gronden omgezet naar een wijziging van het omgevingsplan.

Een TAM-omgevingsplan wijzigt het omgevingsplan juridisch, maar de regels worden technisch niet geïntegreerd in het omgevingsplan. Het TAM-omgevingsplan is na vaststelling als los onderdeel van het omgevingsplan te raadplegen op Regels op de kaart in het Omgevingsloket. Zo kan dit TAM-omgevingsplan begripsbepalingen en regels bevatten die op de daarin opgenomen regels van toepassing zijn en in aanvulling of afwijking van het omgevingsplan kunnen gelden.

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

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

Toelichting

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

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

<u>Plangebied</u>

Met het wijzigen van het omgevingsplan wordt een woontoren mogelijk, met voorzieningen in de plint. Deze woontoren komt op Zuidas, een internationale toplocatie voor wonen en werken. Met de uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam wordt door het bouwen van een woontoren aangesloten bij de NOVI.

3.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

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

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hiernavolgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Het is terug te vinden in artikel 5.129g van het Bkl. De instructieregel houdt in dat bij het toelaten van een nieuwe stedelijke ontwikkeling er rekening moet worden gehouden met:

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

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

Plangebied

Met de wijziging van het omgevingsplan wordt een stedelijke ontwikkeling mogelijk. Daarom moet worden aangetoond dat er behoefte is aan de ontwikkeling. De ontwikkeling vindt plaats binnen stedelijk gebied.

Uit de Woonagenda 2025 van de gemeente Amsterdam blijkt dat in Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam een (groot) woningtekort is. Er is dus behoefte aan de ontwikkeling van nieuwe woningen. Om een goed woon- en leefklimaat te behouden is het noodzakelijk dat de omgeving van de nieuwe woningen aantrekkelijk worden ingericht. Voorzieningen dragen daaraan bij. De voorzieningen die gebouwd worden in de plint sluiten dus aan bij de woningbouwopgave en daarmee is ook een behoefte aan de voorzieningen.

Behoud van ruimte voor toekomstige functies

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

Plangebied

Het plangebied ligt buiten een reserveringsgebied. Daarom wordt het behoud van ruimte voor toekomstige functies niet beperkt.

Locaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking

In artikel 5.157 van het Bkl zijn instructieregels opgenomen om voldoende ruimte voor grootschalige elektriciteitsopwekking van ten minste 500 MW door elektriciteitscentrales te waarborgen. Op grond van artikel 5.156 van het Bkl gaat het om locaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking met een of meer elektriciteitsproductie-installaties met een gezamenlijk vermogen van ten minste 500 MW en de daarmee verbonden werken en infrastructuur, met uitzondering van kernenergiecentrales en elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door windenergie.

Plangebied

Het plangebied ligt buiten een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Daarom wordt het gebruik van een installatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking niet beperkt.

Waarborging hoogspanningsverbinding

Artikel 5.159, eerste lid, van het Bkl bevat een instructieregel over hoogspanningsverbindingen met een spanning van ten minste 220 kV. Dit artikel bepaalt dat een omgevingsplan het tracé van een hoogspanningsverbinding dient te bevatten op de locaties die op grond van artikel 5.156, derde lid zijn aangewezen als locatie voor een hoogspanningsverbinding met een spanning van ten minste 220 kV en waarvan de geometrische begrenzing bij ministeriële regeling is vastgelegd.

Plangebied

Het plangebied ligt buiten het tracé van een hoogspanningsverbinding. Daarom wordt het gebruik van een hoogspanningsverbinding niet beperkt.

Rijksvaarwegen

Artikel 5.161 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op een rijksvaarweg of een vrijwaringsgebied als bedoeld in artikel 5.160 van het Bkl, rekening moet worden gehouden met het belang van het veilig gebruik van de vaarweg.

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

Plangebied

Het plangebied ligt buiten het vrijwaringsgebied van Rijksvaarwegen. Daarom wordt het gebruik van Rijksvaarwegen niet beperkt.

Landelijke fiets- en wandelroutes

In artikel 5.161b van het Bkl is een instructieregel opgenomen over landelijke fiets- en wandelroutes. Dit artikel bepaalt dat als een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen die bepaalde landelijke fiets - en wandelroutes kunnen doorsnijden, het belang van de instandhouding van die fiets - en wandelroutes bij de vaststelling van dat omgevingsplan wordt betrokken.

Plangebied

Het plangebied ligt buiten een landelijke fiets- en wandelroute. Daarom wordt het gebruik van landelijke fiets- en wandelroutes niet beperkt.

Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

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

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

Plangebied

In Amsterdam wordt de openbare ruimte ingericht volgens de ‘Puccini-methode’. Daarmee vormt het straatbeeld in Amsterdam één geheel. De Puccini-methode richt zich onder andere op het toegankelijk maken en houden van de openbare ruimte. Om de openbare ruimte op een toegankelijke manier in te richten is de ‘Checklist Toegankelijkheid’ binnen Amsterdam geldig. Deze checklist is een overzicht van inrichtingsprincipes en maatvoeringen die samengenomen duidelijk maken hoe een toegankelijke openbare ruimte er idealiter uitziet. Dat betekent niet dat altijd aan alle eisen kan worden voldaan. Het betekent wel dat wanneer niet aan de in deze checklist opgenomen eisen wordt voldaan, duidelijk kan worden gemaakt waarom niet. En dat dit ook aan de doelgroep welke het meeste belang heeft bij een toegankelijke openbare ruimte wordt uitgelegd. De openbare ruimte in en rondom het plangebied zal ook ingericht worden volgens de Puccini-methode en de Checklist Toegankelijkheid. Daarmee is de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen voldoende geborgd en wordt voldaan aan deze instructieregel.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

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

Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de

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

Plangebied

Uit de Omgevingsvisie NH2050 blijkt dat specifiek in Amsterdam het wenselijk is om nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus. Deze ontwikkeling sluit daar perfect bij aan. De woontoren wordt geplaatst op Zuidas, een internationale toplocatie voor wonen en werken. De woon-werkafstanden kunnen daarmee sterk worden verkleind. Bovendien zorgen de voorzieningen in de plint voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

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

Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening

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

Plangebied

Voor deze wijziging van het omgevingsplan wordt hieronder ingegaan op de relevante aspecten uit de Omgevingsverordening NH2022.

Op grond van artikel 6.13 van de Omgevingsverordening moet een stedelijke functie in overeenstemming zijn met de in de regio gemaakte afspraken. In paragraaf 3.3 wordt uitgelegd dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de in de regio gemaakte afspraken.

Op grond van artikel 6.75 moet in het omgevingsplan rekening worden gehouden met klimaatadaptatie. In Hoofdstuk 17 wordt hier uitvoerig bij stilgestaan en wordt ook ingegaan op de uitvoering van deze instructieregel. De ontwikkeling houdt rekening met klimaatadaptatie.

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de Omgevingsverordening NH2022.

3.3 Regionaal beleid - Metropoolregio

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

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

MRA agenda 2025-2028

Deze agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. De agenda gaat uit van acht ambities. Deze zijn:

1. Klimaatneutrale en circulaire regio in 2050
2. Versterken concurrentie- en innovatiekracht
3. Terugdringen tekorten op de arbeidsmarkt
4. Voldoende toekomstbestendige werklocaties
5. Voldoende betaalbare en bereikbare woningen
6. Kwaliteit landschap en cultuurhistorie behouden en versterken
7. Toerisme draagt bij aan leefkwaliteit leefomgeving
8. Duurzaam en betaalbaar vervoer

In het MRA-Verstedelijkingsconcept is uitvoerig beschreven dat een toevoeging van woningen en voorzieningen noodzakelijk is in de Metropoolregio Amsterdam, en dat ingezet wordt op de verdere ontwikkeling van Zuidas. De ontwikkeling is dus in overeenstemming de in de regio gemaakte afspraken.

3.3.1 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de MRA. Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'(Uitvoeringsstrategie). In 2019 is een lichte actualisatie uitgevoerd: 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'. 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 het plangebied worden geen kantoren of bedrijven mogelijk gemaakt. Het Plabeka is daarmee niet relevant.

3.4 Gemeentelijk beleid - stedelijke kaders

3.4.1 Omgevingsvisie 2050

Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050

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

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Op 17 juli 2024 is het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld door de gemeenteraad wat het Hoogbouwbeleid uit 2011 vervangt. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

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

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

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

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

De ontwikkeling van de woontoren die met deze wijziging van het omgevingsplan mogelijk wordt gemaakt draagt bij aan het groeien binnen de grenzen. De woontoren zorgt voor een compacte

stedelijke ontwikkeling door Zuidas verder te verdichten. Daardoor kan optimaal gebruik worden gemaakt van de huidige infrastructuur en voorzieningen die aanwezig zijn op Zuidas. De toevoeging van woningen en voorzieningen zorgen ervoor dat het deelgebied Vivaldi verder versterkt wordt.

3.4.2 Horecabeleid 2025

Horeca hoort bij Amsterdam. Maar door de toenemende drukte moeten ondernemers, bewoners en bezoekers ook steeds meer rekening houden met elkaar. En dat wringt soms. Daarom heeft de gemeenteraad op 15 mei 2025 nieuw horecabeleid vastgesteld.

In het nieuwe horecabeleid zijn de regels met betrekking tot horeca voor de hele stad gelijkgetrokken. Daarvoor is onder andere een nieuwe indeling van horecacategorieën opgesteld. Het nieuwe horecabeleid bevat daarnaast regels over openingstijden en terrassen.

De regels uit het nieuwe horecabeleid zijn verwerkt in de Hoofdregeling. Een wijziging van het omgevingsplan dat een horecafunctie mogelijk maakt is in overeenstemming met deze nieuwe regels uit het horecabeleid en de Hoofdregeling.

Op kavel 4 wordt horeca in de categorieën lichte en reguliere horeca toegestaan. De regels uit het horecabeleid zijn van toepassing op deze functie. Daarmee is deze functie op deze locatie in overeenstemming met het horecabeleid.

3.4.3 Kantorenplan 2019-2026

In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 stond een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Door in te zetten op meer kantoorontwikkelingen wordt met het kantorenplan 2019-2026 aan dit coalitieakkoord invulling gegeven. Het doel van het nieuwe kantorenplan is een toekomstbestendige en gezonde kantorenmarkt met kwalitatieve woon-werkmilieus. De volgende uitgangspunten zijn in het plan opgenomen:

- 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- en werkmilieus.

In het plangebied worden geen kantoren mogelijk gemaakt. Rondom het plangebied zijn al een hoop kantoren aanwezig. Het doel is een meer gemengd woon- en werkmilieu te creëren. De komst van woningen en een plint met verschillende voorzieningen draagt daaraan bij. Binnen deze kavel worden daarom geen kantoren toegestaan.

3.4.4 Woonagenda 2025 (2017)

Voor welke uitdagingen staat Amsterdam tot 2025 op het terrein van wonen? De Woonagenda 2025 geeft hier antwoord op. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend, richtinggevend en praktisch document voor het woonbeleid tot 2025.

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Woonagenda staat beschreven hoe het Amsterdamse college wil blijven investeren in een stad waar voldoende woningen zijn voor alle Amsterdammers, de woningen duurzaam en van goede kwaliteit zijn en betaalbaar voor de Amsterdammers die erin wonen of gaan wonen. De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025 en brengt in kaart waar de huidige woningmarkt te kort schiet, wat er nu reeds aan gedaan wordt en welke aanvullende acties nodig zijn. Er zijn 25 acties geformuleerd. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en

woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. De meest in het oog springende actie is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur (sociale huur), 40% middeldure huur en koop en 20% dure huur en koop. Er zijn spelregels opgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten. Als de woningvoorraad hierdoor beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen.

De ontwikkeling sluit niet aan bij het beleidsuitgangspunt van 40-40-20. Van het woningbouwprogramma wordt 35% in het betaalbare segment gerealiseerd. Het uitgangspunt voor deze locatie is circa 35% van het aantal woningen dat gebouwd gaat worden als middensegment huurwoningen of goedkope en middeldure koopwoningen te realiseren. Over de precieze invulling daarvan worden nog nadere privaatrechtelijke afspraken gemaakt.

3.4.5 Groenvisie 2020-2050

De Groenvisie 2020-2050 is op 21 december 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. Groen is essentieel voor sociaal welzijn, recreatie, klimaatadaptatie (voorkomen hittestress, wateropvang), gezondheid en biodiversiteit. Door de opgave om de stad te verdichten met nieuwe woningbouw, en de opgaves rondom energie en mobiliteit, wordt het drukker in de open ruimte. Tegelijk groeit de behoefte om dichtbij de woning gebruik te maken van een prettige groene ruimte. Gezien het belang van groen, mogen de stedelijke opgaven niet ten koste gaan van de groene ruimte en de kwaliteit daarvan. Waar mogelijk, wordt meer groen gemaakt en het bestaande groen beter benut. Het groen draagt aan zoveel mogelijk opgaven bij. Een groennorm geeft aan hoeveel groen er minimaal in een stad of buurt moet zijn, voor een leefbare omgeving. In 2018 zijn voor het eerst groennormen opgesteld als onderdeel van de “Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen”. Deze worden gebruikt bij nieuwe stedenbouwkundige plannen en daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebruiksgroen en ecosysteem groen. Op die manier worden nieuwe buurten vanaf de aanleg ingericht op basis van de groennorm. De groennorm geldt echter ook voor bestaande buurten. Op basis van de groennorm wordt het beleid voor nieuw en/of beter groen in de bestaande stad gerealiseerd. De natuur moet een volwaardige plek hebben in de stad. Gestreefd wordt naar een optimale lokale biodiversiteit en natuurwaarden door het natuurinclusief bouwen, ontwerpen, inrichten en beheren van de openbare en private buitenruimten.

De hoofdpunten van de Groenvisie zijn kort samengevat:

- Groene routes van voordeur tot landschap: In 10 minuten wandel je naar het park, in 15 minuten fiets je naar het landschap;
- Groen tenzij: Waar het kan vervangen we verharding door groen voor een prettige, gezonde en natuurlijke leefomgeving met ruimte;
- Gezonde straat- en pleinbomen: We planten bomen die groot en oud kunnen worden;
- Openbaar en toegankelijk groen: Volkstuinparken, sportparken en schooltuinen worden toegankelijker voor meer mensen;
- Samenwerken: Het aanleggen en beheren van groen doen we samen met bewoners, organisaties en bedrijven;
- Meer biodiversiteit: Door natuurinclusief te bouwen, te ontwerpen, in te richten en te beheren;
- Parkconciërges: In elk park is een parkconciërge, aanspreekbaar voor vragen van bewoners en bezoekers;
- Groen is gevarieerd: In het groen is voor ieder wat wils. Zo heeft bijvoorbeeld elk stadspark een eigen karakter;
- Nieuw bos en parken: Er komt een nieuw stadsbos en er komen nieuwe stadsparken;
- Landschapsparken: In het landschap direct om de stad creëren we ruigere natuur, voedselbossen

en meer mogelijkheden voor bewegen.

Beoogd wordt om aan de westzijde van de woontoren een pocketpark met groene inrichting aan te leggen. Dit zal in de regels geborgd worden door middel van de verplichting tot het realiseren van een minimaal oppervlak. Daardoor wordt binnen het huidige sterk versteende plangebied toch groen aangelegd. Dit sluit aan bij de Groenvisie. De tussenstraat aan de zuid- en oostzijde wordt een ontsluitingsweg voor de parkeergarage, fietsenstalling en het bestaande kantoor aan de Antonio Vivaldistraat 50-66, maar wordt ook zoveel mogelijk groen ingericht.

Verder wordt beoogd om het deelgebied Vivaldi te vergroenen met aanleg van de Groene Lus. Het groen in de Barbara Strozzilaan, de Tomasso Albinonistraat en de Domenico Scarlattilaan wordt als een geheel ingericht. De nu nog stenige omgeving wordt daardoor prettiger om in te wandelen en te verblijven, waarbij het groen zorgt voor verkoeling op warme dagen en hiermee bijdraagt aan klimaatadaptatie in de vorm van het voorkomen van hittestress. Daarnaast heeft het groen een belangrijke waterbergende functie: in natte periodes vloeit het hemelwater gedoseerd af naar het oppervlaktewater en het riool, zodat beide niet te snel verzadigd raken.

3.4.6 Visie Zuidas 2016

In de Visie Zuidas staat beschreven hoe, waar en waarom ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. De Visie Zuidas vormt daarmee een richtinggevend kader voor huidige en toekomstige ontwikkelingen.

De ambitie is om van Zuidas een geliefd woongebied te maken voor jong en oud. Een wijk met een grote verscheidenheid aan nieuwe, lichte woningen in een hoogstedelijke omgeving en met een moderne en kosmopolitische sfeer. Om de verblijfs- en woonkwaliteit in Zuidas te garanderen wordt blijvend ingezet op levendigheid en voldoende voorzieningen, zoals scholen, zorgfuncties en winkels. Voor alle gebieden in Zuidas geldt dat wonen, werken en voorzieningen worden gemengd.

Door het mogelijk maken van een woontoren in een gebied met voornamelijk kantoren wordt met deze ontwikkeling bijgedragen en de transformatie naar een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen. Daarmee sluit het plan aan bij de Visie Zuidas.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Het TAM IMRO-plan voorziet in de ontwikkeling van een woontoren met voorzieningen in de plint. Het plangebied is gelegen in het deelgebied Vivaldi. Vivialdi onderscheidt zich als gebied met veel verschillende functies. Zo bevinden zich in Vivaldi kantoren, hotels en woningen. Beoogd wordt om van Vivaldi een levendiger en gemengd woon-werkgebied te maken. Dit wordt onder andere bereikt door de realisatie van de Groene Lus.

Met de ontwikkeling van een woontoren met voorzieningen in de plint wordt verder bijgedragen aan de verlevendiging van het deelgebied Vivaldi. De woontoren zorgt voor een ander publiek in het deelgebied Vivaldi. De plint wordt verder levendig en open ingericht, waarmee publiek wordt getrokken dat zich anders minder snel in Vivaldi zou begeven. Dit alles draagt bij aan de verlevendiging van Vivaldi.

Daarbij zorgt een woontoren met voorzieningen in de plint voor een goede overgang tussen het deelgebied Vivaldi en het woongebied Ravel, dat aan de andere zijde van de Vivaldigracht ligt.

Het toevoegen van deze functies op deze locatie is ruimtelijk inpasbaar.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Voor de woontoren zijn een aantal stedenbouwkundige aspecten opgesteld. Belangrijkste hierbij is dat de toren 85 meter hoog wordt, waarbij de toren een getrapte vorm krijgt. Dit houdt specifiek in dat het gebouw naarmate het hoger wordt een kleinere bruto vloeroppervlakte krijgt. De opbouw van het volume bestaat uit vijf delen:

1. Het basement van maximaal 21 meter. Hier vindt ook tweemaal een verspringing in de oppervlakte plaats, waardoor het gebouw een getrapte vorm krijgt.
2. Het middendeel van het gebouw, vanaf 21 meter, met een maximale footprint van 750 vierkante meter per bouwlaag.
3. Het deel vanaf 44 meter heeft een maximale footprint van 650 vierkante meter per bouwlaag.
4. Het deel vanaf 57 meter heeft een maximale footprint van 550 vierkante meter per bouwlaag. Daardoor ontstaat een robuuste ranke toren die past in zijn omgeving.
5. Tot slot is er voor de bovenste 6 meter ruimte voor een architectonische verbijzondering, de kroon.

Aan de zuidzijde krijgt het gebouw een getrapte vorm, dat mogelijkheden biedt voor prettige buitenruimten. De noordzijde volgt een strakke, verplichte rooilijn, waardoor het gebouw aansluit op de vormentaal van de overige panden langs de Barbara Strozzilaan. Het totaalbeeld van het gebouw krijgt op deze wijze een duidelijk leesbaar en helder volume.

Binnen de verplichte rooilijn is de mogelijkheid om af te wijken ten behoeve van een pocketpark. Het pocketpark vormt een subtiele overgang van publieke ruimte naar semi-publieke ruimte en sluit aan op het concept van de groene lus in Vivaldi (vergroening van de straten). Het pocketpark ligt in ieder geval op het westelijk deel van het kavel en kan hierbij zowel aan de noord- of zuidzijde (of beiden) liggen van de kavel.

Rondom de kavel loopt een strook publiek toegankelijke ruimte die aansluit op de openbare ruimte. Deze ruimte is bedoeld om verschillende functies (zoals parkeergarage(s), fietsenstallingen en het bestaande kantoor) te ontsluiten. Er bestaat de mogelijkheid voor bestemmingsverkeer om hier rond te rijden maar het geheel krijgt een groene uitstraling met een shared-space inrichting.

De plint krijgt een publieke, levendige en open uitstraling. Op hoofdlijnen heeft de plint aan de noord- en westzijde een publiek toegankelijk karakter waarbij (een gedeelte van de) zuid – en oostzijde gereserveerd is voor techniek en de entrees naar de parkeergarage en fietsenstalling.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

In het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) behorende bij het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (vastgesteld door de Gemeenteraad op 14 juli 2011 en onherroepelijk) heeft een beoordeling plaatsgevonden van de milieueffecten die zijn te verwachten vanwege de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. Met afronding van de m.e.r.-procedure is de m.e.r.-plicht als procedure uitgewerkt. Het Milieueffectrapport (MER) bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming behorende bij het betreffende bestemmingsplan te betrekken.

Inmiddels is een aantal bestemmingsplannen vastgesteld, dat eveneens betrekking heeft op de Zuidasontwikkeling, waarbij de informatie van het MER telkens betrokken is.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de achtergronden en uitkomsten van de m.e.r.. In de hieropvolgende hoofdstukken 6 tot en met 16 wordt per relevant onderwerp vervolgens ingegaan op de wijze waarop het plan voldoet aan de ter zake doende wetgeving en de wijze waarop, voor zover aan de orde, negatieve milieueffecten worden ondervangen. Daarbij zal tevens, voor zover aan de orde, worden ingegaan op aanvullend onderzoek dat heeft plaatsgevonden.

5.1 Wetgeving

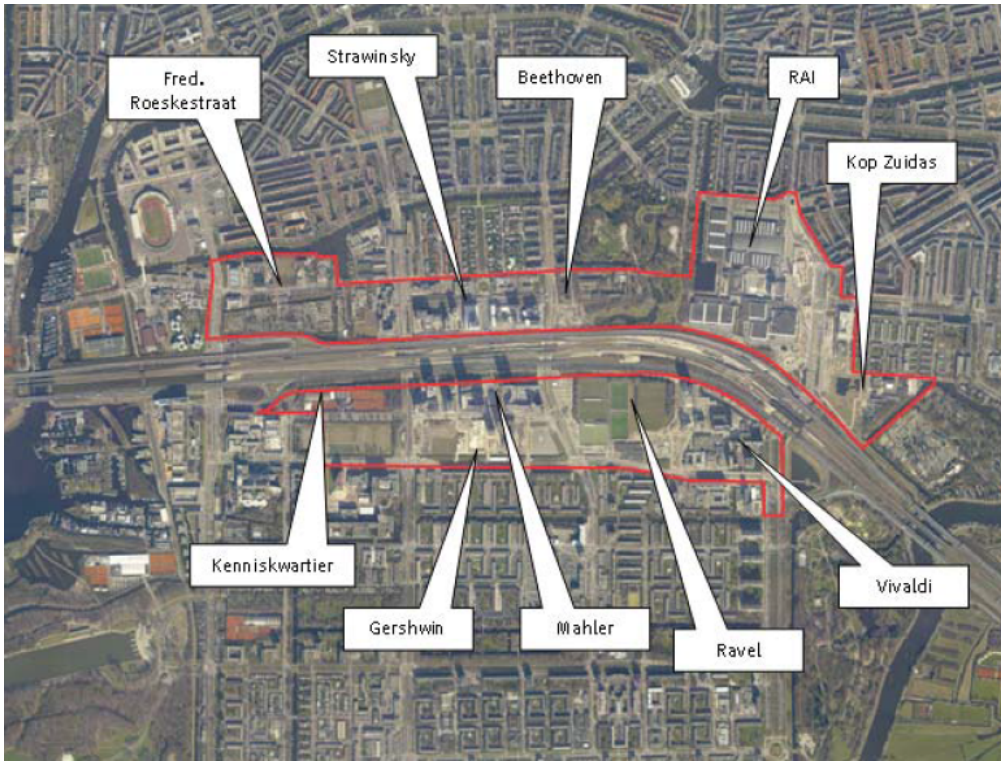
Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet verankerd in hoofdstuk 16 van deze wet. De m.e.r.-plicht geldt nu als onderdeel van de integrale besluitvorming over activiteiten die aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Omgevingsbesluit is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

De categorieën en besluiten waarvoor een directe m.e.r.-plicht, dan wel een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, zijn aangewezen in het Omgevingsbesluit. Het project Zuidas kwalificeert onder de huidige regeling niet als één van de gevallen waarvoor een directe m.e.r.-plicht geldt. Wel is sprake van een project waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Op grond van die beoordeling moet worden besloten of er een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd, resulterend in het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken. Met de uitkomsten van dit milieueffectrapport wordt ook in voorliggende wijziging van het omgevingsplan rekening gehouden.

5.2 MER /MER beoordeling

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



Figuur 7: Plangebied MER Zuidas - de Flanken. Bron: MER Zuidas- de Flanken.

5.3 MER Zuidas Flanken

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

Uitgangspunten m.e.r.

In het MER is uitgegaan van een ontwikkelingsprogramma, bovenop de reeds aanwezige functies, van ca. 763.000 m2 wonen, zo'n 837.500 m2 kantoren en ca. 360.500 m2 overige voorzieningen. In het MER zijn de effecten van dit ontwikkelprogramma in beeld gebracht. Daarnaast is gekeken naar de effecten van een alternatief met 85% van het voorgestelde programma en een alternatief met 115% van het voorgestelde programma. Hiermee wordt de bandbreedte van gevolgen van een grotere en kleinere ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

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

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

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten gegeven. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobiliteit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO_2	- -	- -	- -
	Toename concentratie PM_{10}	0	0	0
Geluid	Toe- afname L_{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerlawaai ruimtelijk niveau	- - -	- - -	- - -
	Wegverkeerslawaai Woningniveau	-	-	- -
	Spoorweglawaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	- -	-	- -
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische trefkans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	- -
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+ + +	+ + +	+ + +
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+ + +	+ + +	+ + +
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	- -
	Hitte	-	-	- -
	Wind	-	-	- -
	Schaduw	-	-	- -
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Figuur 8: Resultaten MER Zuidas - de Flanken. Bron: MER Zuidas - de Flanken.

Effectbeoordeling

Voor de criteria waarbij een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt in het MER een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Het MER geeft maatregelen aan ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid en maatregelen op het gebied van geluid. Voor wat betreft verkeer zijn reeds veel maatregelen genomen. Middels een programmatische aanpak met periodieke monitoring wordt voortdurend gezorgd dat, voor zover nodig, nieuwe maatregelen tijdig zullen worden getroffen. Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per ontwikkeling bepaald. Daarnaast zal het project Zuidasdok voor wat betreft de beperking van geluidhinder aanzienlijke positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken.

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

Plangebied

Gelet op de programmatische bandbreedte waarnaar in het kader van het MER onderzoek is gedaan, de kennis die de afgelopen jaren met betrekking tot verschillende thema's is opgedaan op basis van aanvullend onderzoek en het aanvullend onderzoek dat in het kader van de wijziging van het omgevingsplan heeft plaatsgevonden, is de conclusie dat alle benodigde milieutechnische informatie voor de besluitvorming voorhanden is.

Alle overige aspecten hebben vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan wordt in de wijziging van het omgevingsplan de nodige aandacht besteed. In de hiernavolgende hoofdstukken wordt hier nader op ingegaan.

Hoofdstuk 6 Verkeer en vervoer

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

6.1 Bereikbaarheid auto, OV en fiets

Beleidskader

Amsterdam maakt ruimte

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities heeft Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020). Het hoofddoel van de Agenda Amsterdam Autoluw is een leefbare en toegankelijke stad. Door stapsgewijs autoritten te verminderen, wordt meer ruimte voor lopen, fietsen, OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven gecreëerd. Hiermee draagt de Agenda Amsterdam Autoluw bij aan schonere lucht, minder geluidsoverlast en een inclusieve stand voor nu, straks en later. De Agenda Amsterdam Autoluw is uitgewerkt in beleidsstukken en rapportages. De laatste voortgangsrapportage dateert van 13 april 2023. Deze rapportage benoemt de voortgang van de maatregelen.

In de openbare ruimte van Amsterdam liggen ongeveer 250.000 autoparkeerplaatsen. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiest Amsterdam ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en losvoorzieningen. Aangezien Amsterdam de mobiliteitstransitie wil blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaat Amsterdam ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen.

Mobiliteitsplannen

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

Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

Voor de Zuidflank is een Mobiliteitsplan vastgesteld door het college van B&W op 4 juli 2023. Het Mobiliteitsplan bevat maatregelen op het gebied van voetgangers, fietsers, OV en autoverkeer om te zorgen dat de omgeving van Zuidas ook in de toekomst duurzaam bereikbaar en leefbaar wordt én blijft. In lijn met de Agenda Amsterdam Autoluw is de auto daarin niet meer het belangrijkste. De maatregelen zien op het minder aantrekkelijk maken om met de auto naar het gebied van de Zuidflank te komen. Een van de maatregelen die daarvoor getroffen wordt is het verminderen van het aantal parkeerplaatsen binnen Zuidas. Daarom worden in beginsel in ieder geval voor kantoren en voorzieningen geen nieuwe parkeerplekken gerealiseerd. Naast het terugdringen van autoverkeer, zijn de voetgangers, fietsers en het OV centraal gesteld zodat alternatieve vervoersbewegingen aantrekkelijker worden.

6.1.1 Uitgangspunten

Het plan maakt een parkeergarage mogelijk onder de woontoren. Door de fysieke beperkingen worden hier maximaal 131 parkeerplekken in gerealiseerd. 31 parkeerplekken zijn via dubbelgebruik te gebruiken door zowel de kantoorgebruikers van het pand aan de Antonio Vivaldistraat 50-66 als door de bewoners van de woontoren. Dit is ook vastgelegd in artikel 9.1 van de planregels. Alle parkeerplekken in de parkeergarage zijn verder bestemd voor bewoners van de woontoren. Voor bezoekers van de woningen en voor voorzieningen worden geen parkeerplekken gerealiseerd. Vanuit het Mobiliteitsplan wordt ingezet op het faciliteren van andere mobiliteiten voor bezoekers van voorzieningen. Er zijn daardoor voldoende mobiliteiten aanwezig dat het realiseren van parkeerplekken voor voorzieningen niet noodzakelijk is. Mocht een bezoeker eventueel toch met de auto komen, dan kunnen zij parkeren in de openbare ruimte, openbare parkeerplekken in parkeergarages Ravel en Eurocenter of Buitenveldert.

6.1.2 Verkeersafwikkeling in het plangebied

Ten behoeve van het plan is door Goudappel een locatiespecifiek verkeersonderzoek gedaan (bijlage 1). Het onderzoek is gesplitst in twee onderdelen. In het eerste deel is onderzocht wat de verkeersgeneratie is aan de hand van maatwerk. In het tweede deel is onderzocht welke verkeersgeneratie voor het perceel is berekend aan de hand van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA).

In het eerste deel is berekend wat de verkeersgeneratie is door woningen, op basis van CROW. Voor voorzieningen is geen berekening uitgevoerd, omdat voor voorzieningen geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden en deze daarom geen verkeersaantrekkende werking hebben. Uit de berekening volgt de volgende tabel

functie	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	doorsnede ochtendspits	ochtendspits aankomst	ochtendspits vertrek	doorsnede avondspits	avondspits aankomst	avondspits vertrek
koop, appartement, <75 m² bvo	98,6	109,4	9,9	1,1	8,8	7,7	4,9	2,8
koop, appartement, 75-100 m² bvo	227,7	252,7	22,7	2,5	20,2	17,7	11,3	6,4
koop, appartement, >100 m² bvo	182,4	202,5	18,2	2,0	16,2	14,2	9,1	5,1
totaal	**510**	**560**	**50**	**10**	**50**	**40**	**30**	**10**
waarvan naar kavel (bewoners)	*490*	*550*	*50*	*10*	*40*	*40*	*20*	*10*
waarvan naar gebied (bewoners)	*20*	*10*	*0*	*0*	*10*	*0*	*10*	*0*

Figuur 9: Verkeersgeneratie conform CROW-kencijfers. Bron: Rapport verkeersgeneratie Vivaldi Amsterdam, oktober 2025.

Te zien is dat volgens de maatwerkberekening op een werkdag er een toename van 560 verkeersbewegingen per etmaal is. Daarbij gaat het om 50 extra verkeersbewegingen in de ochtendspits en 40 bewegingen in de avondspits.

In het verkeersonderzoek is in het tweede deel berekend welke uitgangspunten zijn gehanteerd in het VMA. Daaruit volgen de volgende cijfers.

functie	aantal personen	verkeers-generatie weekdag	verkeers-generatie werkdag	doorsnede ochtendspits	ochtendspits aankomst	ochtendspits vertrek	doorsnede avondspits	avondspits aankomst	avondspits vertrek
woningen	293,8	196,3	217,9	19,6	2,2	17,5	15,3	9,8	5,5
commerciële dienstverlening	31,7	17,7	23,5	2,4	2,1	0,2	2,1	0,2	1,9
totaal	**330**	**210**	**240**	**20**	**0**	**20**	**20**	**10**	**10**

Figuur 10: Verkeersgeneratie op basis van VMA, bron: Rapport verkeersgeneratie Vivaldi Amsterdam oktober 2025.

Volgens het VMA zorgt de ontwikkeling van een woontoren op deze locatie voor een toename van 240 verkeersbewegingen op een werkdag. Daarbij gaat het om 20 extra verkeersbewegingen in de ochtendspits en 20 extra verkeersbewegingen in de avondspits.

Verschil maatwerkberekening en VMA

Het Mobiliteitsplan Zuidflank gaat dus van een lagere toename uit dan de maatwerkberekening. Hiervoor zijn een aantal redenen. Ten eerste gaat de maatwerkberekening uit van een worst-case verkeersgeneratie doordat uit wordt gegaan van koopwoningen, waarbij het VMA van een realistischer verkeersgeneatie uitgaat. Er worden geen parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en voorzieningen gerealiseerd.

Daarbij wordt in het VMA en Mobiliteitsplan Zuidflank rekening gehouden met verschillende beleidsmaatregelen wat de verkeersproductie- en attractie verder moet terugdringen (in de maatwerkberekening wordt niet van deze beleidsmaatregelen uitgegaan). Het gaat daarbij om het verhogen van de parkeerkosten en het verbeteren en hiermee aantrekkelijker maken van de toegankelijkheid van alternatieve vervoersmiddelen (fiets- en OV-verbindingen). Kavel 4 is op een zeer goed ontsloten locatie gelegen. Het gebied is aangewezen als A-locatie vanwege de nabijheid van goede OV-modaliteiten zoals Station Zuid, Station Rai waar trein-, metro-, tram- en busverbindingen aanwezig zijn. Door deze goede beschikbare hoogwaardige duurzame vervoersmodaliteiten en daarnaast het buurtgerichte karakter van de voorzieningen wordt geen tot een zeer geringe verkeersgeneratie voorzien. Lokale beleidsmaatregelen bevorderen een verschuiving naar duurzamere vormen van mobiliteit, waardoor de verkeersdrukte op Zuidas afneemt, omdat de auto minder aantrekkelijk wordt voor de reiziger. Het parkeren op afstand zorgt tevens voor een drempel wat het gebruk van andere modaliteiten stimuleert.

De berekende verkeersgeneratie in de maatwerkberekening zullen dus in feite lager uitvallen en meer aansluiten bij de berekening uit het VMA. De ontwikkeling is daarom inpasbaar in het Mobiliteitsplan Zuidflank.

Mobiliteitsplan Zuidflank

Het Mobiliteitsplan Zuidflank stelt dat voor nieuwe ontwikkelingen de huidige infrastructuur niet wordt aangepast om meer ruimte voor autoverkeer te creëren. In plaats daarvan wordt ingezet op maatregelen, zoals het verminderen van het aantal rijbanen en het invoeren van een eenrichtingscarré voor verkeer op Zuidas en daarmee de directe omgeving van Vivaldi Amsterdam, het herinrichten van de openbare ruimte en infrastructuur om alternatieven voor de fiets en voetganger te verbeteren. Hieronder vallen verbetering van fietsroutes, zoals de aanleg van een fietspad tussen de nieuwe Vivaldi-passage en de De Boelelaan en een ongelijkvloerse oversteek ten de Europaboulevard die de Rozenoordbrug verbindt met de oost-westroute voor de fiets langs Zuidas. Al deze maatregelen dragen bij aan het terugdringen van autoverkeer richting Zuidas en zorgen voor het verminderen van de kruispuntbelasting op verschillende knooppunten.

De gemeente Amsterdam erkent dat de huidige verkeersintensiteiten op het wegennet op sommige punten al leiden tot files. Daarbij blijkt uit de praktijk dat mensen die in de omgeving wonen of werken alternatieven voor de auto kiezen, zoals thuiswerken, flexibele vertrektijden hanteren en meer gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer. Deze keuzes zorgen ervoor dat de duur van de files in de spits meestal gelijk blijft, ondanks de toenemende verkeersbewegingen. Bovendien zijn alternatieven voor de auto goed vertegenwoordigd en goed toegankelijk, vanwege de nabijheid van Station Zuid en

Station RAI.

De omgeving van Vivaldi kan gekenmerkt worden als werkgebied. Dit is terug te zien in de dominante verkeersstroom in de omgeving van Vivaldi, waarbij in de ochtendspits aankomende ritten maatgevend zijn en in de avondspits vertrekkende ritten. Ook in prognoses waarin meer woningen ontwikkeld worden, blijven de werkfuncties voor de maatgevende verkeersstroom zorgen. Door woningen toe te voegen aan het gebied wordt verdicht op een manier waarbij de restcapaciteit in het netwerk benut wordt. Zodoende blijft de verkeersbelasting op omringende wegen beperkt en is sprake van een betere verdeling van verkeer. Woonverkeer beweegt zich bovendien in de tegengestelde richting van de maatgevende verkeersstroom (werkverkeer). Dit sluit aan bij het Mobiliteitsplan.

Gelet op de uitgangspunten en conclusies van het Mobiliteitsplan Zuidflank en de tegengestelde verkeersstromen van bewoners in de spitsen, is het verschil in de berekende verkeersgeneratie in de maatwerkberekening en de verkeersproductie en-attractie in het VMA verklaarbaar en kan de toename van verkeer voldoende opgevangen worden door het huidige verkeersnetwerk. De ontwikkeling past daarbij in de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan Zuidflank.

Met betrekking tot de verkeersgeneratie wordt daarom met dit plan voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.2 Verkeersveiligheid

Beleidskader

Uitvoeringsplan 2024 Verkeersveiligheid, 30 km/u, Voetganger en Fiets

Amsterdammers voelen zich in toenemende mate onveilig in het verkeer en de druk op de voet- en fietspaden neemt toe. Deze toenemende drukte vraagt dat de gemeente werk maakt van een veilige, gezonde en ontspannen stad.

Het Uitvoeringsplan 2024 staat niet op zichzelf, maar ligt in het verlengde van vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021). Hierin kiest Amsterdam voor een leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten, spelen en bewegen, die voor iedereen toegankelijk is en met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook onder meer het coalitieakkoord ‘Amsterdams Akkoord’ (2022), de ‘Agenda Amsterdam Autoluw’ (2020), de beleidsnotitie ‘Amsterdam Veilig en Leefbaar, 30 km/uur in de stad’ (2021), het Kader Fietsparkeren (2015) en ‘Ruimte voor de Voetganger’ (2023) vormen het beleidsmatig fundament onder dit uitvoeringsplan. De Rijksoverheid, IPO, VNG en regio’s hebben zich in 2019 gecommitteerd aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en bijbehorende ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Op 19 september 2023 heeft het college van B&W het koersdocument ‘Amsterdam maakt ruimte’ vastgesteld om richting te geven aan de vormgeving van Amsterdam in de toekomst. Dit koersdocument ziet – onder andere – op zorgvuldig ruimtegebruik in het drukke Amsterdam. De stad groeit snel, om te waarborgen dat Amsterdam schone lucht, groene straten en ruimte voor ontmoeting heeft, moeten de gemeente en haar inwoners nadenken over ruimtegebruik. In dit kader heeft de gemeente op 8 december 2023 de maximumsnelheid van 80 procent van de wegen in Amsterdam aangepast naar maximaal 30 km/u. De gemeente monitort in 2024 wat de effecten hiervan zijn.

In het Uitvoeringsplan 2024 staan de maatregelen waarin de gemeente in 2024 aan werkt. Dit doet de gemeente Amsterdam aan de hand van drie pijlers:

1. Uitnodigend voor fietsers en voetgangers:

Voetgangers en fietsers spelen een belangrijke rol in het Amsterdam van de toekomst, als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met meer ruimte voor voetgangers en fietsers wordt de stad (ruimte-) efficiënter ingericht en daarnaast aantrekkelijker, gezonder en veiliger.

2. Veilig en gebruiksvriendelijk netwerk

Een veilig en gebruikersvriendelijk netwerk bestaat uit infrastructuur in de openbare ruimte, gericht op het gebalanceerd faciliteren van verblijven, recreëren en veilige en efficiënte mobiliteit. Hieronder vallen infrastructurele maatregelen die Amsterdam veiliger en gebruikersvriendelijker maken, zoals een lagere snelheid in de stad, aanpak van risicovolle locaties in het verkeersnetwerk en gebruikersvriendelijke fietsparkeervoorzieningen bij OV-locaties om de keten fiets-OV te versterken.

3. Bewust mobiliteitsgedrag

Bewust mobiliteitsgedrag gaat aan de ene kant over het stimuleren van duurzame en ruimte efficiënte vervoerswijzen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Aan de andere kant gaat het over veilig en sociaal verkeersgedrag en oog voor een toegankelijke openbare ruimte, bijvoorbeeld door het aanpakken van onveilig gedrag met aandacht voor risicogroepen en het stimuleren van het toegankelijk houden van stoepen. Het gaat ook over maatregelen gericht op gedragsverandering door middel van educatie, communicatie en handhaving.

In samenhang dragen de drie pijlers bij aan een veilige, gezonde en ontspannen stad.

Verkeersveiligheid in het plangebied

Het plangebied wordt omsloten door de Antonio Vivaldistraat, Barbara Strozzilaan en het Maria Antonia Walpurgisplein. De Antonio Vivaldistraat en de Barbara Strozzilaan zijn geen onderdeel van het plangebied. De hoofdontsluiting van de woontoren alsmede het laden en lossen ten behoeve van het bestaande kantoorgebouw aan de Antonio Vivaldistraat 50-60, vindt plaats via een volwaardige ontsluiting in twee richtingen op de Antonio Vivaldistraat. In een shared space achtige (groene) opzet is aan de oostzijde van de woontoren ruimte voor bestemmingsverkeer (eenrichting van zuid naar noord) voor het bestaande kantoorgebouw (onderhoudsbusjes, nood- en hulpdiensten en chauffeursdiensten.

De verkeersveiligheid ondervindt geen negatieve gevolgen door de ontwikkeling en voldoet daarmee aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.3 Parkeren

Beleidskader

Nota Parkeernormen Auto 2017

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen.

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota parkeernormen auto, november 2017 vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gmb, 2017, 229877). In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door

ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Op de locaties waar geen minimumparkeernorm geldt en de ontwikkelaar ervoor kiest om geen autoparkeervoorzieningen te realiseren, geldt wel dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota zijn:

- Er geldt geen minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrijesectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte en de locatie (< 30 m2 geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m2 geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m2 geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
- Er geldt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.
- Er geldt alleen een maximumparkeernorm voor kantoren en geen minimumnorm.
- Voor voorzieningen wordt maatwerk geleverd.
- Bij nieuwbouw wordt geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend.

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

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018

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

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

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

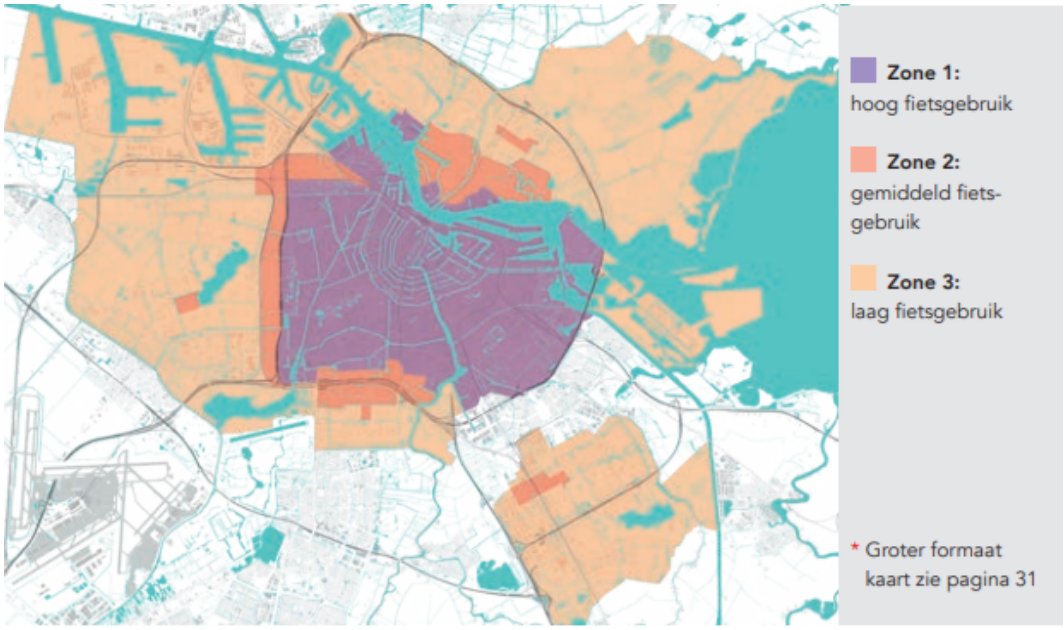
1. Zone 1 (hoog fietsgebruik):
- Amsterdam binnen de Ring A10 exclusief Zuidas;
- Amsterdam-Noord: Overhoeks, Tolhuistuin, Sixhaven en omgeving, IJplein, Hamerkwartier en NDSM-werf en omgeving.

2. Zone 2 (gemiddeld fietsgebruik):

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

3. Zone (laag fietsgebruik):

- Overig Amsterdam.



Figuur 11: Zone-indeling normen fietsparkeren. Bron: Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van 14 maart 2018.

Autoparkeren in het plangebied

Onderhavig plangebied is aangemerkt als A-locatie.

De A-locaties kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de A-locaties zijn de NS-intercitystations. Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Naast de gebieden rondom de NS-intercitystations zijn ook de binnenstad en de gebieden rondom de Rode Loper en rondom het metrostation Weesperplein aangewezen als A-locatie. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling (ook 's avonds). In deze drukke binnenstedelijke gebieden wordt het autogebruik actief ontmoedigd door een lage maximumparkeernorm voor kantoren.

Uit de Nota Parkeernormen Auto 2017 volgt dat voor woningen minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplekken per woning beschikbaar moet zijn. Voor bezoekers van woningen moet minimaal 0,1 parkeerplekken per woning voor bezoekers beschikbaar zijn. Voor voorzieningen wordt aangesloten bij de actuele kencijfers van de CROW, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Daarbij wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost of dat de parkeervraag op straat kan worden opgevangen. Voor kantoren geldt een minimumparkeernorm van 0 en een maximum van 1 per 250 m² bruto vloeroppervlak.

Op basis van het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar wordt ingezet op algemene vermindering van parkeerplekken voor kantoren. Daarnaast wordt ernaar gestreefd geen nieuwe parkeerplekken te realiseren voor voorzieningen en kantoren. Hierna zal worden toegelicht hoe hiermee binnen dit plan rekening is gehouden.

Programma

Het totale programma dat het omgevingsplan mogelijk maakt is maximaal 15.000 m^2 bvo wonen. Er dient minimaal 500 m^2 bvo aan voorzieningen te komen met een maximum van 1.500 m^2 bvo.

Locatiespecifiek verkeersonderzoek Vivaldi

Voor de ontwikkeling op deze locatie is een locatiespecifiek verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van de maximale programmering aan vierkante meters, waarbij parkeerplaatsen voor bewoners mogelijk zijn, maar geen parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en voorzieningen beschikbaar worden gemaakt. Dit laatste wordt ook niet mogelijk gemaakt vanuit het omgevingsplan.

Gelet op de Nota autoparkeren geldt voor woningen vanwege de ligging op een A-locatie een parkeernorm van 0 met een maximum van 1 parkeerplaats per woning. Voor bezoekers geldt 0,1 parkeerplaats per woning. Op basis van het voorlopig functieprogramma waar in het locatiespecifiek verkeersonderzoek vanuit is gegaan mogen 165 parkeerplaatsen voor bewoners en 17 parkeerplaatsen voor bezoekers worden gerealiseerd. Voor voorzieningen gelden de actuele kencijfers van CROW als uitgangspunt gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie voor specifieke functies. In het omgevingsplan staat opgenomen welke voorzieningen (gebruiksdoelen) zijn toegestaan.

Uitgangspunt uit de Nota autoparkeren is dat bij nieuwbouwprojecten de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt ingevuld. Met de wijziging van het omgevingsplan wordt het mogelijk ondergronds parkeervoorzieningen te realiseren binnen het plangebied. In de parkeergarage zijn maximaal 131 parkeerplaatsen voorzien voor bewoners. Daarvan kunnen maximaal 31 parkeerplekken door middel van dubbelgebruik worden gebruikt door zowel kantoorbezoekers van het kantoor aan de Antonio Vivaldistraat 50-66 en bewoners van het kantoorgebouw. Op deze manier worden de parkeerplekken die nu op de planlocatie aanwezig zijn (deels) gecompenseerd. Door het beschikbaar stellen van de parkeerplekken aan zowel kantoorgebruikers als bewoners worden deze parkeerplekken gedurende de hele dag nuttig gebruikt. Overdag als bewoners vertrekken naar hun werk worden de parkeerplekken gebruikt door kantoorgebruikers, ’s avonds als deze kantoorgebruikers weer zijn vertrokken, kunnen de parkeerplekken opnieuw worden gebruikt door de bewoners. Het toestaan van dubbelgebruik voor kantoorgebruikers zorgt niet voor extra verkeersbewegingen. Immers, het gebruik van de parkeerplaatsen door kantoorgebruikers is nu ook al toegestaan.

Voor bezoekers van de woningen en voor voorzieningen worden in tegenstelling tot wat de Nota autoparkeernormen mogelijk maakt geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt het aanbod aan parkeerplaatsen minder en is het voor voorzieningen en bezoekers van woningen niet mogelijk binnen het plangebied te parkeren. Zij kunnen als alternatief gebruik maken van (gebouwde) parkeervoorzieningen in de nabije omgeving, zoals de openbare parkeergarages Ravel en Eurocenter en de openbare parkeerplaatsen in Vivaldi en Buitenveldert (De Klencke).

Daarnaast is het plangebied uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer met OV stations in de directe nabijheid zoals station RAI (op loopafstand) en Station Zuid. Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in de verdere verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied, ook waar het openbaar vervoer betreft.

Voorts wordt met parkeermaatregelen in de omgeving, zoals betaald parkeren in de openbare ruimte op Zuidas en een 0-vergunningenplafond voor bewoners en werknemers vervoer met de auto naar Zuidas ontmoedigd.

Geheel in lijn met de doelstelling in het Mobiliteitsplan Zuidflank is het verminderen van parkeren voor bezoekers en voorzieningen en hiermee de verkeersattractie richting Zuidas terug te dringen.

Fietsparkeren

Onderhavig plangebied is aangemerkt als Zone 2, waar een gemiddeld fietsgebruik geldt. Uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter volgt dat afhankelijk van de grootte van de woningen een bepaald aantal parkeerplekken voor fietsers beschikbaar moet zijn. Verder gelden afhankelijk van de niet-woonfunctie een bepaald aantal parkeerplekken voor fietsers.

Op dit moment zijn de grootte van de woningen en de niet-woonfuncties nog niet bekend en is alleen een voorlopig functieprogramma bekend. Daarom kan op dit moment niet exact worden bepaald hoeveel parkeerplekken nodig zullen zijn. Het zal gaan om ruim 500 fietsparkeerplekken. Op het moment dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwen wordt ingediend, zal deze moeten voldoen aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. Daarvoor moet een inpandige stalling voor fietsen gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen

7.1.1 Algemeen

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

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

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

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

7.1.2 Veel gebruikte begrippen uitgelegd

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

Geluidproductieplafond (gpp)

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

De gegevens over de waarde van gpp’s, de ligging van een geluidreferentiepunt en het geluidaandachtsgebied zijn opgenomen in het geluidregister (artikel 11.52, Bkl). De waarden van gpp’s en de ligging van de geluidaandachtsgebieden, zijn een gegeven. Aan die waarden voor gpp's wordt dus gerekend bij het geluidonderzoek wanneer een geluidgevoelige functie binnen een geluidaandachtsgebied wordt gerealiseerd.

Basisgeluidemissie (bge)

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

Standaardwaarden en grenswaarden

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

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

Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

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

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

7.1.3 Beoordeling geluid in het omgevingsplan

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

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

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

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

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

7.1.4 Waarden voor geluid

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

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

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

7.1.5 Amsterdams geluidbeleid

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

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

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

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

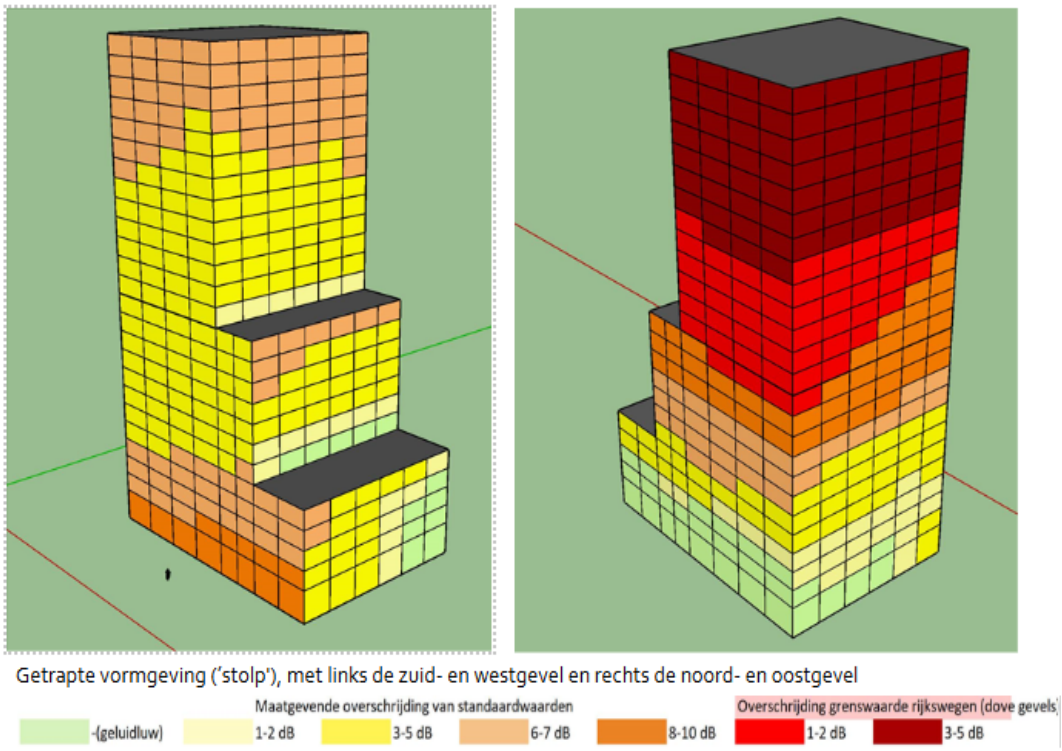
Het Amsterdams geluidbeleid is vertaald in de regels van het Omgevingsplan en in de beleidsregels opgenomen in het Interim geluidbeleid Amsterdam (vastgesteld op 17 oktober 2023). Bij overschrijding van de standaardwaarde moet een woning in principe beschikken over een stille zijde. De stille zijde bevindt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

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

7.1.6 Plangebied

Het plangebied ligt binnen het geluidaandachtsgebied van Rijkswegen en hoofdspoorwegen. Daarnaast ligt een deel van het plangebied binnen het geluidaandachtsgebied van gemeentewegen en een lokale spoorweg, op grond van artikel 17.5 van de Omgevingsregeling. Daarom is onderzoek gedaan naar het geluid afkomstig van deze bronnen. Zie bijlage 2.

Bij het geluidonderzoek is uitgegaan van berekening met een modelgebouw met getrapte vormgeving (stolp) en zonder vormgeving. Er heeft een integrale beoordeling van de geluidresultaten plaatsgevonden. Per gevel(locatie) is bekeken welke geluidbronsoort het maatgevende geluid produceert. De legenda met kleuren geeft aan welke overschrijding van de standaardwaarde of grenswaarde daarbij hoort. De maatgevende geluidbronsoort is op meeste locaties de rijksweg. Gemeentewegen zoals de De Boelelaan en Europaboulevard zijn maatgevend op de zuidgevels. Het spoorgeluid is in alle gevallen ondergeschikt aan het weggeluid.



Figuur 12: Geluidswaarden woontoren. Bron: geluidsrapport bijlage 2.

Uit het onderzoek blijkt dat aan de noord- en oostgevel op de bovenste verdiepingen een overschrijding van de grenswaarde is. Verder geldt ovor voor het grootste gedeelte van de gevels dat er een overschrijding van de standaardwaarde is. Enkel op de onderste verdiepingen aan de zuid-, oost-, en noordkant bevinden zich geluidluwe gevels. Een groot gedeelte van de gevels zal daarom een hogere belasting dan de standaardwaarde hebben.

Tevens heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de indirecte effecten van het plan, conform subparagraaf 5.1.4.2a.5 en 5.1.4.2a.6 van het Bkl. Door de ontwikkeling zal de toename van verkeersintensiteit ruim onder de 40% blijven (een 40% verkeerstoename leidt tot een geluidtoename van ongeveer 1,5 dB). De toename van verkeer op de Antonio Vivaldistraat is ongeveer 12,5%, de toename van verkeer op de De Boelelaan is ongeveer 3,2%. Dit leidt tot geluidtoenamen ter plaatse van omliggende woningen van ten hoogste 0,5 dB. Er wordt voldaan aan de toegestane geluidtoename van 1, 5 dB.

De ontwikkeling betreft een wijziging in het geluidoverdrachtsgebied. De geluideffecten als gevolg van de ontwikkeling zijn berekend ter plaatse van de oostgevels van de aangrenzende, geprojecteerde gebouwen in deelgebied Ravel. De toename bedraagt ten hoogste 0,6 dB. Er vindt daarom nergens een onaanvaardbare of significante geluidtoename plaats.

Op het plangebied ligt de aanduiding ‘nadere afweging geluid bij bouwplan noodzakelijk’. Dit betekent dat op grond van subparagraaf 4.2.4.7 van het Omgevingsplan Amsterdam bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwen het geluid afgewogen moet worden. Op het moment dat de aanvraag wordt ingediend, wordt de actuele geluidsituatie beoordeeld. Voor de verlening van de omgevingsvergunning wordt er in beginsel uitgegaan van de eis dat het geluid op elke gevel onder de standaardwaarde ligt. Het is mogelijk geluid hoger dan de standaardwaarde toe te staan,

voor zover dit geluid niet hoger dan de grenswaarde is en elke woning beschikt over een stille zijde. Dit volgt uit artikel 4.49 e.v. van het Omgevingsplan Amsterdam. Als het geluid hoger is dan de grenswaarde, kan de gevel gerealiseerd worden als een ‘niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen’. Gevolg daarvan is dat de gevel geen te openen delen bevat of dat maatregelen getroffen worden die het geluid op te openen delen beperken. Daarnaast zal ook in het geval van een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen bij elke woning een stille zijde aanwezig moeten zijn.

Gelet op de overschrijding van grenswaarden op de hoger gelegen bouwlagen zijn niet geluidgevoelige gevels benodigd en zullen deze woningen moeten beschikken over een stille zijde.

Het gecumuleerde geluid en gezamenlijk geluid zijn ook berekend. Hieruit kan naar voren komen dat meer niet-geluidgevoelige gevels nodig zijn dan op basis van de beoordeling aan de grenswaarde voor rijkswegen nodig is. Op basis van de resultaten van deze berekeningen betekent dit voor het gecumuleerde geluid dat de toetswaarde lokaal wordt overschreden (het gecumuleerde geluid bedraagt maximaal 65 Lden) maar op deze locaties op basis van een beoordeling van de grenswaarde voor geluid afkomstig van rijkswegen al niet-geluidgevoelige gevels benodigd zijn. Het gecumuleerd geluid vormt daarmee geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

Het gezamenlijk geluid is benodigd voor nog te verrichten berekeningen van de gevelwering bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen. Aandachtspunt hierbij is dat ter plaatse van niet-geluidgevoelige gevels bij berekening voor de gevelgeluidwering moet worden uitgegaan van een gezamenlijke geluidwaarde van 68 dB.

Het aspect geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen zorgt niet voor een onaanvaardbare situatie en is daarmee in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.2 Geluid vanwege een horecaterras

7.2.1 Algemeen

Een horecaterras kan door het stemgeluid van bezoekers veel geluid veroorzaken. Of het geluid afkomstig van het horecaterras aanvaardbaar is, hangt af van het type horeca waar het horecaterras voor bedoeld is en wat het aanwezige geluid in de omgeving is. Om een horecaterras op de locatie toe te staan moet een geluidonderzoek uitgevoerd worden waaruit blijkt dat de geluidoverlast op de omgeving niet onaanvaardbaar zal zijn.

7.2.2 Onderzoek naar geluid vanaf een horecaterras

Voor het geluid dat afkomstig zal zijn van het horecaterras is een onderzoek gedaan (bijlage 3). In het onderzoek is een inschatting gemaakt van wat de mogelijke geluidniveaus zijn die ter plaatse kunnen optreden door de aanwezige functies in de omgeving. Aan de hand van die geluidsniveaus is onderzocht in welke mate het geluid en de beleving van dit geluid rond de locatie worden beïnvloed door de toevoeging van het terras.

De locatie is gekwalificeerd als gemengde omgeving, vanwege de nabijheid van diverse kantoorgebouwen en de sportvelden van AFC. Door de aanwezigheid van verschillende functies, zoals de A10, is al sprake van een hoog geluidbelaste omgeving.

In het onderzoek zijn drie verschillende terrasopstellingen onderzocht:

1. 75% van waar groen gerealiseerd kan worden, ca. 165 zitplaatsen
2. 75% van waar het pocketpark nu verwacht wordt, ca. 60 zitplaatsen
3. Klein terras in de zuidwesthoek, dichterbij de toren, 44 zitplaatsen.

In de berekening is rekening gehouden met de geluidssituatie bij een rustig terras. Bij lichte en reguliere horeca, die worden toegestaan met het TAM IMRO-plan, is sprake van een rustig terras. Dit uitgangspunt sluit daarom aan bij het toegestane horecagebruik.

Verder wordt in de dagperiode (tussen 09.00 uur en 19.00 uur) een bezettingsgraad van 50% en in de avondperiode (19.00 tot 23.00 uur) een bezettingsgraad van 100% gehanteerd. Omdat in de avondperiode wordt uitgegaan van een 100% bezetting en bovendien een strengere toetswaarde van 5 dB geldt, is deze periode bepalend voor de beoordeling.

Resultaten

In opstelling 1 is op een aantal van de onderste woonlagen van de woontoren een te hoge geluidsbelasting berekend. Het geluid is in die situatie 48 dB(A), terwijl de richtwaarde 45 dB(A) is.

In opstelling 2 is de geluidbelasting op de woningen aan de zuidwesthoek van het terras 45 dB(A). Daarmee wordt precies voldaan aan de richtwaarde.

In opstelling 3 is ook de geluidbelasting op de woningen aan de zuidwesthoek van het terras 45 dB(A), waarmee precies wordt voldaan aan de richtwaarde.

In opstelling 1 en 2 bedraagt het geluid op de woningen ten westen van het terras, in Ravel, 40 dB(A). In opstelling 3 bedraagt het geluid op de woningen ten westen van het terras 39 dB(A). Daarmee wordt voor deze woningen voldaan aan de richtwaarde.

De maximale geluidniveaus bedragen in alle drie de situaties 59 dB(A). Dit ligt ruim onder de richtwaarde van 65 dB(A) in de avondperiode. Bij de geplande woningen ten westen van het terras bedraagt dit ten hoogste 45 à 46 dB(A).

Verder zal het terrasgeluid ook enigszins door het wegverkeersgeluid uit de omgeving worden gemaskeerd. Hierdoor kan het terrasgeluid als minder luid worden ervaren en dus mogelijk minder hinderlijk. Dit effect zal echter minder optreden bij de woningen met de hoogste geluidbelasting die direct uitkijken op een onderliggend terras.

Een horecaterras ten behoeve van reguliere horeca is op deze locatie aanvaardbaar en daarmee in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 8 Trillingen

8.1 Algemeen

Net als geluid kunnen trillingen een nadelige invloed hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Trillingen hebben effect op de gezondheid en het welzijn (door hinder en slaapverstoring). Ook kunnen trillingen materiële schade aan gebouwen veroorzaken of leiden tot verstoring van gevoelige apparatuur of specifieke handelingen (bijvoorbeeld bij laboratoria of operatiezalen).

Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine) een kracht uitoefent op de constructie van een gebouw of op de bodem. Het onderscheid tussen de verschijningsvormen van laagfrequent geluid en trillingen is niet altijd even duidelijk waarneembaar. Anders dan bij geluid vindt de overdracht van trillingen echter niet plaats via de lucht, maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden). Bekende trillingsbronnen zijn: wegverkeer, railverkeer (trein, maar ook tram en metro) en bedrijfsmatige activiteiten (stansmachines, draaiende motoren, heftrucks, zwaar materieel e.d.).

Met uitzondering van de trillinghinder veroorzaakt ten gevolge van milieubelastende activiteiten van bedrijven zijn er geen wettelijke normen vastgelegd om trillinghinder te beperken. Het wettelijk kader beperkt zich tot de instructieregels in het Bkl, waar in het omgevingsplan in ieder geval rekening mee dient te worden gehouden.

Het wettelijk kader laat onverlet dat gemeenten in het omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ook in andere gevallen een afweging maken over de verenigbaarheid van activiteiten die trillingen veroorzaken met functies die trillingen ondervinden. Dat kan betekenen dat voldoende afstand wordt gehouden tussen die activiteiten en die functies, of dat er regels worden gesteld over de activiteiten. In aanvulling op het wettelijk kader kan trillinghinder o.a. ten gevolge van doorgaand verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen in het omgevingsplan worden geregeld.

Hierbij geldt dat rekening houden met trillingen twee kanten op werkt: bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteiten nabij bestaande trillinggevoelige gebouwen, maar omgekeerd ook bij toelaten van trillinggevoelige gebouwen in de nabijheid van bestaande trillingen veroorzakende activiteiten.

8.2 Trillingen ten gevolge van spoorwegen en andere activiteiten

In aanvulling op het wettelijk kader kunnen regels in het omgevingsplan worden gesteld om trillinghinder te voorkomen of te beperken ten gevolge van andere activiteiten dan (milieubelastende) activiteiten anders dan wonen. Het wettelijk kader in het Bkl laat immers onverlet dat het beginsel van evenwichtige toedeling van functies aan locaties ook in andere gevallen ertoe kan nopen om een afweging ten aanzien van trillingen te maken.

Spoorwegen

Er zijn geen wettelijke normen voor trillinghinder ten gevolge van de activiteit spoorwegen (railverkeer).

Amsterdam heeft ook geen standaardregels opgesteld voor de bescherming van trillingen ten gevolge van de activiteit spoorwegen. Indien daartoe aanleiding bestaat met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, dient wel rekening te worden gehouden met trillinghinder ten gevolge van deze activiteit.

Voor spoortrillingen is in 2019 een handreiking opgesteld in opdracht van het Ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat. Uit deze Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen volgt onder meer dat de gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillinghinder door spoor wordt getoetst, een zone is tot 100 meter van het spoor. Wanneer klachten, bodemopbouw en/of het treinbeeld daartoe aanleiding geven moet een zone van 250 meter worden aangehouden. Uitgangspunt voor de Handreiking is de SBR-richtlijn Meet- en beoordelingsrichtlijn, deel B, Hinder voor personen in gebouwen 2006.

De afstand van 100 meter van trillinggevoelige gebouwen tot een spoorweg wordt in principe ook in Amsterdam aangehouden voor de afweging of nader trillingonderzoek noodzakelijk is. Met een dergelijk onderzoek kan, op basis van de eerdergenoemde SBR-richtlijn in de Handreiking, een oordeel gegeven worden over de aanvaardbaarheid van de functie op de betreffende locatie.

Overige trilling veroorzakende activiteiten

Ondanks het ontbreken van wettelijke regelgeving en specifieke beleidskaders is trillinghinder ten gevolge van andere, dan de hierboven beschreven activiteiten, uit de hoofde van de zorgplicht uit de Omgevingswet, een relevant aandachtspunt voor de besluitvorming op het omgevingsplan.

De gemeente kan eigen regels stellen in het omgevingsplan voor trillinghinder ten gevolge van activiteiten zoals doorgaand verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen.

8.3 Plangebied

Het plangebied ligt op minstens 250 meter van de dichtstbijzijnde spoorweg. Ook zijn geen andere activiteiten aanwezig die trillinghinder kunnen veroorzaken. Er zal daarom geen trillinghinder ontstaan bij de realisatie van de woontoren waarmee voor dit te beoordelen aspect aan een evenwichtige toedeling van de in het plan toegelaten functies op deze locatie wordt voldaan.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Regelgeving en beleid

9.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

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

In paragraaf 5.1.4.1 van het Bkl staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) in acht nemen.

Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM10 van 1,2 µg/m3 of minder. De standaardgevallen NIBM luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl).

9.1.2 Het Schone Lucht Akkoord (SLA)

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

9.1.3 Actieplan Schone Lucht 2019 (ASL)

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

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

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

Daarnaast heeft de gemeente de volgende mijlpalen verwoord:

- 2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro4 en geografische uitbreiding milieuzones;
- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor);
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB-veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietsen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

9.1.4 Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2024

Op 21 mei 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2024' vastgesteld, waarmee de oude richtlijn uit 2014 werd vervangen. De afstanden voor snelwegen en binnenstedelijke wegen zijn ten opzichte van de oude richtlijn gehalveerd. Dat betekent dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 150 meter van de rand van een snelweg, binnen 50 meter van de rand van een provinciale weg of binnen 25 meter van een drukke stadsweg. Een drukke stadsweg is een weg waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit.

Binnen de zones wordt in beginsel een bouw- en/of gebruiksverbod voor gevoelige functies opgenomen. (De richtlijn hanteert vanwege de herkenbaarheid nog steeds het begrip ‘bestemmingen’, een kernbegrip van de inmiddels vervallen Wet ruimtelijke ordening. Die term blijft onder de Omgevingswet bruikbaar.) Een gevoelige bestemming kan als volgt gedefinieerd worden: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

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

9.1.5 Plangebied

In artikel 5.54 van het Bkl is de ontwikkeling van gebouwen met 1.500 woningen met één ontsluitingsweg aangewezen als een activiteit dat niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Omdat minder dan 1.500 woningen gerealiseerd worden hoeft niet beoordeeld te worden of deze ontwikkeling bijdraagt aan luchtverontreiniging.

Verder is de afstand tot een Rijksweg meer dan 200 meter en tot een drukke stadsweg meer dan 80 meter. Er zijn dus geen beperkingen om een gevoelige bestemming te realiseren binnen het plangebied.

Hoofdstuk 10 Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)

10.1 Algemeen

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

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

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

Plaatsgebonden risico

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

Aandachtsgebieden

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

Voorschriftengebied

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

Groepsrisico

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

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

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

10.2 Regelgeving

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

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

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

In de brand- en explosieaandachtsgebieden geldt dat er een voorschriftengebied moet worden aangewezen in het omgevingsplan. Hiervan kan gemotiveerd een kleiner gebied worden aangewezen of

worden afgezien. Dit geldt echter niet als op een locatie zeer kwetsbare gebouwen binnen een brand- en explosieaandachtsgebied worden toegelaten; die locatie moet als een voorschriftengebied worden aangewezen.

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

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

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

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

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

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

10.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

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

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

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

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en

wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

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

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

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

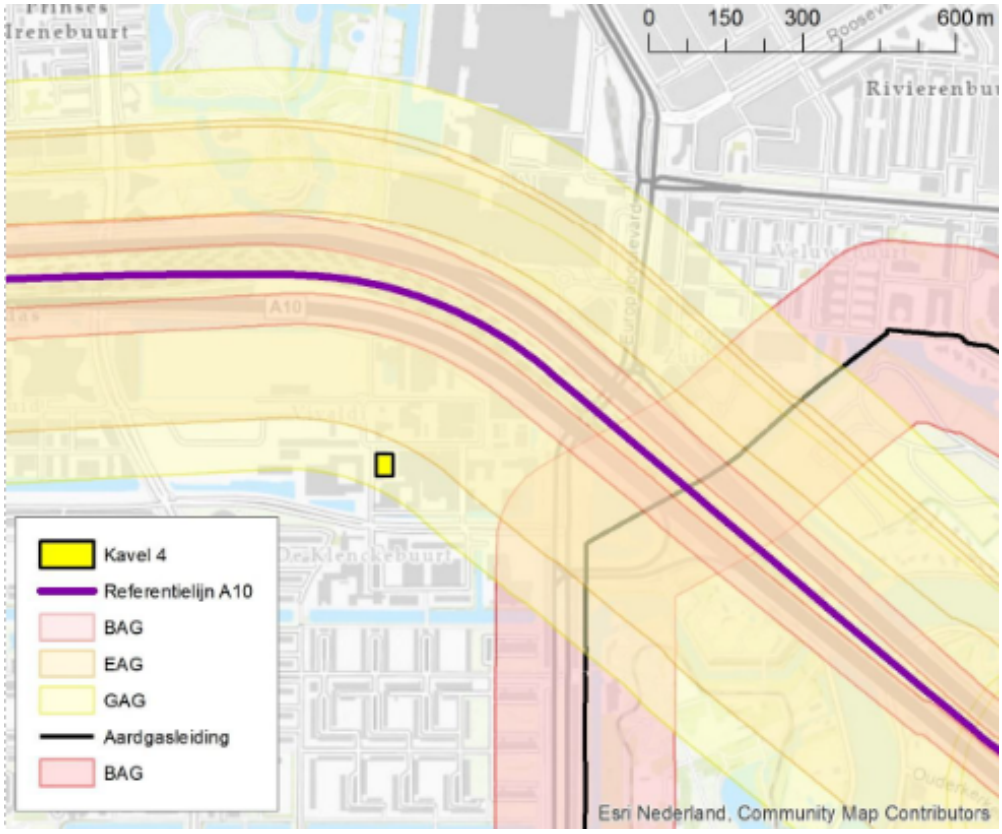
Naast het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012 zijn er nog vier andere vigerende beleidsdocumenten in Amsterdam:

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

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

10.4 Plangebied

Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van de A10. Hierop is paragraaf 5.4.2 van het Uitvoeringsbeleid van toepassing. Deze rijksweg is aangewezen als onderdeel van het Basisnet. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de externe veiligheid binnen het plangebied. Daarom is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid binnen het plangebied.



Figuur 13: risicobronnen en aandachtsgebieden in nabijheid van kavel 4. Bron: Externe veiligheid kavel 4 Vivaldi in Amsterdam

Voor het inschatten van de veiligheidsrisico's is een onderzoek naar de externe veiligheid gedaan. Deze is te vinden in bijlage 4. Tevens is advies uitgebracht door de Brandweer Amsterdam-Amstelland (zie paragraaf 19.1.4).

Resultaten onderzoeken

Plaatsgebonden risico (5.6-5.11a Bkl)

Uit het onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico 0 bedraagt. Dit volgt ook uit Bijlage I bij de Regeling Basisnet. Het plaatsgebonden risico vormt dus geen belemmering voor de ontwikkeling van een woontoren.

Aandachtsgebieden (art. 5.12-5.13 Bkl)

Uit figuur 13 blijkt dat het plangebied op een afstand van meer dan 200 meter buiten een brand- en explosieaandachtsgebied ligt, maar wel binnen een gifwolkaandachtsgebied. Ontwikkelingen die zich op meer dan 200 meter van de weg bevinden dragen gelet op het beleid niet of nauwelijks bij aan het groepsrisico. Tevens zijn er meer mogelijkheden voor hulpverlening en om mensen in veiligheid te brengen. Die worden hierna nader toegelicht.

Voor het beperken van het groepsrisico kunnen een aantal maatregelen getroffen worden. Het gaat daarbij om:

- Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied;
- Aanvullende risicocommunicatie;
- Vlucht- en schuilmogelijkheden;
- Omgevingsmaatregelen;
- Aanvullende bouwmaatregelen in een voorschriftengebied.

Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied

Het vergroten van de afstand tot de risicobron is niet mogelijk. Zowel de planlocatie als de risicobron liggen vast en zijn niet verplaatsbaar.

Aanvullende risicocommunicatie

Aan bewoners en gebruikers kan een informatiebrochure omtrent handelingsperspectief en vluchtwegen in geval van een calamiteit uitgereikt worden.

Vlucht- en schuilmogelijkheden

Wanneer op de A10 een calamiteit met giftige stoffen plaatsvindt, dient de afsluitbare ventilatie stopgezet te worden en ramen en deuren gesloten te worden. Aanvullende bouwmaatregelen zijn bij een gifwolkaandachtsgebied niet nodig, omdat de te treffen bouwkundige maatregel tegen een gifwolk die ziet op het handmatig uit kunnen schakelen van het mechanisch ventilatiesysteem als standaard bouwkundige eis is opgenomen in het Bkl (artikel 4.124, lid 4). De planactiviteit dient hieraan te voldoen. Deze maatregel biedt afdoende bescherming. Personen die zich buiten bevinden moeten naar binnen gaan. Er wordt van uitgegaan dat de bewoners en overige gebruikers zelfredzaam zijn en in staat om, indien nodig, te vluchten (haaks op de wind) of te schuilen (ramen en deuren sluiten). Het plan laat gebruik door zeer kwetsbare groepen niet toe.

Ten aanzien van de omgevingsveiligheid dient nog opgemerkt te worden dat met de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok de tunnels van A10-Zuid worden uitgevoerd als tunnelcategorie C. Dit betekent dat transport van brandbaar gas en een deel van de toxische vloeistoffen hierdoor niet is toegestaan, wat de kans op een calamiteit met giftige stoffen verder verkleint.

Omgevingsmaatregelen

Gerichte risicocommunicatie in geval van een calamiteit (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Aanvullende bouwmaatregelen

Aangezien het afsluitbaar maken van mechanische ventilatie een standaard bouwkundige eis is voor nieuwbouw, is het niet nodig aanvullende (bouw)maatregelen te treffen tegen de effecten van een gifwolk.

Vanuit risico-oogpunt is een ontwikkeling volgens het Uitvoeringsbeleid op meer dan 200 meter in beginsel aanvaardbaar. Geconcludeerd kan worden dat de omgevingsveiligheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van de wijziging van het omgevingsplan.

Hoofdstuk 11 Stralingshinder

11.1 Algemeen

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met stralingsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. Er zijn verschillende soorten straling. Of straling schadelijk is, hangt af van het soort straling en de hoeveelheid straling. Ook maakt het verschil of iemand korte tijd of langere tijd is blootgesteld aan straling. Straling wordt ingedeeld in ioniserende- en niet-ioniserende straling.

Niet-ioniserende straling

Een belangrijke vorm hiervan is elektromagnetische straling, ook wel elektromagnetische velden of magneetveld genoemd. Deze straling komt bijvoorbeeld van elektrische apparaten, hoogspanningslijnen, zendmasten en mobiele telefoons. Ook de straling van de zon (ultraviolette straling) is niet-ioniserende straling.

Ioniserende straling

Dit wordt in de volksmond ook wel radioactieve straling genoemd. Deze straling komt onder andere voor in de industrie en de gezondheidszorg. Denk bijvoorbeeld aan het maken van röntgenfoto's bij de tandarts (röntgenstraling) of het opwekken van energie in een kerncentrale. Ioniserende straling kan ook op natuurlijke wijze ontstaan in de bodem. In het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn bijvoorbeeld regels te vinden over ioniserende straling in kruipruimtes.

Kortdurende blootstelling

Sterke elektromagnetische straling kan bij kortdurende blootstelling lichamelijke reacties veroorzaken. Voorbeelden daarvan zijn tintelingen in de armen en het zien van lichtflitsen.

Langdurende blootstelling

Volgens wetenschappelijk onderzoek lijkt er een verband te zijn tussen hoogspanningslijnen en kinderleukemie. Kinderen die langdurig in de buurt van een bovengrondse hoogspanningslijn zijn, zouden een hogere kans hebben die ziekte te krijgen. Het staat niet helemaal vast dat dit komt door elektromagnetische straling.

Stralingshinder door antennes

Antenne-installaties staan op gebouwen, op een ander bouwwerk of op een vrijstaande eigen mast, bijvoorbeeld een zendmast. Antennes in producten als mobiele telefoons moeten voldoen aan veiligheidseisen. Ze leveren daarmee geen gevaar op. Bij sommige antennes is het wel nodig om afstand te houden. Het gaat daarbij om antennes met een groot bereik en met sterke elektromagnetische velden, zoals zendmasten voor tv, radio en radar.

De antenne zendt en ontvangt elektromagnetische straling. De straling van een antenne geeft een bepaalde veldsterkte. Daarnaast verschillen antennes in de kracht waarmee zij hun signaal uitzenden. Deze kracht heet het zendvermogen. Door de verschillen in zendvermogen variëren elektromagnetische velden in sterkte. Hoe groter de afstand tot de antenne, hoe lager de sterkte van dit veld en hoe minder de blootstelling aan straling. Elektromagnetische straling kan in potentie leiden tot nadelige gezondheidseffecten. Elektromagnetische velden kunnen namelijk een menselijk lichaam opwarmen en

een te grote hoeveelheid opgewekte warmte in het lichaam kan tot gezondheidsschade leiden.

11.2 Regelgeving en beleid

Stralingshinder door antennes

Bij inpassing van een antenne gaat het erom dat deze past in de omgeving. Aan de ene kant betekent dit een aanvaardbaar leefklimaat en veilige omgeving rondom de antenne. Aan de andere kant moet de locatie geschikt zijn voor een goed werkend communicatienetwerk. Eveneens mogen bij inpassing van een gebouw in de nabijheid van een antenne een aanvaardbaar leefklimaat en veilige omgeving enerzijds en een goed werkend communicatienetwerk anderzijds geborgd worden.

Als maatregelen nodig zijn, dan moeten deze geborgd worden in de omgevingsvergunning of het omgevingsplan. De antenne-eigenaar dient bij de vergunningsaanvraag aan te geven dat wordt voldaan aan de blootstellingslimieten van de International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP). Dit betekent dat door plaatsing van de antenne-installatie de toegestane veldsterkte niet wordt overschreden op publiek toegankelijke plekken. Verder mag bij het bouwen van nieuwe gebouwen in de nabijheid van antennes de toegestane veldsterkte niet wordt overschreden. Ook hiervoor kan aangesloten worden bij de ICNIRP.

De ene frequentie kan ons lichaam sneller opwarmen dan de andere. Daarom verschillen de limieten per frequentieband. Lage frequenties zorgen voor meer opwarming van het menselijk lichaam dan hoge frequenties. Daarom zijn de limieten voor lage frequenties strenger dan de limieten voor hogere frequentiebanden. Voor elektrische velden in het frequentiegebied tussen 10 en 400 MHz is de blootstellingslimiet het strengst. Binnen dit frequentiegebied mag de sterkte niet meer zijn dan 28 V/m. Deze limiet geldt voor antennes van radio, televisie en hulpverleningsdiensten.

Daarnaast kunnen elektronische apparaten en systemen die in elkaars nabijheid liggen elkaar onderling, middels radiogolven, beïnvloeden. Deze beïnvloeding kan leiden tot verstoring van de functie van deze apparaten of systemen. Voor de grenswaarde waarbij huishoudelijke apparatuur wordt verstoord wordt vaak verwezen naar de norm EN 61000-6-1. De grenswaarde van de elektrische veldsterkte ligt op 3 V/m. Deze grens geldt binnen gebouwen. Veldsterktes van meer dan 3 V/m kunnen ervoor zorgen dat apparaten tijdelijk niet meer werken of zelfs defect raken. Met beschermingsmaatregelen aan het gebouw is het mogelijk de veldsterkte binnen gebouwen terug te brengen.

Straalpaden zijn niet rechtstreeks beschermd en er bestaat geen verplichting vanuit de Telecommunicatiewet of de Omgevingswet om bij ruimtelijke projecten rekening te houden met straalpaden. De eigenaar van een straalverbinding is in beginsel zelf verantwoordelijk voor een goede verbinding. Derden zijn niet verplicht bij nieuwbouw rekening te houden met straalpaden, behalve als in het (tijdelijk deel) omgevingsplan een straalpad is beschermd. Dit neemt niet weg dat bij de wijziging van het omgevingsplan wel rekening moet worden gehouden met de bedrijfssituatie van de eigenaar van het straalpad. Bij de wijziging van het omgevingsplan moet rekening worden gehouden met deze bedrijfssituatie.

11.3 Plangebied

Op circa 150 meter van het plangebied staat de telecommunicatietoren van Cellnex Netherlands B.V. (Barbara Strozzilaan 251). Op deze toren bevinden antennes voor onder meer radio, tv, mobiele telefonie en dataverkeer. Van deze telecommunicatietoren komt elektromagnetische straling af.

Beoordeling van stralingshinder door antennes

De elektromagnetische straling op het kavel is beoordeeld. De veldsterkte wordt vanaf een hoogte van ongeveer 60 meter veroorzaakt door de antennemast van Cellnex. Op lagere hoogtes is de veldsterkte (mede) afkomstig van omliggende kantoren en lagere antennes. Op 85 meter hoogte is de veldsterkte maximaal 5 V/m (bijlage 5). De veldsterkte is op deze locatie dusdanig laag, dat het acceptabel is om een woontoren te realiseren op een locatie waar de veldsterkte maximaal 5 V/m is.

Straalpaden over plangebied

Over het plangebied lopen twee straalpaden. Straalpaden worden door telecomproviders gebruikt voor het berichtenverkeer. Om het berichtenverkeer ongestoord te laten verlopen moet een vrije baan aanwezig zijn. Dit betekent dat geen bebouwing aanwezig mag zijn op locaties waar een straalpad loopt. Met het bepalen van de maximale bouwhoogte is rekening gehouden met de vrije baan van de aanwezige straalpaden. De straalpaden worden daarom niet belemmerd.

Hoofdstuk 12 Bodem en ondergrond

12.1 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

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

Een bodemgevoelige locatie is:

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

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

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

Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor artikel 4.29 van de Hoofdregeling). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelig gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is. Hiernaast moet ook bij het toestaan van wijziging van het gebruik van bestaande gebouwen of locaties aannemelijk zijn dat de bodem geschikt is voor dat nieuwe gebruik.

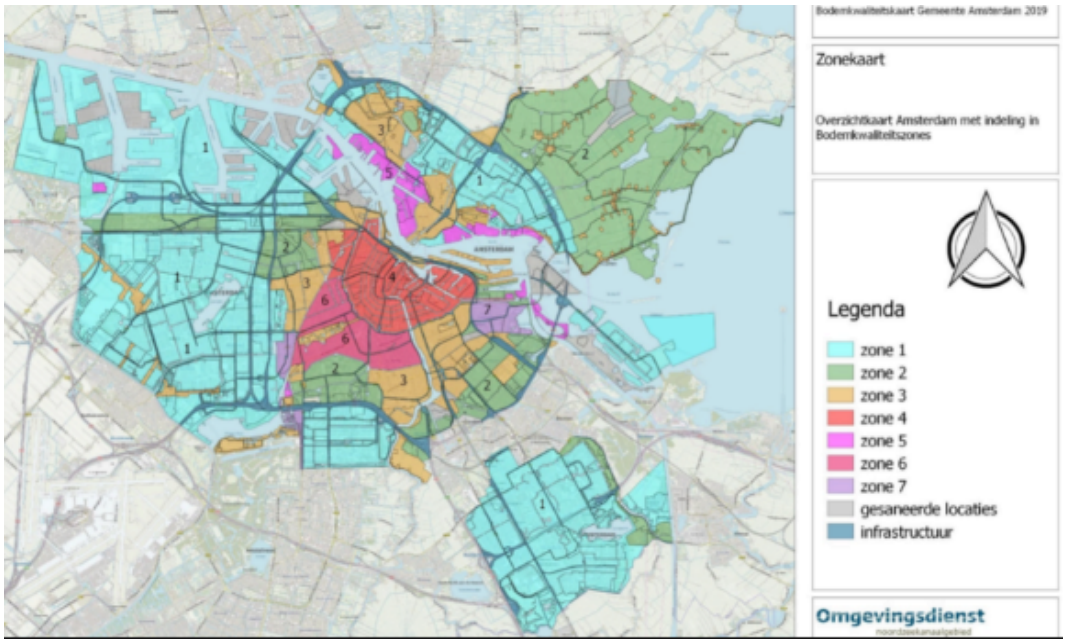
Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het wijzigingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig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

Bodemkwaliteitskaart

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

Op de zonekaart zijn verschillende 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 er op mag worden aangebracht,

afhankelijk van de bodemfunctie.



Figuur 14: Zone-indeling bodemkwaliteit. Bron: Beleidskader bodem onder de Omgevingswet

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

Plangebied

Het plangebied is gelegen in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart. Zone 1 betreft relatief schone bodem. Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van de wijziging van het omgevingsplan. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van de wijziging van het omgevingsplan.

12.2 Niet gesprongen explosieven

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

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

Plangebied

In figuur 15 is te zien dat in of in de nabijheid van het plangebied geen NGE’s aanwezig zijn.

Niet-gesprongen explosieven vormen dus geen belemmering voor de vaststelling en uitvoering van de wijziging van het omgevingsplan.



Figuur 15: uitsnede bommenkaart. Bron: data.amsterdam.nl

12.3 Kabels en leidingen

Bij het toelaten van ruimtelijke ontwikkelingen die bouwactiviteiten met zich meebrengen is het relevant of er kabels en leidingen in het plangebied liggen. Hierbij gaat het om overige kabels en leidingen, anders dan een buisleiding met gevaarlijke stoffen of hoogspanningslijnen, dus bijvoorbeeld om water-, elektriciteit- en telecomleidingen.

Er is geen specifieke (milieu)wetgeving die betrekking hebben op het toelaten van gevoelige activiteiten dichtbij deze leidingen met het oog op de bescherming van die gevoelige activiteiten. Er is wel een wet met het doel om beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen te voorkomen, de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (Wibon). Gezien het belang van deze leidingen in het functioneren van de economie en maatschappij kan beschadiging economische schade tot gevolg hebben. Daarom is het van belang om bij de uitvoering van dit plan rekening te houden met de ligging van kabels en leidingen en de regels van de Wibon na te leven.

Alle mechanische graafwerkzaamheden vallen onder het bereik van de Wibon. Hiervoor gelden wettelijk verplichte voorzorgsmaatregelen. De voor het graafwerk verantwoordelijke partij, in de wet grondroerder genoemd, is verplicht om minstens 3 dagen voorafgaand aan de werkzaamheden, maar maximaal 20 dagen van tevoren, een KLIC-melding te doen. Hij dient ook de precieze ligging vast te stellen van de leidingen zoals die uit de tekeningen naar voren komen en die zich op de graaflocatie bevinden. Ook moet hij de via het Kadaster verkregen informatie (de 'gebiedsinformatie') op de graaflocatie aanwezig hebben.

Plangebied

Door het plangebied loopt ten tijde van vaststelling van het omgevingsplan infrastructuur van meerdere nutsbedrijven. Voorafgaand aan de bouw van de woontoren wordt door de gemeente de verlegging van deze infrastructuur gecoördineerd. Daarmee wordt het publieke deel van het besluitgebied in opdracht

van de gemeente vrij van kabels en leidingen gemaakt. Het bouwrijp maken van het deel van het kavel dat al in erfpacht is uitgegeven, moet door de ontwikkelaar zelf voorbereid en uitgevoerd worden.

Zowel voor- als na de gemeentelijke verlegging, is er veel ondergrondse infrastructuur aanwezig in de Barbara Strozzilaan en de Antonio Vivaldistraat. Deze straten zullen de gas-, middenspanning-, laagspanning-, water-, vuilwaterriool-, hemelwater, - warmte-, koude- en telecominfrastructuur huisvesten. Ontwikkelaars dienen zich van de dan aanwezige nutsinfrastructuur in de omgeving te vergewissen en er rekening mee te houden in de bouwmethodiek.

Hoofdstuk 13 Water

13.1 Beleid en regelgeving

13.1.1 Europees beleid

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

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

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

13.1.2 Nationaal beleid- regelgeving

Omgevingswet

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

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

Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022 - 2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen, is de opvolger van het NWP 2016 -2021 en vervangt dat plan. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. In het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 stelt het kabinet drie hoofdambities voor 2050 en verder:

1. Een veilige en klimaatbestendige delta;
2. Een concurrerende, duurzame en circulaire delta; en
3. Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving

Watertoets

Artikel 5.37 van het Bkl schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd. Deze watertoets is bijgevoegd in bijlage 6.

Primaire waterkeringen

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

13.1.3 Provinciaal beleid

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

- het beschermen van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden
- op het gebied van het beheer van watersystemen en het zwemwaterbeheer:

1. het beheer van watersystemen, voor zover dat aan de provincie is toegedeeld;
2. het houden van toezicht op het beheer van watersystemen voor zover dat is toegedeeld aan de waterschappen, met uitzondering van het beheer van primaire waterkeringen,
3. het beheer van de zwemwaterkwaliteit, voor zover deze taak niet bij een gemeente, een waterschap of het Rijk ligt.

Januari 2022 is de Watervisie 2022 van de Provincie Noord-Holland vastgesteld. Het motto van de Watervisie is beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling. De Watervisie zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur.

Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Grondwater

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

Regionale waterkeringen

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

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening NH2022 moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 Omgevingsverordening NH2022 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk. Figuur 13 geeft de regionale waterkeringen rondom Zuidas aan.



Figuur 16: regionale waterkeringen rondom Zuidas. Bron: lokaleregelgeving.overheid.nl

13.1.4 Waterschappen

De waterschappen zijn beheerder van de regionale watersystemen.

Waterschapsverordening

Het plangebied bevindt zich in het beheergebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, de Waterschapsverordening. Deze is gericht op het beschermen van de wateraanvoer en –afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Waterschapsverordening zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop door het waterschap ontheffing kan worden verleend.

De regels voor vergunningsplichtige activiteiten staan uitgewerkt in de Beleidsregels voor de waterschapsverordening van AGV.

De Legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Waterschapsverordening. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. In het Waterbeheerplan AGV 2016-2021 stonden de thema's waterbewustzijn en waterrobuust centraal. Het Waterbeheerprogramma AGV 2022-2027 stelt vast dat er een grote urgentie is om voortvarend in te zetten op concrete maatregelen voor een toekomstbestendig watersysteem. Het veranderende klimaat laat zich gelden in nieuwe uitdagingen op het gebied van waterveiligheid, wateroverlast, waterbeschikbaarheid en waterkwaliteit. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht wil ook verantwoordelijkheid nemen op het gebied van duurzaamheid, de energietransitie, de herwinning van grondstoffen en de zorg voor natuur en de biodiversiteit.

13.1.5 Gemeentelijk beleid en regelgeving

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

Het gaat hier om:

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

Grondwatereffecten bij ondergrondse bouwwerken

Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam

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

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

Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

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

Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Om de bescherming van het grondwater juridisch-planologisch te borgen is door de gemeenteraad het (paraplu) bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders vastgesteld op 7 oktober 2021. Volgens dit

bestemmingsplan moeten alle kelders in Amsterdam grondwaterneutraal worden aangelegd.

In het (paraplu)bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders zijn standaardmaatregelen per buurt opgesteld voor kelders kleiner dan 300 m^2 en maximaal 4 m onder het maaiveld aan straatzijde. Voor kelders groter dan 300 m^2 geldt maatwerk en moeten middels geohydrologisch onderzoek de effecten worden aangetoond.

De regels uit het (paraplu)bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders zijn beleidsneutraal overgenomen in subparagraaf 4.2.4.8 van het Omgevingsplan Amsterdam. Op het moment dat het TAM IMRO-plan wordt vastgesteld, gaan de regels uit subparagraaf 4.2.4.8 van het Omgevingsplan Amsterdam op deze locatie gelden. Inhoudelijk zijn de regels hetzelfde als in het (paraplu)bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders.

Hemelwaterverordening

De regels over hemelwaterberging bij bouwwerken staan in Paragraaf 4.4.2 van het Omgevingsplan Amsterdam (voorheen Hemelwaterverordening). Om belasting op de openbare riolering terug te brengen, is het belangrijk dat particulieren het hemelwater langer op eigen terrein vasthouden en vertraagd afvoeren. Daarom is vastgelegd in welke gevallen particulieren een waterberging moeten aanleggen en waar deze aan moet voldoen. Namelijk:

1. Een hemelwaterberging:
a. heeft ten minste een capaciteit van 60 liter per m2 bebouwd oppervlak;
b. loost maximaal 1 liter per m2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool; en
c. is na 60 uur leeg.
2. Een hemelwaterberging met hergebruiksysteem:
a. heeft ten minste een capaciteit van 105 liter per m2 bebouwd oppervlak;
b. loost maximaal 1 liter per m2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool;
c. is na 70 uur voor ten minste 30% leeg en na 14 dagen voor ten minste 66%; en
d. leegt het restant op basis van het gebruik van het hergebruiksysteem.
3. Voor een waterberging met een centraal besturingssysteem geldt alleen het vereiste uit het eerste lid, onder a.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op een vergunningsvrij bouwwerk met een groen dak.
5. Het geborgen hemelwater wordt in de ondergrond geïnfiltreerd. Als dat niet of maar deels mogelijk is, kan in het openbare riool worden geloosd.
6. Het hemelwater dat na toepassing van het eerste, tweede of derde lid niet kan worden geborgen, kan worden geloosd in het openbare riool of op de openbare ruimte.

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027

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 25 maart 2022 vastgesteld. 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 100 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.

Strategie klimaatadaptatie Amsterdam

Met de strategie klimaatadaptatie zet de gemeente Amsterdam samen met de drie Waterschappen Amstel, Gooi en Vecht, Hollands Noorderkwartier en Rijnland, een stip op de horizon voor een klimaatbestendige stad. Het doel is om in 2050 zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het veranderende klimaat. Hierbij wordt een iteratieve aanpak gehanteerd, zodat nieuwe informatie over het veranderende klimaat kan worden verwerkt en daarop kan worden gereageerd. In deze strategie worden nog geen nieuwe plannen vastgesteld, maar vormt wel een eerste stap hiertoe.

De strategie klimaatadaptatie is een opmaat voor een gesprek met de stad. Klimaatadaptatie gaat namelijk de hele stad aan. Het doel is om gezamenlijk een uitvoeringsagenda voor de komende jaren op te stellen met concrete plannen om Amsterdam klimaatbestendig te maken. De uitvoering van deze onderdelen gaat door, parallel aan het ontwikkelen van een brede aanpak.

Visie Zuidas 2016

De Visie Zuidas 2016 is vastgesteld op 5 oktober 2016 door de Amsterdamse Gemeenteraad. Hierin staan de volgende doelen beschreven op het gebied van water en groen:

- Groen en water in en rondom Zuidas toevoegen en verbeteren voor divers en intensief gebruik
- Groen en water in en rondom Zuidas beter verbinden en toegankelijk maken
- Groen en water in de openbare en privéruimte dragen bij aan een Zuidas die leefbaar, robuust en regenbestendig is

Groen en water in de Zuidas is verder uitgewerkt in het document Plan voor een groene Zuidas 2017.

13.2 Plangebied

De activiteiten vallen binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, en zijn gelegen in de Binnendijkse Buitenveldertse polder.

Oppervlaktewatersysteem

Kavel 4 is gelegen in de Binnendijkse Buitenveldertse polder. Het streefpeil is NAP -2,0 m. De Legger van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verouderd. De Spoorslagsloot is in 2017/2018 naar het noorden is verplaats, en de Ravelgracht is gegraven in 2024. Tussen 2034 en 2037 wordt de Vivaldigracht aangelegd als noord-zuidverbinding tussen de Ravelgracht en de Boelegracht. Rond 2036 wordt de Boelegracht bij Ravel verbreed. Mogelijk wordt ook de De Boelegracht tussen de Antonio Vivaldistraat en de Tomasso Albinonistraat verbreed. Bij de afwerking van de watergang dienen de taluds of kadeconstructies waterdoorlatend te zijn zodat het oppervlaktewater in contact staat met het grondwater.

Op Zuidas wordt gewerkt met de Actuele Waterbalans Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. Kavel 4 is in de huidige situatie een verhard parkeerterrein met enkele groenvakken. De verhardingstoename voor kavel 4 is gelijk aan het groenoppervlak dat verdwijnt ten opzichte van de bestaande situatie. De verhardingstoename moet worden opgenomen in de Waterbergingsboekhouding Zuidas. De verharding moet gecompenseerd worden met 15% nieuw oppervlaktewater. Alleen als dit niet mogelijk is, kan een alternatieve waterberging worden ingezet als compensatie voor de verhardingstoename. Een alternatieve berging is maatwerk en moet altijd afgestemd worden met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en de waterbodem tegen te gaan, dienen de richtlijnen van Waterschap AGV te worden gevolgd, waarin onder andere het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) voorkomen dient te worden.

Waterveiligheid

Uit de Legger van het Waterschap AGV blijkt dat ten noorden van deelgebied Vivaldi zich een secundaire directe verholen waterkering bevindt. Kavel 4 valt ruim buiten de verschillende beschermingszones van de waterkering. In de toekomstige situatie wordt de waterkering enkele meters verplaatst naar de noordzijde van de nieuw aan te leggen tunnel van het Zuidasdok, naar verwachting gebeurt dit in 2036. Dit heeft geen invloed op kavel 4.

Het plangebied ligt binnen dijkring 14. Voor dijkring 14 is, in het kader van de Waterwet, een overstromingskans vanuit de rivieren en de zee bepaalt van 1/10.000 jaar met maximale waterdieptes van 20-50 cm. Mogelijke maatregelen bij kavel 4 hebben vooral betrekking op gevolgbeperking (Laag 2 van de vijf veiligheidslagen), zoals het verhoogd aanleggen van kwetsbare infrastructuur zoals elektriciteitsvoorzieningen. Kavel 4 wordt opgehoogd met 20-50 cm naar NAP -0,5 m, waardoor ook gevolgen van een overstroming worden verkleind.

Grondwater

De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) in de huidige situatie zijn berekend op basis van de peilbuisgegevens van Waternet. Nabij kavel 4 is de GHG NAP -1,36 m en de GLG NAP -2,1 m. Vanuit het OPR van de gemeente geldt een norm/richtlijn van minimaal 0,9 m-mv ontwatering (afstand tussen GHG en maaiveld) voor nieuwbouw- en transformatiegebied. De maaiveldhoogte op basis van de AHN5 (2023) ligt tussen NAP -0,7 m en -1,0 m. De ontwatering is dus 0,35 tot 0,65 m-mv, en voldoet daarmee niet aan de ontwateringsnorm van 0,9 m-mv.

In 2024 is voor het gebied Zuidas een grondwatermodel opgesteld, waarmee de toekomstige klimaatverandering (KNMI'14 WH 2100), ruimtelijke veranderingen (watergangen, kelders, verharding), en Zuidasdok zijn doorgerekend. De resultaten van deze modellering zijn gebruikt om een inschatting te maken van de toekomstige grondwatersituatie nabij kavel 4. De GHG ten westen van kavel 4 daalt door de aanleg Vivaldigracht en de verbreding van de Boelegracht. Deze daling is ook nog zichtbaar binnen de grenzen van kavel 4 met gemiddeld -0,05 m. In de noordwesthoek van de kavel ter hoogte van peilbuis F05290 is de daling -0,12 m. Dat resulteert in een toekomstige GHG van NAP -1,5 m. De toekomstige maaiveldhoogte van de Antonio Vivaldistraat en de Barbara Strozzilaan wordt NAP -0,50 m. Dit resulteert in een ontwatering van 1,0 m-mv, en voldoet dus aan de norm voor nieuwbouw- en transformatiegebied.

De kelder bij kavel 4 is niet meegenomen in het grondwatermodel. Voor het realiseren van de kelder moet voldaan worden aan het (paraplu)bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders (7 oktober 2021), die beleidsneutraal is overgenomen in subparagraaf 4.2.4.8 van het Omgevingsplan Amsterdam. Voor

kelders groter dan 300 m2 of dieper dan 4 m dient met een geohydrologisch onderzoek te worden aangetoond dat deze grondwaterneutraal worden gebouwd (inclusief onderbouwing van eventuele maatregelen). Maatregelen voor het grondwaterneutraal maken van de kelder zijn onderdeel van de kelderconstructie, en dienen binnen de kavelgrenzen te liggen. Daarvoor is minimaal 50 cm rondom de kelder nodig. Bovendien kunnen de werkzaamheden niet dieper dan NAP -9,5 m (1,5 m boven de onderkant van de deklaag op NAP -11 m) zijn. Deze maximale diepte is opgenomen in de planregels (waarbij 0,5 meter is behouden ten behoeve van overige werkzaamheden).

Hemelwateroverlast

Voor de openbare ruimte geldt het Omgevingsprogramma Riolering (OPR). Deze stelt dat bij een bui van 70 mm in één uur (1x per 100 jaar), geen schade ontstaat aan huizen en (vitale) infrastructuur. Voor vitale infra geldt dat deze moet blijven functioneren bij een bui van 90 mm in één uur (1x per 250 jaar). Bij een bui van 70 mm/uur blijft het hemelwater in het westelijk deel van de Barbara Strozzilaan (ter hoogte van kavel 4) tussen de trottoirbanden staan, en staat er geen water tegen de gevel. In het oostelijk deel van de Barbara Strozzilaan komt het hemelwater wel tegen de gevel. Binnen het gebied Vivaldi zijn/worden groenvakken aangelegd voor hemelwaterberging.

In het gebied Vivaldi zijn groenstroken voor hemelwaterberging en -infiltratie aangelegd in de Domenico Scarlattilaan en Tomasso Albinonistraat. In de Barbara Strozzilaan worden deze aangelegd in een latere fase.

Voor deelgebied Vivaldi is een Rainproofoplossingenkaart opgesteld. Bij iedere aanpassing van de openbare ruimte dient naar dit wensbeeld te worden toegewerkt. De Barbara Strozzilaan naast kavel 4 is aangewezen als waterbergende straat, hier kan water bijvoorbeeld in groenstroken of tussen de stoepbanden tijdelijk worden geborgen. De Antonio Vivaldistraat is aangewezen als waterspreidende straat, hier wordt het water over het maaiveld verspreid richting de watergang, waterbergende of waterafvoerende straat.

Het is van belang dat de kavel niet verder bijdraagt aan de hemelwateroverlast. Het gebouw dient te voldoen aan de regels over hemelwaterberging bij bouwwerken uit het Paragraaf 4.4.2 van het Omgevingsplan Amsterdam (voorheen Hemelwaterverordening). Deze regels zijn specifiek van toepassing verklaart in het TAM IMRO-plan. Het is verboden om vanaf een gebouw hemelwater in het openbaar riool of op de openbare ruimte, anders dan het oppervlaktewater, te lozen, tenzij een hemelwaterberging is aangebracht en in stand wordt gehouden. De hemelwaterberging dient minimaal 60 mm per m2 gebouw te kunnen bergen. De kelder wordt gezien als onderdeel van het gebouw, en kan worden aangelegd onder de gehele kavel. Kavel 4 heeft een oppervlak van 2.482 m2, dus de waterbergingseis is minimaal 149 m3. In de huidige situatie ligt er geen hemelwaterberging op het terrein, en stroomt het hemelwater af naar het hemelwaterriool. In de toekomstige situatie zal er minder hemelwater van de kavel naar de openbare ruimte afstromen doordat het hemelwater van het gebouw wordt opgevangen en vertraagd wordt afgevoerd. Hierdoor neemt ook het risico op hemelwaterwateroverlast in de openbare ruimte af.

Hittestress

Het risico op hittestress wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde gevoelstemperatuur op 1 juli 2015 tussen 12.00 en 18.00 (hittedag van 1x in de 5,5 jaar). De gevoelstemperatuur op kavel 4 en in de Barbara Strozzilaan loopt op tot 45 °C. Er is geen beleid voor hittestress, maar er zijn wel regionale richtlijnen. Koele plekken hebben een gevoelstemperatuur van <35 °C, zijn minimaal 200 m2, en zijn binnen 300 m bereikbaar. Binnen Vivaldi is de afstand-tot-koelte minder dan 300 m, maar het aantal koele plekken is beperkt. Daarnaast bevinden beide koele plekken zich op het trottoir langs de weg, waardoor deze minder geschikt zijn als koele verblijfsplekken (zoals pleinen, parken of openbare

binnentuinen).

In de toekomstige situatie worden bomen gepland in de Barbara Strozzilaan, waardoor de gevoelstemperatuur naar verwachting afneemt. In het gebied Vivaldi staan/komen de bomen vooral langs straten. Dit zorgt voor verkoeling op looproutes, maar het aantal koele verblijfsplekken blijft beperkt. Op kavel 4 komt een pocketpark van minimaal 100 m2. Afhankelijk van de hoeveelheid en soort bomen die daar komen, kan dit functioneren als koele plek.

WKO's

Er zijn in de huidige situatie WKO's aanwezig aan de noordzijde en de oostzijde van kavel 4. De thermische bel van het noordelijk WKO overlapt voor een klein deel met kavel 4. Voor het gebied is het Masterplan Warmte Koude Opslag Zuidas Ravel-Vivaldi opgesteld. Het Masterplan geeft ruimte aan voor de aanleg van een WKO nabij kavel 4. Of dit mogelijk is zal nog beoordeeld worden. De inpassing, bronontwerp en –posities dienen te worden afgestemd met Zuidas Amsterdam.

Hoofdstuk 14 Natuur, landschap, flora en fauna

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

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

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van het omgevingsplan. Bij alle plannen/projecten in parken en andere groengebieden, in de hoofdgroenstructuur en in het NNN wordt in een vroegtijdig stadium een ecoloog geraadpleegd.

Voor de opgaven van de groenvisie, de groennorm en natuurinclusief ontwerpen, zie paragraaf .3.4.5; voor de natuurlijke waterkwaliteit -die nauw samenhangt met de ecologische kwaliteit en de Kaderrichtlijn Water- zie hoofdstuk 13.

14.1 Beleid en regelgeving

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.

14.1.1 Gebiedsbescherming: Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In 1979 is de Vogelrichtlijn opgesteld en in 1992 de Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen bestaan uit twee delen: soortenbescherming en gebiedsbescherming. De onder beide richtlijnen aangewezen beschermde gebieden vormen het Natura 2000-netwerk. In deze Natura 2000-gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden.

Er zijn activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Onder ‘nadelig gevolg’ vallen verslechterende of verstorende gevolgen voor het Natura 2000-gebied. Zo’n gevolg hoeft niet significant te zijn. In dat geval is sprake van een ‘activiteit die nadelige (maar zeker geen significante) gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied’. Zo’n activiteit is niet dezelfde als een Natura 2000-activiteit.

Bij een Natura 2000-activiteit zijn de mogelijk nadelige gevolgen namelijk wel significant. Verschillende factoren bepalen samen of sprake is van ‘significant’ of niet. Factoren zijn bijvoorbeeld: afname van de oppervlakte van een habitat in relatie tot de zeldzaamheid van die habitat; afname van een populatie in relatie tot de zeldzaamheid van planten- of diersoorten in die populatie; algemene condities van het gebied voor behoud en herstel van de habitat of soorten. Het komt neer op de vraag of de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied in gevaar komen door de activiteit.

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling of activiteit is het verplicht (significante) negatieve effecten op specifieke natuurwaarden van een Natura 2000-gebied in beeld te brengen of om ze al dan niet met zekerheid uit te sluiten. Voor de effectbepaling is het uitvoeren van de voortoets de eerste stap. Er zijn drie mogelijke uitkomsten: i) het plan of project heeft met zekerheid geen negatief effect; ii) negatieve effecten van het plan of project zijn niet uitgesloten, maar deze effecten zijn niet significant negatief, hetgeen betekent dat de activiteiten het behalen van de instandhoudingsdoelen niet schaden; iii) het plan of project heeft negatieve effecten én deze zijn significant: één of meer van de instandhoudingsdoelen worden mogelijk geschaad.

In het laatste geval is een verdiepend onderzoek nodig in de vorm van een zogenaamde ‘Passende Beoordeling’, voor projecten eventueel gevolgd door een vergunningprocedure. Die beoordeling moet zekerheid geven dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. In dat geval kan vergunningverlening plaatsvinden (artikel 8.74b, Bkl). Geeft die beoordeling deze zekerheid niet, dan kan vergunningverlening alleen plaatsvinden als aan de drie voorwaarden van de ADC-toets is voldaan (artikel 10.24, Bkl). Dit zijn: er zijn geen alternatieven; er is sprake van dwingende redenen van groot openbaar belang en de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

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

14.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Het NNN is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het doel van het NNN is de achteruitgang van het areaal aan natuur en van de biodiversiteit te stoppen door een samenhangend netwerk van natuurgebieden te creëren. Dit wordt gedaan door natuurgebieden te vergroten en met elkaar te verbinden door verwerving, inrichting en beheer van aangrenzende en tussenliggende landbouwgronden. De provincies zijn verantwoordelijk voor het realiseren van dit netwerk. Het Bkl bepaalt dat in een omgevingsverordening regels gesteld dienen te worden die verzekeren dat de kwaliteit en het oppervlak van het NNN niet achteruitgaan (artikel 7.8 lid 2 Bkl). Net als bij Natura 2000-gebieden zorgt de aanwijzing van een gebied als NNN voor een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden in dat gebied. Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Bkl in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

14.1.3 Beschermde soorten

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden. Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

14.1.4 Bomenverordening

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

14.1.5 Hoofdgroenstructuur

In 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad vastgesteld. De visie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2020, met uitzondering van de hoofdgroenstructuur die integraal was opgenomen in de structuurvisie. De Structuurvisie blijft, voor wat betreft de hoofdgroenstructuur, van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

In de Structuurvisie (vastgesteld op 17 februari 2011 door de gemeenteraad) is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

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

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen. Per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

14.2 Plangebied

Natura 2000

Voor de beoordeling van de stikstofdepositie is gekeken naar locaties binnen Natura-2000 gebieden waar een overbelasting van stikstofdepositie is. Dit betekent dat de heersende achtergronddepositie groter is dan de KDW van de gekarteerde habitattypen en/of leefgebieden. Uit voorzorg zijn hierbij ook locaties beoordeeld waar de achtergronddepositie tot 70 mol N/ha/jaar onder de KDW ligt (een naderende overschrijding van de KDW). onderzocht (zie bijlage 7):

Uit het onderzoek is gebleken dat in de gebruiksfase geen stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol /N/ha/jaar plaastvindt op een Natura 2000-gebied.

In de aanlegfase is met het gebruik van emissieloze werktuigen met een vermogen lager dan 37 kW en het gebruik van een emissieloze torenkraan de stikstofdepositie 0,00 mol N/ha/jaar. Met gebruik van dit materieel is het aannemelijk dat in de aanlegfase geen significante negatieve gevolgen zullen optreden. Daarmee vormt de bescherming van Natura 2000-gebieden geen belemmering voor de vaststelling van het plan.

NNN

Het dichtstbijzijnde gebied dat behoort tot het Natuurnetwerk Nederland betreffen de Middelpolder en het Amsterdamse Bos. Zie figuur 17. Deze gebieden liggen op dusdanige afstand van het plangebied dat negatieve effecten uit te sluiten zijn.



Figuur 17: Natuurnetwerk Nederland, met plangebied in rode kader. Bron: atlasleefomgeving.nl

Soortenbescherming

Ten behoeve van de wijziging van het omgevingsplan is door Tauw een onderzoek gedaan naar beschermde soorten binnen het plangebied. Zie hiervoor bijlage 8. Uit het onderzoek blijkt dat geen beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied.

Het is uitgesloten dat er grondgebonden zoogdieren, amfibieën, vissen, vlinders of libellen in het plangebied bevinden. Het plangebied beschikt niet over de juiste leefomgeving voor deze soorten. Er zijn geen boomholtes en spleten in bomen waargenomen waar zich mogelijk verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen in bevinden. Het is verder uitgesloten dat foerageergebieden of vliegroutes verloren gaan die essentieel zijn voor het behoud van lokale vleermuispopulaties. In het plangebied bevinden zich geen jaarrond beschermde vogelnesten. Ook zijn geen in gebruik zijnde nesten gevonden. Wanneer de werkzaamheden van start gaan in de periode maart - september, is het noodzakelijk om voorafgaand aan de start van de werkzaamheden te controleren of een broedende vogel aanwezig is. Het kan dan nodig zijn om de werkzaamheden uit te stellen.

Met de ontwikkeling worden geen beschermde soorten geraakt.

Bomenverordening

Binnen het plangebied zijn enkele bomen aanwezig. Deze moet gekapt worden ten behoeve van de ontwikkeling van de woontoren. Na voltooiing van de bouw zal de openbare ruimte opnieuw ingericht worden. Daarvoor wordt onder andere een pocketpark gerealiseerd. Daarnaast zullen ook op andere wegen in of rondom het plangebied bomen geplant worden. Daardoor zullen bij voltooiing van de ontwikkeling meer bomen aanwezig zijn dan in de huidige situatie.

Hoofdgroenstructuur

In de nabijheid van het plangebied liggen de gebieden ‘Buitenveldert’, ‘Beatrixpark’ en ‘Amstelpark’, zie figuur 17.



Figuur 18: Uitsnede Hoofdgroenstructuur, met plangebied in rood. Bron: maps.amsterdam.nl

Conclusie

Natuur, landschap, flora en fauna vormen geen belemmering voor de wijziging van het omgevingsplan.

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 Wet- en regelgeving - algemeen

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

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

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.

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

15.1.1 Erfgoedwet

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

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

15.1.2 Omgevingswet

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

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

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

15.1.3 Rijksinstructieregelsen -besluiten

De Omgevingswet en de uitvoeringsregels (AMvB's en Omgevingsregeling) regelen waar het gaat om het behoud van cultureel erfgoed bepaalde zaken landelijk, maar de toepassing en uitvoering van de regelgeving vinden veelal lokaal plaats, in het omgevingsplan. De vrijheid om daar op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven, wordt ingekaderd door de Omgevingswet, de AmvB's en provinciale instructieregels.

In dit verband gaat het dan met name om de instructieregels in artikel 5.130 (behoud cultureel erfgoed) en artikel 5.131 (behoud werelderfgoed) van het Bkl en om artikel 2.34, vierde lid, van de Omgevingswet (instructiebesluiten rijksbeschermde stads- of dorpsgezichten).

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

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt verder dat via het omgevingsplan voorkomen moet worden dat in de omgeving van rijksmonumenten, voorbeschermde rijksmonumenten en monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd (gemeentelijke en provinciale monumenten of bijvoorbeeld beeldbepalende of karakteristieke panden) aantastingen plaatsvinden die deze beschermde monumenten ontsieren of beschadigen. Een voorbeeld is het borgen van een molenbiotoop (het garanderen van voldoende windvang). Dergelijke regels zijn vooral van belang voor monumenten die niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht zijn gelegen.

Artikel 5.131 van het Bkl bepaalt dat in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. In Afdeling 7.2 van het Bkl zijn de aanwijzing en de begrenzing van de twee werelderfgoederen (de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie) opgenomen en de instructieregels met het oog op behoud van het werelderfgoed benoemd. Verder geldt de instructie dat bij omgevingsverordening in het belang van de instandhouding

en versterking van de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen regels worden gesteld aan omgevingsplannen die in ieder geval inhouden dat geen activiteiten worden toegelaten die de kernkwaliteiten aantasten.

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

15.1.4 Erfgoedverordening Amsterdam

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

De vergunningregels uit de Erfgoedverordening zijn overgenomen in Hoofdstuk 10 van de Hoofdregeling. Activiteiten bij een gemeentelijk monument zijn op grond van het omgevingsplan vergunningplichtig. Hoofdstuk 10 wordt nog niet toegespast, maar wordt pas toegepast op het moment dat hoofdstuk 3 van de Erfgoedverordening vervalt.

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

15.2 Te beoordelen aspecten

15.2.1 Archeologie

In de Omgevingswet wordt in de begripsbepalingen voor de definitie van archeologisch monument verwezen naar artikel 1.1 van de Erfgoedwet.

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

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

De regels in het omgevingsplan die met het oog op archeologische waarden kunnen worden gesteld, houden in dat bij een aanvraag om omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld een bouwactiviteit een rapport wordt overgelegd van een onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden op de te bebouwen locatie. Als volgens het onderzoek mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn, dan kan dit betekenen dat de omgevingsvergunning voor het bouwen geweigerd wordt, of dat bepaalde

maatregelen getroffen moeten worden. Hetzelfde geldt voor andere in het omgevingsplan via voorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg te reguleren activiteiten, zoals het uitvoeren van grondwerkzaamheden en sloop.

15.2.2 Monumenten

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

In Hoofdstuk 10 van de Hoofdregeling is een vergunningplicht opgenomen voor het verrichten van activiteiten in, aan, op of bij een (voorbeschermd) gemeentelijk monument. Het vergunningvrij bouwen is beperkt voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken die wordt verricht in, aan of op een gemeentelijk monument, voorbeschermd gemeentelijk monument, provinciaal monument, voorbeschermd provinciaal monument, rijksmonument of voorbeschermd rijksmonument. Het vergunningvrij bouwen bij een monument is eveneens beperkt maar hier gelden uitzonderingen voor. In het omgevingsplan zijn eveneens beoordelingsregels, aanvraagvereisten en vergunningvoorschriften opgenomen.

Rijksmonumenten zijn in de Omgevingswet gedefinieerd als “rijksmonument als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet”. Het is een gebouwd monument of archeologisch monument dat is ingeschreven in het rijksmonumentenregister. Aanwijzing van rijksmonumenten vindt plaats op basis van de Erfgoedwet. Het Rijk beschermt rijksmonumenten met algemene regels die het beschadigen, vernielen en verwaarlozen van rijksmonumenten verbieden. Verder zijn activiteiten met betrekking tot een rijksmonument alleen mogelijk met een omgevingsvergunning. De rijksregels voor rijksmonumenten staan in hoofdstuk 13 van het Besluit activiteiten leefomgeving. De gemeente is bijna altijd bevoegd gezag voor de handhaving van deze regels en neemt in de meeste gevallen de beslissing op een vergunningaanvraag. De beoordelingsregels voor de omgevingsvergunning bij een rijksmonumentenactiviteit staan in artikel 8.80 van het Bkl.

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

15.3 Plangebied

Archeologie

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is in 2014 ten behoeve van het bestemmingsplan Zuidas-Vivaldi archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (bijlage 9). Het onderzoek had betrekking op het gehele gebied van Vivaldi, waaronder het plangebied en geeft een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen.

Voor het plangebied is op grond van historisch-topografische onderzoek gebleken dat de archeologische verwachting ter plaatse laag is wat betekent dat archeologische resten een lage trefkans hebben en/of

vooral losse vondsten zullen betreffen. Gelet hierop is het plangebied vrijgesteld van archeologische maatregelen. Dit betekent dat verder archeologisch veldonderzoek niet nodig is. Gelet hierop is daarom in het bestemmingsplan Zuidas-Vivaldi geen beschermende regeling in het bestemmingsplan opgenomen. Dit betekent ook dat in het kader van de wijziging van het omgevingsplan vrijstelling bestaat ten aanzien van archeologische vondsten en geen nadere regels noodzakelijk zijn.

Cultuurhistorie

Naast het plangebied is het 'Turmac-gebouw', een gemeentelijk monument, gelegen. Op 4 juni 2019 (bijlage 10) is advies gevraagd vanwege de nabije ligging van de beoogde bebouwing op kavel 4 ten opzichte van het Turmac-gebouw ten zuiden daarvan. Na beoordeling is geconcludeerd dat de geplande hoogbouw geen invloed heeft op de opzet en het interieur van het Turmac gebouw en geen aantasting oplevert van de architectonische en cultuurhistorische waarden en de stedenbouwkundige waarde intact blijft. De cultuurhistorische waarden van het naastgelegen gemeentelijk monument vormen daarom geen belemmering voor de wijziging van het omgevingsplan.

Hoofdstuk 16 Hoogbouw (effecten)

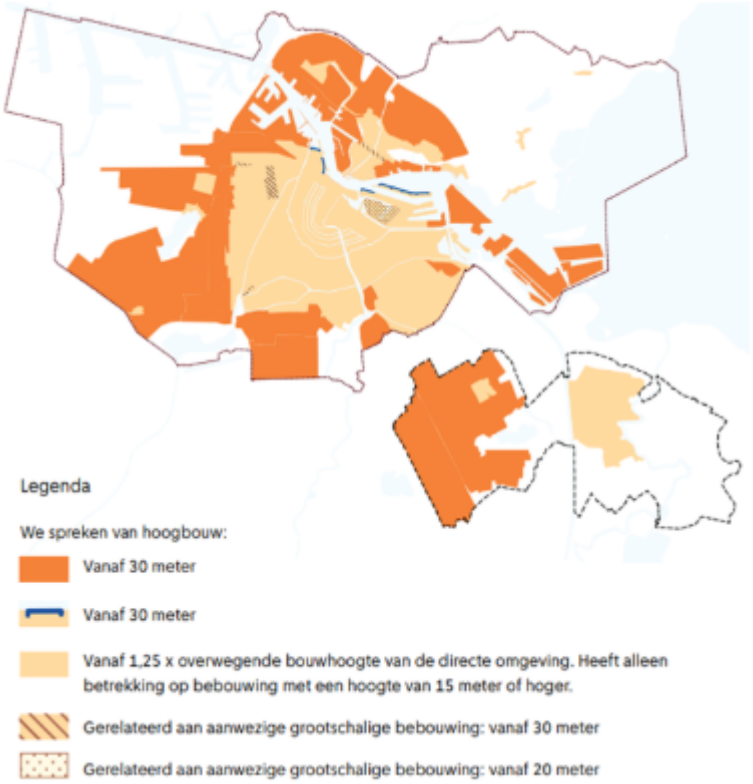
16.1 Wet- en regelgeving en beleid

16.1.1 Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024

Amsterdam groeit binnen haar grenzen. In de Omgevingsvisie is voor de periode tot 2050 ruimte voor meer dan 150.000 nieuwe woningen, uitgaande van een groei met 200.000 arbeidsplaatsen in diezelfde periode en de daarbij behorende groei van diverse maatschappelijke voorzieningen. Verdichting is in dat verband een duurzame vorm van verstedelijking. Verdichting kan op verschillende manieren vorm krijgen. In elke vorm stelt Amsterdam eisen aan onderwerpen als betaalbaarheid, schoonheid, klimaatneutraal, goede woningen, een goede plint, enzovoorts. Hoogbouw is op plekken met hoge dichtheden een manier om kwalitatieve buurten te maken met voldoende ruimte voor groen en licht in de straten en tuinen.

Het Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024 dat op 17 juli 2024 is vastgesteld door de gemeenteraad vervangt het hoogbouwbeleid van 2011. De principes van het hoogbouwbeleid blijven daarbij wel van kracht. Het gaat dan om het mogelijk maken van hoogbouw op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, maar ook het beschermen van de beschermde stadsgezichten.

Voor een groot deel van de stad geldt volgens het hoogbouwbeleid dat gesproken wordt van hoogbouw vanaf een bouwhoogte van 30 meter. Voor de meeste buurten binnen de Ring A10 en ten zuiden van het IJ en Weesp worden gebouwen hoger dan 1,25 keer de overwegende bouwhoogte van de directe omgeving vanaf 15 meter gedefinieerd als hoogbouw. Dat geldt ook voor het UNESCO-gebied. Er zijn enkele uitzonderingen. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de verschillende gebieden.



Figuur 19: Definities van hoogbouw in Amsterdam, Bron: Hoogbouwbeleid Amsterdam 2024

Het hoogbouwbeleid bestaat uit regels op gebiedsniveau en principes op gebouwniveau. De regels op gebiedsniveau zijn opgenomen in de vorm van vier regimes:

1. Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw (Haven-Stad, Sloterdijk, Ringzone West, Schiphol corridor, Zuidas, IJ-oevers, Amstel-stad, station Noord en Science Park);
2. Soms, op specifieke plekken (Nieuw-West, Buitenveldert, Zuidoost en Noor ten noorden van tuindorpen);
3. In principe nee (binnen de ring exclusief beschermd stadsgezicht,IJburg, Zeeburgereiland exclusief de westkant van Hasseltzone in Noord, Weesp en Driemond) en
4. Nee (beschermde stadsgezichten en de randen van de scheggen en het IJ)

Naast de uitgangspunten die per regime zijn geformuleerd gelden voor elk plan de volgende punten ten aanzien van hoogbouw:

- Hoogbouw respecteert de waarden en kwaliteiten van het UNESCO-gebied.
- Hoogbouw respecteert de waarden van de beschermde stads- en dorpsgezichten en van het ‘Aandachtsgebied van de Wederopbouw’.
- Hoogbouw moet passen in het ruimtelijke systeem.

Er zijn op schaalniveau van het gebouw en het blok waarin het gebouw staat vier principes geformuleerd waar een hoog gebouw aan moet voldoen om tot een goed hoog gebouw te komen dat lang mee gaat:

1. Hoogbouw draagt bij aan de levendigheid van de openbare ruimte;
2. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw;
3. Hoogbouw gaat lang mee;
4. Hoogbouw maakt op een mooie manier onderdeel uit van het stadssilhouet.

Per principe is een aantal vuistregels opgenomen die als leidraad dienen en zorgen voor een kwaliteitsstandaard.

16.1.2 Hoogtebeperkingen Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

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

De genoemde beperkingen in verband met vliegveiligheid betreffen:

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

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

16.1.3 Windhinder

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

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

Voor gebouwen van 30 meter en hoger geldt dat op grond van artikel 4.39 van de Hoofdregeling een windhinderonderzoek conform NEN 8100 verplicht is. Middels dit onderzoek kan worden aangetoond of er sprake is van windhinder of niet. In het onderzoek dient de bestaande bebouwing uit de directe omgeving te worden betrokken en tevens de toekomstig te realiseren bebouwing in de directe omgeving waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd of verleend.

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

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

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

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

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

16.1.4 Bezonning

In het kader van hoogbouw speelt bezonning een rol. Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan, als richtlijn, gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. TNO kent een lichte en strenge norm. De lichte TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). De strenge TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 21 januari tot 22 november (gedurende 10 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn.

16.2 Plangebied

16.2.1 Hoogbouwbeleid

Met de wijziging van het omgevingsplan wordt het mogelijk een toren van 85 meter hoog te bouwen. Daarmee is sprake van hoogbouw in het kader van het Hoogbouwbeleid. In het Hoogbouwbeleid is opgenomen dat lopende projecten die in strijd zijn met het Hoogbouwbeleid niet aangepast hoeven te worden. In dit geval is sprake van een lopend project, voor de ontwikkeling zijn meerdere afspraakbrieven getekend voor de inwerkingtreding van het Hoogbouwbeleid. Daarom hoeft het project niet aangepast te worden om te voldoen aan het Hoogbouwbeleid.

Het plangebied is gelegen in hoogbouwregime 1, waar hoogbouw is toegestaan en dus wat betreft het Hoogbouwbeleid ruimtelijk inpasbaar. Het Hoogbouwbeleid beschrijft verder vuistregels en gebouwprincipes, die zoveel als mogelijk in acht moeten worden genomen, maar niet bindend zijn. Bij de verschillende ontwerpfasen van het plan zal zo goed als mogelijk worden aangesloten bij met de principes en richtlijnen uit het beleid. Het Hoogbouwbeleid vormt daarom geen belemmering.

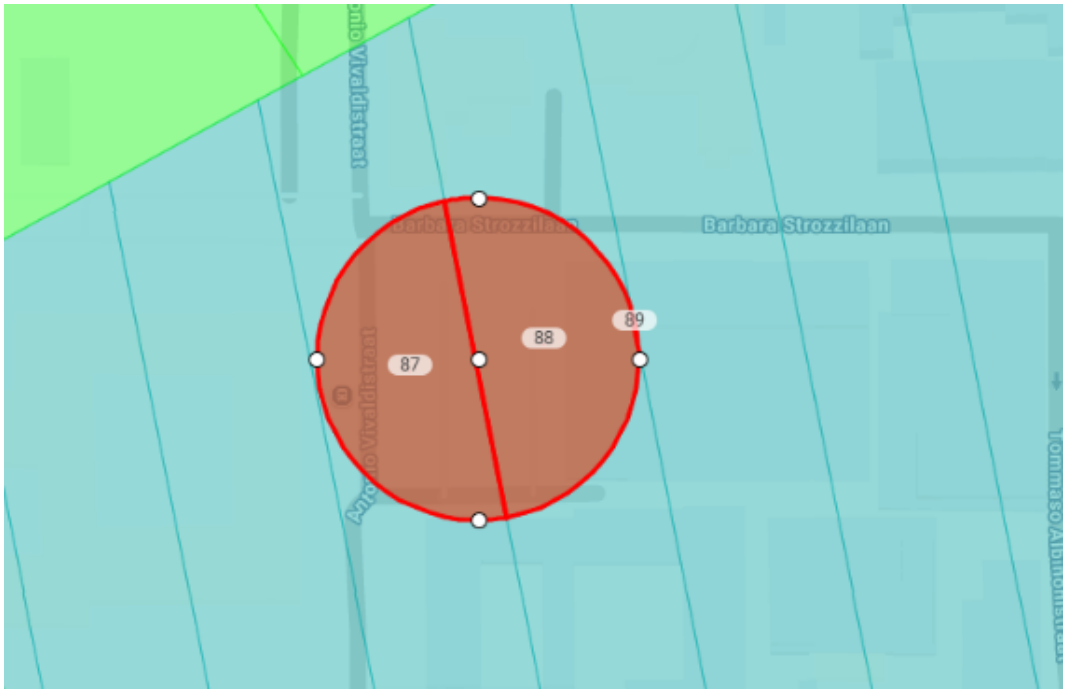
16.2.2 Luchthavenindelingsbesluit

Hoogtebeperkingen Schiphol

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het LIB.

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 figuur 17 is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



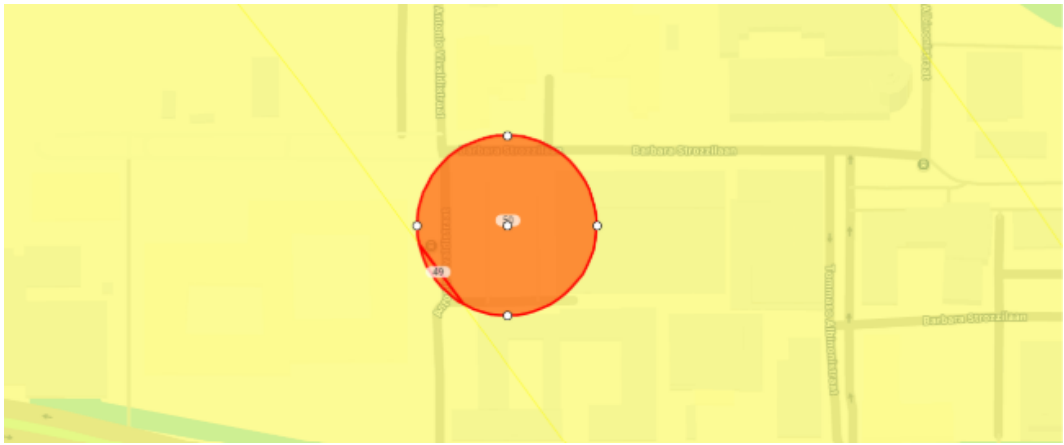
Figuur 20: uitsnede maximale waarden toetshoogte. Bron: lib-schiphol.nl

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte lopen op van 87 ten westen van het plangebied tot ongeveer 89 meter aan de oostgrens van het plangebied. Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 85 meter. Ook ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties zullen binnen deze bouwhoogte gerealiseerd moeten worden.

Aangezien de maximale bouwhoogte de toetshoogte niet overschrijdt, staat de maatgevende toetshoogte niet aan de vaststelling van het omgevingsplan in de weg. Desalniettemin is een VVGB verkregen voor een maximaal toelaatbare maatgevende toetshoogte van 115,6 meter (bijlage 11). In verband met de Cellnex-toren is de lagere maximale bouwhoogte van 85 meter in het omgevingsplan opgenomen. Zie paragraaf 11.3 voor een nadere toelichting.

Toetshoogte i.v.m. 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 ILT blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. In figuur 18 is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Figuur 21: uitsnede maximale waarden toetshoogte in verband met de radar. Bron: lib-schiphol.nl

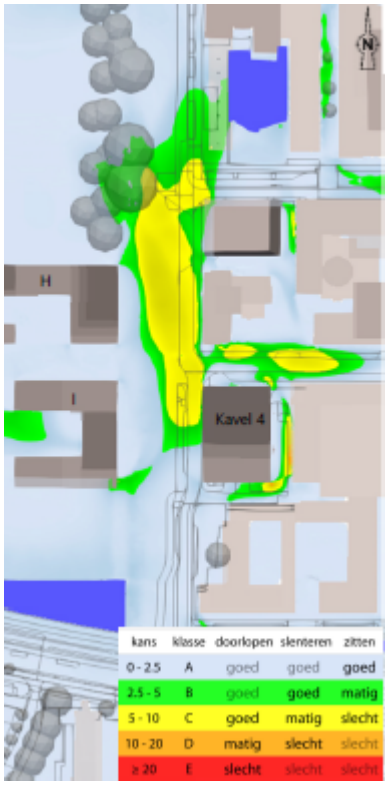
De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de toetshoogte in verband met de radar lopen op van 49 meter ten westen van het plangebied tot 50 meter aan de oostgrens van het plangebied. Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 85 meter. Ook ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties zullen binnen deze bouwhoogte gerealiseerd moeten worden.

De maximale bouwhoogte steekt daarmee door de toetshoogte in verband met de radar van het LIB. Op 3 juli 2018 is een positief advies van de ILT ontvangen (zie bijlage 11) dat een bouwhoogte van 115,6 meter geen belemmering vormt voor de werking van elektronische navigatie-, communicatie-, en landingshulpmiddelen, zodat het LIB geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het omgevingsplan.

16.2.3 Windhinder

Ten behoeve van onder meer de ontwikkeling op kavel 4 is een windhinderonderzoek conform de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving (bijlage 12) gedaan. Hierin zijn met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) verschillende varianten van de beoogde bebouwing (aangeleverd via een 3D model) op windhinder onderzocht. In het onderzoek zijn tevens geplande bebouwingen in de deelgebieden Ravel en Vivaldi meegenomen.

De resultaten van het onderzoek met betrekking tot windhinder zijn te zien in figuur 22.



Figuur 22: windhinder rondom kavel 4, Bron: windhinderonderzoek bijlage 12

De resultaten van het onderzoek met betrekking tot windgevaar zijn te zien in figuur 23.



Figuur 23: windgevaar rondom kavel 4, Bron: windhinderonderzoek bijlage 12.

Door de ontwikkeling van hoogbouw op kavel 4 ontstaat vanaf de noordwesthoek van het gebouw over de Antonio Vivaldistraat een windkwaliteitklasse C. Dit houdt in dat het gebied een goed windklimaat voor doorlopen, een matig windklimaat voor slenteren en een slecht windklimaat voor zitten heeft. Tevens ontstaat door de ontwikkeling op de Barbara Strozzilaan ten noorden van het gebouw een windkwaliteitsklasse B en C.

Bovenstaande gebied kenmerkt zich als een gebied dat voornamelijk is bedoeld als doorlopen. Het windklimaat dat ontstaat door de ontwikkeling van kavel 4 is daarom niet onaanvaardbaar slecht voor deze locatie. Wel geldt dat het windklimaat aan de noordoosthoek slecht is voor zitten. Om die reden is een horecaterras op de noordoosthoek niet toegestaan. Ingangen zijn ter plaatse van windkwaliteitsklasse C niet wenselijk. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt op grond van artikel 4.39 van de Hoofdregeling beoordeeld of het windklimaat aanvaardbaar is. Het windklimaat bij beoogde ingangen wordt dan ook beoordeeld.

Daarnaast ontstaat in de tussenstraat tussen kavel 4 en het Turmac-gebouw/kantoorgebouw Antonio Vivaldistraat 50-66 een windklimaat van B tot en met D. Voor windkwaliteitklasse D geldt dat het windklimaat matig is voor doorlopen en slecht voor slenteren en zitten. Op locaties waar windkwaliteitklasse C en D gelden zijn ingangen voor gebouwen niet wenselijk. Het windklimaat bij de ingang naar het kantoorgebouw Antonio Vivaldistraat 50-66 betreft windkwaliteitklasse B. De ontwikkeling van kavel 4 zorgt daardoor niet voor een onaanvaardbaar windklimaat bij de ingang naar het kantoorgebouw Antonio Vivaldistraat 50-66.

Door de ontwikkeling van kavel 4 ontstaat op geen locatie een windgevaar.

Het windklimaat is aanvaardbaar en daarom in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van

functies aan locaties.

16.2.4 Bezonning

Op 19 juli 2021 is ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan een bezonningstudie gedaan (bijlage 13). In die studie is uitgegaan van een bouwhoogte van 115 meter. Omdat in deze wijziging van het omgevingsplan wordt uitgegaan van een lagere bouwhoogte, kunnen de resultaten enkel positiever zijn. Daarom kan aangesloten worden bij de bezonningstudie uit 2021.

Zuidas is een hoogstedelijk gebied met een hoge dichtheid aan bebouwing. Schaduwwerking is daarom in een gebied als dit niet te voorkomen. Er zal altijd enige schaduwwerking worden ervaren op naastgelegen gebouwen en in de omgeving van het plangebied. Gelet op de resultaten van de bezonningstudie die voor de maanden maart, juni en december is uitgevoerd, kan worden geconstateerd dat de schaduwwerking van de woontoren minimaal is ten opzichte van de omringende bebouwing. Er vindt dan ook geen onevenredige schaduwwerking plaats door de woontoren en de schaduwwerking is in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 17 Duurzaamheid en klimaatadaptie

17.1 Algemeen

Klimaatbeleid algemeen

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

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

Klimaatadaptie is de voorbereiding op de risico's van het veranderende klimaat en het aanpassen van de omgeving hierop. In Nederland verandert het klimaat. De temperaturen stijgen. Er is meer kans op een extreme regenbui, op een hittegolf en op langere, droge periodes. Door droogte daalt de bodem op sommige plekken in Nederland. De zeespiegel stijgt en er is meer kans op overstromingen. Klimaatverandering heeft grote gevolgen voor de gezondheid, de leefbaarheid en de economie. Een hittegolf zorgt bijvoorbeeld voor extra sterfte onder kwetsbare groepen. Om deze gevolgen van een veranderend klimaat op te vangen, moeten maatregelen getroffen worden.

Hittestress

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

17.2 Wet- en regelgeving en beleid

17.2.1 Nationale wet- en regelgeving en beleid

Klimaatwet

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

Het doel van deze wet is om de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO2, te verminderen. Een teveel aan broeikasgassen in de lucht verandert het klimaat en heeft negatieve gevolgen voor mens en natuur. In de Klimaatwet staan klimaatdoelstellingen voor Nederland. Voor 2050 is de doelstelling om 95% minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Om dat doel te bereiken is het de bedoeling dat Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uitstoot dan in 1990 en dat de elektriciteitsproductie in 2050 volledig CO2-neutraal is.

De Klimaatwet bevat behalve klimaatdoelstellingen ook een beleidskader om die doelstellingen te halen. In de wet staan daarvoor drie beleidsinstrumenten: het vijfjaarlijkse Klimaatplan, de tweejaarlijkse

Voortgangsrapportage en de jaarlijkse Klimaatnota.

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

Klimaatplan 2021-2030

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

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

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

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

Nationale klimaat Adaptatie Strategie

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

1. bevorderen schaduwwerking gebouwen openbare ruimte;
2. beperken weerkaatsing glas op openbare ruimte;

3. schaduwgevend (en watervasthoudend) groen;
4. bodemenergiesysteem voor koeling;
5. hitteprogramma opnemen in omgevingsplan;
6. blauwgroene daken voor nieuwe gebouwen in het omgevingsplan;
7. warmtewerend en verkoelend inrichten in het omgevingsplan.

17.2.2 Provinciale wet- en regelgeving en beleid

Actieprogramma Klimaat

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

Omgevingsverordening en klimaatadaptatie

In artikel 6.75 van de Omgevingsverordening NH2022 is een instructieregel met een procesmatige verplichting opgenomen ten aanzien van klimaatadaptatie in het omgevingsplan. Een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de aanwezige en te verwachten risico's van klimaatverandering binnen het plangebied. In ieder geval moet worden ingegaan op: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte, genoemd worden waterbeschikbaarheid en verzilting, natuurinclusiviteit en biodiversiteit en ecologische en chemische waterkwaliteit. Ook de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's te voorkomen of te beperken moeten worden beschreven en de afweging die daarbij is gemaakt. Dit wordt gedaan in overleg met het waterschap.

17.2.3 Gemeentelijke wet- en regelgeving en beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – een menselijke metropool

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

Strategie klimaatadaptatie Amsterdam en Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie

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

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

Niveau huis en pand

Op het niveau van huis en pand gaat het om het stimuleren en faciliteren om eigen terrein klimaatadaptief te maken. Zo waren er in 2021 (on)tegelacties en biedt de gemeente een subsidieregeling voor het aanleggen van groene daken en blauw/groene daken en de aanplant van nieuwe bomen. Amsterdamse schoolpleinen worden groener met de Amsterdamse impulsregeling.

Niveau straat

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

Niveau gebied en wijk

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

Niveau stad en regio

Een sterke en toekomstbestendige verbinding tussen het regionale watersysteem en de stad is nodig. Dit betekent dat de doorstroming van het water in de grachten verbetert moet worden. Hiervoor zijn afspraken over het bruggen, sluizen, oevers, kades en het gebruik van water nodig. Met waterschappen, bewoners, bedrijven, vastgoedeigenaren en woningcorporaties wordt een netwerk klimaatadaptatie opgezet om vragen te beantwoorden en te helpen bij initiatieven op privaat terrein en in de openbare ruimte. De haalbaarheid van de regionale intentieovereenkomst Klimaatbestendige nieuwbouw wordt met de bouwketen en overheden door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) verkend. De Hemelwaterverordening, vastgesteld door de gemeenteraad en op 11 mei 2021 in werking getreden, bevat de verplichting voor nieuwe gebouwen hemelwater op eigen terrein te bergen en vertraagd af te voeren. De Hemelwaterverordening is opgenomen in paragraaf 4.4.2 van de Hoofdregeling en expliciet van toepassing verklaart op dit TAM IMRO-plan.

Niveau nationaal en internationaal

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

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

deel van hun projectscope. Via de podcast the Mayor's Manual worden in 2021 gesprekken gevoerd met mondiale koplopers om de beste adviezen voor burgemeesters wereldwijd te verzamelen.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (Nieuw Amsterdams Klimaat)

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

Zonne-energie

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

Transitievisie Warmte

Aardgas is een fossiele brandstof die wordt gebruikt voor het verwarmen van gebouwen, warm water en koken. De verbranding van aardgas veroorzaakt uitstoot van CO2. De uitstoot van CO2 draagt bij aan de klimaatverandering. Amsterdam heeft de ambitie in 2040 een aardgasvrije stad te zijn. De Transitievisie Warmte geeft richting aan de overstap naar een aardgasvrij Amsterdam en is een onderdeel van de grotere aanpak die is beschreven in Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. De routekaart gaat over de overgang van fossiele energie naar energie uit hernieuwbare bronnen (energietransitie) en hoe er op de korte en lange termijn uit gaat zien.

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

Warmtestrategie Zuidas 2020

Voor Zuidas is een Warmtestrategie vastgesteld die de ambities op het gebied van energie en klimaat van de stad verder doorvertaalt naar Zuidas om deze vroegtijdig in projecten een plek te kunnen geven. Het doel is Zuidas na 2040 aardgasvrij te verwarmen met duurzame alternatieven en te onderzoeken hoe bestaande systemen voor warmte- en koudeopslag beter kunnen samenwerken en efficiënter kunnen worden gebruikt. In de Transitievisie staat voor Zuidas benoemd dat de huidige situatie, een stadswarmtenet en lokale bronnetten (WKO's) de oplossingsrichting zal zijn. De gemeenteraad heeft aangegeven vooral in te willen zetten op warmtevoorziening op lage temperatuur. Om duurzame warmtevoorziening op lage temperatuur te Zuidas stimuleert worden partijen gestimuleerd primair te kiezen voor warmte- en koudeopslag (WKO) op eigen terrein.

Plan voor een Groene Zuidas

Met dit plan wil Zuidas inzetten op maximale vergroening van dit deel van de stad. Het is een schakel tussen stedelijk beleid en het ontwerp van de openbare ruimte. Het moet leiden tot meer groen en het transformeren van Zuidas naar een duurzaam en veerkrachtig stedelijk netwerk van groen. Belangrijke thema's als biodiversiteit, gebruik en water worden hierin benoemd. Daarbij wordt gekeken naar landschap, maar ook daken en gevels. Zuidas wordt daarbij benaderd als een stadsbiotoop waar mens, dier en plant kunnen samenleven binnen een hoogstedelijke en verdichte omgeving. De ruimtelijke schalen waarop groen speelt zijn het metropolitane landschap, het stads-, buurt- en kavelgroen en de netwerken. De aanpak vertaalt zich in concrete maatregelen die moeten bijdragen aan realisatie van een groene Zuidas omgeving.

In Vivaldi wordt plaats gemaakt voor een meer kwalitatief openbare ruimte en groen met de Groene Lus. Onderdeel van de toekomstige maaiveldinrichting vormen ook de pocketparken. Binnen het plangebied zal een pocketpark (groene inrichting) van minimaal 100 m^2 worden aangelegd.

Amsterdam Circulair

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 (vastgesteld door gemeenteraad 2020) Amsterdam heeft de ambitie uitgesproken in 2050 een circulaire stad te zijn. In een circulaire stad worden materialen en grondstoffen hergebruikt, zo wordt voorkomen dat waardevolle materialen als afval verloren gaan. Ook voedselverspilling wordt tegengegaan. Een circulaire economie draagt significant bij aan de vermindering van de wereldwijde CO2-uitstoot. Tot slot biedt een circulaire economie meer werkgelegenheid. Er zullen weliswaar banen verdwijnen, maar op het gebied van reparatie en de verwerking van grondstoffen komen er netto meer banen bij voor mensen uit alle gelederen van de samenleving.

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

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

Het Nieuwe Normaal

Op 7 december 2023 is Het Nieuwe Normaal (HNN) gelanceerd: een handreiking als standaard voor circulair bouwen in de openbare ruimte en bij de gebiedsontwikkeling. Partijen kunnen hiermee afspraken maken over circulaire prestaties.

17.3 Plangebied

Het plan voorziet niet direct op doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptie, in die zin dat geen regels worden gesteld die op deze doelstellingen zien.

Met de ontwikkelende partij worden wel afspraken gemaakt ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptie. Daarbij wordt in beginsel aangesloten bij de landelijke en gemeentelijke eisen met betrekking tot duurzaamheid.

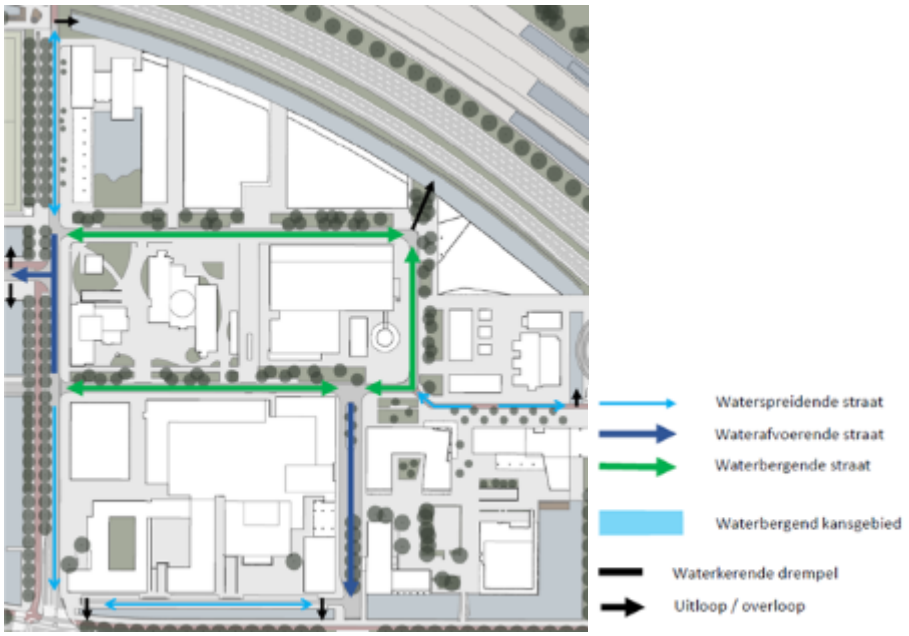
De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG)-waarde moet voldoen aan de landelijke eis. Met de toenemende noodzaak voor het terugdringen van de uitstoot in de gebouwde omgeving en aanscherpingen in de maatstaven en meetmethodieken (zoals MPG), is het steeds belangrijker om in een vroegtijdig stadium bewuste keuzes te maken in materiaalgebruik en te kiezen voor materialen met een lage milieu-impact.

Er komt in overeenstemming met de landelijke regels geen aansluiting op het aardgasnet. De bouw moet plaatsvinden volgens de landelijke TO-juli-eisen.

Ook worden er natuurinclusieve maatregelen genomen.

Rainproof

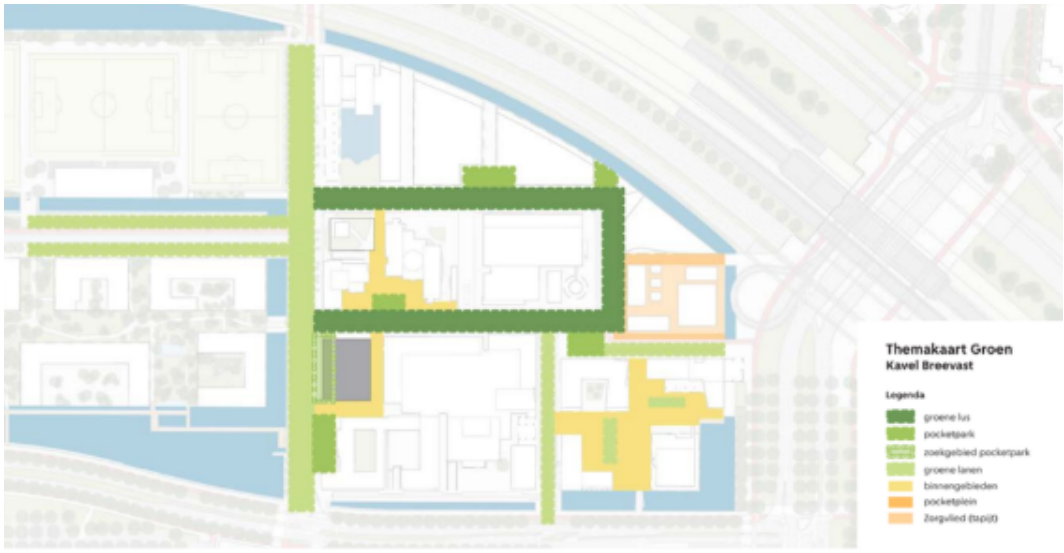
In het gebied Vivaldi zijn groenstroken voor hemelwaterberging- en infiltratie aangelegd in de Scarlattilaan en Albinonistraat. Voor Vivaldi is een rainproofoplossingenkaart opgesteld. Bij aanpassingen in de openbare ruimte wordt steeds meer toegewerkt naar een rainproof gebied. De Barbara Strozzilaan, ten noorden grenzend aan het plangebied wordt ingericht als waterbergende straat. Hier kan water in de groenstroken of tussen stoepbanden tijdelijk worden geborgen. De Vivaldistraat is aangewezen als waterspreidende straat. Water wordt hier over het maaiveld verspreid richting de watergang, waterbergende of watervafvoerende straat.



Figuur 24: Rainproofoplossingenkaart voor Vivaldi

Hittestress

In de toekomstige situatie wordt in gebied Vivaldi een aaneengesloten netwerk van beplanting en bomen (‘groene lus’) gerealiseerd. Dit zorgt voor verkoeling op looproutes. Tevens worden verspreid door het gebied een aantal pocketparken aangelegd, die kunnen functioneren als koele verblijfsplekken.



Figuur 25: Concept van de Groene Lus in Vivaldi, in grijs de locatie van het plangebied

Op kavel 4 komt een pocketpark van minimaal 100 m2. Dit pocketpark kan functioneren als koele plek. Boomsoorten dienen in overleg met een boomspecialist gekozen te worden, maar soorten met een grote boomkroon en dicht bladerdek zorgen meer voor het tegengaan van hittestress. Voor een koele verblijfsplek is niet alleen schaduw belangrijk, maar ook zitplaatsen in de schaduw en toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking. Er vindt dus een bijdrage plaats aan het verminderen van hittestress.

WKO's

In Vivaldi zijn al enkele WKO's aanwezig. Het gebied Zuidas Ravel-Vivaldi wordt door Zuidas Amsterdam aangemerkt als interferentiegebied van WKO-systemen. Als gevolg daarvan is het Masterplan Warmte Koude Opslag Zuidas Ravel-Vivaldi opgesteld. Het doel van dit Masterplan is de toepassing van toekomstige WKO-systemen in het deelgebied Ravel-Vivaldi te faciliteren en te sturen. Bij het inpassen van de nieuwe systemen dient rekening gehouden te worden met de ordeningsprincipes zoals opgenomen in het Masterplan om negatieve beïnvloeding van WKO-systemen onderling te voorkomen. Ook moet het bronontwerp en –posities worden afgestemd met Zuidas Amsterdam. Het Masterplan geeft ruimte aan voor de aanleg van een WKO nabij kavel 4. Of dit mogelijk is zal nog beoordeeld worden. De inpassing, bronontwerp en –posities dienen te worden afgestemd met Zuidas Amsterdam.

De ontwikkeling sluit aan bij de algemene doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptatie en wordt voor dit aspect voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 18 Juridische toelichting

18.1 Algemeen

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

Vanaf de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024, heeft Amsterdam automatisch een tijdelijk omgevingsplan ‘van rechtswege’ gekregen. Het tijdelijk deel omgevingsplan omvat de bestaande bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten. Bovendien omvat het specifieke regels over bouwen en milieu die van het Rijk naar de gemeenten zijn gaan.

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

Eerst wordt de Basisregeling vastgesteld. De Basisregeling bestaat uit een set regels die de basis vormt voor het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De genoemde rijksregels zijn erin verwerkt (bruidsschat), regels uit de erfgoed- en hemelwaterverordening en veelvoorkomende regels uit bestemmingsplannen. Gaandeweg worden nieuwe regels aan de Basisregeling toegevoegd, de Basisregeling plus de extra regels betreft de Hoofdregeling.

Vervolgens worden stap voor stap de onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen vervangen. Dat gebeurt door de regels uit de Hoofdregeling van toepassing te verklaren voor de om te zetten bestemmingsplannen. Regels uit de bestemmingsplannen die niet in de Basisregeling staan, worden opgenomen in de Hoofdregeling. Ondertussen worden meer regels uit gemeentelijke verordeningen toegevoegd aan de Hoofdregeling, bijvoorbeeld regels over bomenkap. Dit betekent niet dat alle regels overal in Amsterdam gaan gelden. Regels kunnen gelden voor een specifieke locatie, voor een groter gebied of voor de hele stad.

Naast het omzetten van bestemmingsplannen wordt het omgevingsplan ook inhoudelijk gewijzigd. Ook dat gebeurt door regels uit de Hoofdregeling (geometrisch) van toepassing te verklaren op het plangebied. De ontwikkeling van kavel 4 betreft een dergelijke inhoudelijke wijziging.

Een wijziging van het omgevingsplan zou in principe moeten gebeuren via de digitale standaard STOP-TP. Op dit moment is het echter nog niet mogelijk om gebruik te maken van de digitale standaard STOP-TP. Daarom wordt voor deze wijziging van het omgevingsplan gebruik gemaakt van de digitale standaard IMRO, die ook werd gebruikt voor de vaststelling van bestemmingsplannen. Met een TAM-IMRO (TAM staat voor tijdelijke alternatieve maatregel) wordt het omgevingsplan juridisch gewijzigd, maar technisch wordt het omgevingsplan niet gewijzigd. Het TAM IMRO-plan is als apart hoofdstuk van het omgevingsplan Amsterdam daarmee ook zelfstandig leesbaar.

Het gebruikmaken van een TAM IMRO-plan is mogelijk tot 1 januari 2026. TAM IMRO-plannen die voor die datum ter inzage zijn gelegd kunnen via de oude standaard vastgesteld worden. Na 1 januari 2026 moet het omgevingsplan gewijzigd worden via STOP-TP.

18.1.1 Artikelsgewijze toelichting

De meeste artikelen van de planregels zijn afkomstig uit de Hoofdregeling. Gemakshalve wordt voor de toelichting op die artikelen verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de Hoofdregeling. Sommige artikelen verdienen een nadere toelichting. Deze wordt hier gegeven.

Artikel 1 Algemeen

In dit artikel zijn de begripsbepalingen en de positie van het TAM-omgevingsplan in het Omgevingsplan van Amsterdam bepaalt.

Er zijn geen andere begripsbepalingen opgenomen dan opgenomen in de Hoofdregeling. Ook is in zijn algemeenheid aangesloten bij de meet- en rekenregels.

Het TAM-omgevingsplan wordt opgenomen in hoofdstuk 22L van het Omgevingsplan. Dat betekent dat het plan onderdeel is van het omgevingsplan, maar wel zelfstandig leesbaar is.

Artikel 2 Algemene regels

In artikel 2 is bepaald dat de regels van Hoofdstuk 2 zien op het gebruik van gronden en bouwwerken.

Verder is in artikel 2 bepaald dat voor de gebruiksdoelen ‘maatschappelijke dienstverlening’, ‘consumentgerichte dienstverlening’ en ‘horeca’ een minimum bebouwd vloeroppervlak geldt en tezamen met het gebruiksdoel sportvoorziening een maximum bebouwd vloeroppervlak. Het bebouwd vloeroppervlak voor voorzieningen op de eerste bouwlaag gezamenlijk moet minimaal 500 m^2 bvo zijn. Deze voorzieningen mogen inclusief de sportvoorziening op de tweede bouwlaag niet meer dan 1.500 m^2 bvo zijn.

Artikel 3 Wonen

Deze regels zijn afkomstig uit Paragraaf 2.3.1 Wonen. Voor een nadere toelichting zie de Hoofdregeling.

De bruto-vloeroppervlakte (bvo) voor wonen mag maximaal 15.000 m^2 zijn. Voor het berekenen van de bvo voor wonen wordt, in overeenstemming met de Hoofdregeling, gebruik gemaakt van de NEN 2580. Dat betekent dat buitenruimtes bij woningen niet meegerekend worden voor de berekening van het bvo. Ook parkeerplaatsen en fietsenstallingen worden niet meegerekend voor de berekening van het bvo.

Wonen is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag. Dat ziet specifiek op het gebruik van een ruimte als woonruimte. Technische installaties en andere voorzieningen die nodig zijn voor het functioneren van een woongebouw zijn uiteraard wel toegestaan op de eerste bouwlaag en ondergrondse bouwlagen. Denk hierbij aan een lobby, lift, fietsenstalling en parkeerplaatsen. Ook bergingen zijn toegestaan op de eerste bouwlaag en een ondergrondse bouwlaag.

Artikel 4 Maatschappelijke dienstverlening

Deze regels zijn afkomstig uit Paragraaf 2.3.2 Maatschappelijke dienstverlening. Voor een nadere toelichting zie de Hoofdregeling.

Artikel 5 Consumentgerichte dienstverlening

Deze regels zijn afkomstig uit Paragraaf 2.3.5 Consumentgerichte dienstverlening. Voor een nadere toelichting zie de Hoofdregeling. In aanvulling daarop wordt een ruime uitleg van consumentgerichte dienstverlening gehanteerd. Onder consumentgerichte dienstverlening wordt nadrukkelijk ook verstaan panden waar het contact met consumenten voorop staat, de baliefunctie aanwezig is en het voor een consument mogelijk is zonder afspraak naar binnen te lopen. Voorbeelden hiervan een reisbureau, makelaarskantoor en postkantoor.

Artikel 6 Sportvoorziening

Deze regels zijn afkomstig uit Paragraaf 2.3.9 Sportvoorziening. Voor een nadere toelichting zie onder meer de Hoofdregeling. In aanvulling daarop wordt een ruime uitleg van sportvoorziening gehanteerd. Ook minder klassieke sportactiviteiten als yoga en pilates kunnen hieronder worden verstaan.

In de regels is bepaald dat sportvoorzieningen alleen zijn toegestaan op de tweede bouwlaag. Het is niet wenselijk om sportvoorzieningen op de eerste bouwlaag toe te staan. Sportvoorzieningen hebben vaak een minder uitnodigend karakter, waardoor de plint minder levendig wordt. In het kader van overige omgevingsaspecten hebben sportvoorzieningen geen negatief effect op de omgeving, waardoor deze wel acceptabel zijn. Daarom zijn sportvoorzieningen toegestaan op de tweede bouwlaag.

Artikel 7 Groen

Aan de westzijde van het plangebied ligt het gebruiksdoel groen. Aan de westzijde is een pocketpark geprojecteerd. De aanleg van een pocketpark is in de vorm van een voorwaardelijke verplichting verplicht gesteld. Dit betekent dat voor de verlening van een omgevingsvergunning minimaal 100 m^2 aan groen gerealiseerd moet worden en in stand moet worden gehouden.

Voor een nadere toelichting op dit gebruiksdoel wordt verwezen naar Paragraaf 2.3.15 Groen van de Hoofdregeling.

Artikel 8 Horeca

Deze regels zijn afkomstig uit Paragraaf 2.3.20 Horeca. Voor een nadere toelichting zie de Hoofdregeling. In aanvulling en ter verduidelijking geldt daarbij dat onder het verstrekken van kleine etenswaren, zoals bedoeld in artikel 8.4, onder f, ook wordt bedoeld een broodjeszaak waar kleine etenswaren en niet-alcoholische dranken worden verkocht en in de omgeving worden opgegeten- en gedronken.

Artikel 9 Parkeernormering voor auto's

In artikel 9 is geregeld welke parkeernormen voor auto's gelden binnen het plangebied. Er wordt aangesloten bij de Nota Parkeernormen Auto 2017 zoals die is vastgesteld op 29 november 2017. Dit wijkt af van de regeling over parkeren uit de Hoofdregeling.

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Auto 2017 worden niet één-op-één overgenomen. Ten eerste mogen voor voorzieningen van woningen geen parkeerplekken gerealiseerd worden. Voor bezoekers van woningen geldt geen verplichting tot het realiseren van parkeerplekken. Bezoekers en werknemers van voorzieningen en bezoekers van woningen kunnen parkeren in de openbare ruimte, openbare parkeergarages in de directe omgeving of gebruik maken van andere mobiliteiten. Overigens mogen voor bezoekers van woningen wel parkeerplekken gerealiseerd worden.

Ten behoeve van het kantoor aan de Antonio Vivaldistraat 50-66 kunnen 31 parkeerplekken gecompenseerd worden. Deze kunnen door middel van dubbelgebruik door zowel kantoorbezoekers als bewoners van de woontoren worden gebruikt. Zie voor een uitgebreide toelichting paragraaf 6.3 van deze toelichting.

Het van toepassing verklaren van de Nota Parkeernormen Auto 2017, inclusief de afwijking daarvan, is onderdeel van gemaakte afspraken tussen de gemeente en de ontwikkelaar. De afwijking van het beleid sluit aan bij het in juli 2023 vastgestelde Mobiliteitsplan Zuidflank waarin ingezet wordt op minder ruimte voor de automobilist en het stimuleren van andere duurzame middelen van vervoer, zoals OV en fiets.

Voor de overige regels wordt aangesloten bij de Hoofdregeling. Zie hiervoor de toelichting bij

Subparagraaf 3.2.3.1 Parkeernormering auto's van de Hoofdregeling.

Kort parkeren, laden en lossen

Aan de oost- en zuidzijde van de kavel bevindt zich tussenruimte tussen de geprojecteerde nieuwbouw en de bestaande gebouwen zoals Turmac en het kantoorgebouw aan de Antonio Vivaldistraat 50-66. Deze tussenruimte is publiek toegankelijk. Bij het ontwerpen van de tussenruimte wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, laden en lossen en werkverkeer. Autoparkeren is op maaiveld ten behoeve van bewoners, bezoekers en het bestaande kantoor is niet toegestaan, maar wel mag worden voorzien in kort parkeren ten behoeve van het afzetten en ophalen van kantoorgebruikers (chauffeursdiensten) voor het kantoorgebouw aan de Antonio Vivaldistraat 50-66.

Artikel 10 Parkeernormering voor fietsen

In artikel 10 is geregeld welke parkeernormen voor fietsen gelden binnen het plangebied. Op het plangebied zijn de fietsparkeernormen uit de Nota parkeernormen fiets en scooter, maart 2018, zoals vastgesteld op 19 maart 2018 van toepassing. Deze komen overeen met de parkeernormen uit de Hoofdregeling. Door het apart opnemen van de parkeernormen in het TAM IMRO-plan heeft een wijziging van de Hoofdregeling niet tot gevolg dat deze wijziging ook van toepassing is op deze ontwikkeling. Dit is in overeenstemming met gemaakte afspraken met de ontwikkelaar.

Het fietsparkeren dient plaats te vinden in de daarvoor gebouwde parkeervoorziening en is daarmee niet toegestaan ter plaatse van de tussenruimten en in de openbare ruimte.

Artikel 11 Horecaterras

In artikel 11 is geregeld waar en onder welke voorwaarden een horecaterras is toegestaan. Een horecaterras is toegestaan op de zuidwesthoek van het bouwvlak. Op die locatie geldt de aanduiding ‘horecaterras toegestaan - vergunningplicht'. Door die aanduiding zijn de vergunningsregels uit de Hoofdregeling met betrekking tot een horecaterras van toepassing op deze locatie. Verder geldt dat een horecaterras een oppervlakte van maximaal 175 m^2 mag hebben.

Zie voor een verdere toelichting Subparagraaf 3.2.13.15 Horecaterras van de Hoofdregeling.

*Artikel 12 Meet- en rekenbepalinge*n

Voor de meet- en rekenbepalingen wordt in beginsel aangesloten bij meet- en rekenbepalingen uit de Hoofdregeling. Alleen voor het bepalen van de bouwhoogte en bouwdiepte geldt een afwijkende regel. Hier wordt gemeten vanaf N.A.P., in plaats van het maaiveld.

Bij het bepalen van de bouwhoogte zijn ondergeschikte bouwdelen hiervan uitgezonderd. Zie hiervoor artikel 5.25 van de Hoofdregeling. Deze (ondergeschikte) bouwdelen zijn alleen toegestaan na beoordeling van de voorwaarden genoemd in artikel 4.19 van de Hoofdregeling.

Artikel 13 Gebouwen

In artikel 13 worden de bouwregels voor gebouwen geregeld. De bouwregels sluiten grotendeels aan bij Afdeling 5.5 GEBOUWEN van de Hoofdregeling. Zie voor een toelichting de toelichting bij die Afdeling van de Hoofdregeling.

De bouwregels maken het mogelijk om een gebouw van maximaal 85 meter hoog te bouwen. Daarvoor geldt dat het gebouw een getrapte vorm krijgt. Hoe hoger het gebouw wordt, hoe kleiner de oppervlakte

van de bouwlaag wordt. In Hoofdstuk 4 is nader beschreven hoe de vormgeving van het gebouw eruit komt te zien.

In artikel 13.6 is een verplichte gevelrooilijn opgenomen. Deze gevellijn ligt over het gehele bouwvlak aan de noordzijde van het plangebied. De gehele gevel, vanaf de eerste bouwlaag tot aan de bovenste bouwlaag, moet op deze gevellijn gerealiseerd worden. Deze gevellijn geldt alleen niet als er op de gevellijn groen wordt gerealiseerd.

Uiteraard zijn architectonische details zoals banden, lamellen, vliezen en andere ondergeschikte delen die niet exact op de gevellijn liggen toegestaan. Hetzelfde geldt voor inspringende entrees en inspringende of uitstekende balkons. Ook deze hoeven niet exact op de gevellijn te liggen.

In artikel 13.7 en 13.8 is geregeld waar (fiets)parkeervoorzieningen gebouwd mogen worden en aan welke regels voldaan moet worden.

In artikel 13.9 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat een pocketpark wordt opgericht met een minimum van 100 m^2, en dat dit pocketpark in stand wordt gehouden.

Artikel 14 Bouwwerken

In artikel 14 zijn de bouwhoogtes opgenomen voor bepaalde specifieke bouwwerken, geen gebouw zijnde.

Artikel 15 Hemelwaterverordening

Artikel 15 bevat een verwijzing naar paragraaf 4.4.2 van de Hoofdregeling. In die paragraaf is bepaald dat elk gebouw dat gebouwd wordt een hemelwaterberging moet hebben. In artikel 4.110, derde lid, onder b, van de Hoofdregeling zijn gebouwen waar voor de ontwikkeling een overeenkomst is aangegaan voor 22 juni 2021 uitgesloten van de plicht van een hemelwaterberging. Voor deze ontwikkeling is een overeenkomst gesloten voor 22 juni 2021. Om deze regels toch van toepassing te verklaren op deze ontwikkeling, geldt paragraaf 4.4.2 in afwijking van artikel 4.110, derde lid, onder b, van de Hoofdregeling.

Artikel 16 Slotbepalingen

In artikel 16 is de citeertitel van het TAM IMRO-plan opgenomen. Dit is “TAM-omgevingsplan H22L Zuidas-Vivaldi kavel 4”.

Er is geen overgangsrecht opgenomen. Op grond van artikel 23.6 en 23.7 van de Hoofdregeling blijven bestaand gebruik en bestaande bouwwerken toegestaan, voor zover dit gebruik of deze bouwwerken niet gewijzigd worden.

Hoofdstuk 19 Uitvoerbaarheid

19.1 Algemeen

Voor nieuwe ontwikkelingen die met voorliggende wijziging van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt wordt ingegaan op de eigendomsverhoudingen, kostenverhaal en nadeelcompensatie.

19.1.1 Eigendomsverhoudingen en gemeentelijke grondexploitatie

De eigendomsverhouding van het perceel is diagonaal gesplitst. Het ene deel van de gronden zijn in eigendom van de ontwikkelaar. Het andere deel van de gronden zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam. Het deel van de gronden dat in eigendom is van de gemeente Amsterdam, zal in erfpacht uit worden gegeven aan de ontwikkelaar.

19.1.2 Kostenverhaal

Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zal de gemeente vaak kosten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. De wettelijke regeling voor kostenverhaal is niet van toepassing voor gronden die de gemeente in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft, omdat kostenverhaal dan wordt verrekend via de gronduitgifte of de erfpachtcanon. Afdeling 13.6 Kostenverhaal van de Omgevingswet is in dat geval niet van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van kostenverhaal in de Omgevingswet, dat het privaatrechtelijke spoor vooropstelt.

Deze wijziging van het omgevingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk op gronden die niet volledig in eigendom zijn van gemeente Amsterdam. Er hoeft geen kostenverhaalsgebied te worden aangewezen, omdat eventueel kostenverhaal wordt verrekend via de afgesloten anterieure overeenkomst.

19.1.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de rechtmatige uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven.

De nadeelcompensatieregeling heeft een breder bereik dan de planschaderegeling uit de voormalige Wet ruimtelijke ordening. Planschade had betrekking op inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een planologisch besluit, terwijl nadeelcompensatie betrekking heeft op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

De algemene regeling voor nadeelcompensatie is opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 4:126 t/m :131 Awb). Hierin zijn opgenomen de grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over toekenning van nadeelcompensatie. De Omgevingswet (Ow) bevat een bijzondere regeling voor nadeelcompensatie die afwijkt van de Awb en daarom voorrang heeft boven de Awb.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het

bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

- rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of
- rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

- een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),
- een omgevingsvergunning (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan. Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

Voor de wijze van behandeling van deze aanvragen heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 de Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 vastgesteld. Deze treedt in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van titel 4.5 van de Awb en de Omgevingswet.

Het college van B&W heeft op 21 december 2021 de Beleidsregel normaal maatschappelijk risico (NMR) van schade bij rechtmatig overheidshandelen vastgesteld. Hierin worden o.a. drempelpercentages van omzetschade en bagatelbedragen van schades vastgesteld die onder het NMR vallen.

Wijziging omgevingsplan

In 2019 is ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan een risicoanalyse gedaan naar mogelijke planschade. De risicoanalyse is gebaseerd op het oude recht. Daardoor verschillen sommige uitgangspunten uit de risicoanalyse. Zo is in de risicoanalyse uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Onder de Omgevingswet moet uit worden gegaan van de feitelijke situatie en de wijzigingen daarin door een omgevingsvergunning.

Dit neemt overigens niet weg dat deze andere uitgangspunten tot een ander resultaat zullen leiden. De feitelijke situatie sluit nagenoeg een op een aan bij de maximale planologische mogelijkheden. Verder zijn de gevolgen van deze wijziging van het omgevingsplan kleiner dan onderzocht is in de risicoanalyse, omdat het gebouw lager wordt. Uit de risicoanalyse blijkt dat planologisch nadeel niet wordt verwacht ten gevolge van de ontwikkelingen. Bij deze conclusie kan aangesloten worden. Mocht toch nadeelcompensatie vergoed moeten worden, dan is privaatrechtelijk geregeld dat de ontwikkelaar deze nadeelcompensatie moet vergoeden.

19.1.4 Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk en beleidskader participatie

Omgevingsbesluit: motiveringsplicht vroegtijdige publieksparticipatie

Op grond van artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit dient bij de kennisgeving van het voornemen om een omgevingsplan vast te stellen te worden aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding worden betrokken. Bij het vaststellen van een omgevingsplan wordt hier verslag van gedaan. Hierbij wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

Participatieverordening

In de Participatieverordening is in regels vastgelegd hoe de gemeente burgers betrekt bij het maken van plannen en beleid, en hoe de gemeente met buurtplatformen en met initiatiefnemers die gebruik willen maken van buurtrechten, samenwerkt aan de ontwikkeling van de stad.

Dat wordt gedaan vanuit de overtuiging dat de veelal complexe vraagstukken die spelen in de stad, alleen samen met bewoners, ondernemers, (belangen)organisaties en maatschappelijke instellingen aangepakt kunnen worden.

In 2021 heeft de gemeenteraad het Beleidskader Participatie vastgesteld. In de Participatieverordening is dit beleid geformaliseerd. Er worden nu kwalitatieve eisen aan participatie gesteld waarop de gemeente aanspreekbaar is. Het gaat om burgerparticipatie, overheidsparticipatie en netwerkparticipatie.

Als het initiatief voor nieuw beleid, een nieuw project of een plan van de gemeente uitgaat, organiseert de gemeente burgerparticipatie. Dit wordt gedaan om belanghebbenden de mogelijkheid te geven om hun ideeën te delen en de plannen beter te maken. Met de regels in de Amsterdamse Participatieverordening wordt het mogelijk om met elkaar vraagstukken, beleidsvoornemens en plannen en de daarbij spelende belangen en dilemma's te bespreken. Dit zorgt voor nieuwe perspectieven, en het helpt om tot creatieve en praktische oplossingen te komen.

Een goed participatietraject leidt niet per se tot een uitkomst waar iedereen tevreden mee is. Tegenstellingen blijven altijd bestaan. Juist daarom is een zorgvuldig proces zo belangrijk; een proces waarin tegemoet wordt gekomen aan de gerechtvaardigde behoefte van betrokkenen om gehoord te worden en om te weten wat ze mogen verwachten bij participatie. Onderdeel daarvan is dat vanaf de start van een participatietraject duidelijk is wat het doel van de participatie is, welke vraag er aan betrokkenen wordt gesteld, welke invloed ze hebben, en wat er met hun inbreng gebeurt.

De participatieverordening leidt niet tot méér participatie, maar participatie die zorgvuldig, transparant en navolgbaar is. Met deze verordening maken we de beweging van toetsen en controleren achteraf, naar een expliciete en bewuste afweging voorafgaand aan het proces. Dit zien we als een belangrijke stap naar meer mede-eigenaarschap van bewoners, in wijken en buurten en in de hele stad.

In dit artikel staat wanneer burgerparticipatie mogelijk is en wanneer niet. Het uitgangspunt is dat altijd wanneer de gemeentebeleid of projecten ontwikkelt er een participatieplan wordt gemaakt. Bij elk nieuw bestuurlijk besluit wordt bezien of het participatieplan moet worden geactualiseerd of dat bij duidelijk te onderscheiden fasen misschien een nieuw participatieplan nodig is. In het participatieplan staat hoe de participatie eruitziet. Op deze manier wordt altijd een weloverwogen keuze gemaakt over de manier waarop de stad wordt betrokken. In de artikelen 4 en 5 worden de inhoud van het participatieplan en de keuzes die daarbij komen kijken verder uitgewerkt.

Het verantwoordelijk bestuursorgaan stelt bij een nieuw plan het participatieplan vaststelt. Bij onderwerpen waarover de gemeenteraad een besluit neemt wordt het participatieplan in beginsel door

het college vastgesteld, omdat het college de besluitvorming voorbereid op grond van de Gemeentewet.

In een participatieplan wordt rekening gehouden met een aantal uitgangspunten voor participatie. Hoe meer impact er is op bewoners, hoe meer inspanningen in beginsel moeten worden geleverd in het participatietraject. De intensiteit van participatie is dus gekoppeld aan de mate van impact en niet aan het niveau van participatie. Als er ingrijpende veranderingen zijn waar weinig aan te doen valt, moet de gemeente zich juist inspannen om bewoners te informeren en te betrekken waar dat wél mogelijk is. De gemeente moet zich inspannen om een groep die specifiek door deze ontwikkeling geraakt wordt te betrekken. Eveneens moet de gemeente zich inspannen om groepen waarvan bekend is dat zij ondervertegenwoordigd zijn te betrekken.

In het participatieplan moet in ieder geval worden opgenomen wat het doel is van de participatie, op wie de participatie zich richt, de inspanningsverplichting voor het betrekken van ondervertegenwoordigde groepen, de invloed van de deelnemers, de kaders waarmee rekening moet worden gehouden, de manier waarop inbreng geleverd kan worden en hoe en wanneer een terugkoppeling kan worden verwacht. Het verantwoordelijke bestuursorgaan rondt het participatietraject af met een eindverslag.

Plangebied

Voortraject

Ten behoeve van de start van de wijziging van het omgevingsplan is een kennisgeving geplaatst. In die kennisgeving is aangegeven op welke manier burgers en belanghebbenden worden betrokken.

Tevens is bij de start van de wijziging van het omgevingsplan een participatieplan vastgesteld. In het participatieplan is vastgelegd op welke manier de buren van het kavel, de omgeving/omwonenden, andere belanghebbenden en ondernemers in het gebied Vivaldi betrokken worden. Het doel van de participatie ligt voornamelijk op informeren. Het was echter ook een goed moment om vroegtijdig lokale kennis en ervaring op te halen, waarbij betrokkenen ook konden reageren. Het participatieplan is tegelijkertijd met de kennisgeving van het voorontwerp van het TAM-Omgevingsplan op 4 juni 2025 gepubliceerd.

Het participatietraject is ingevuld door de ontwikkelaar van het kavel. De ontwikkelaar heeft de meeste kennis over de ontwikkeling en heeft zelf belang bij een goede participatie, zodat zijn ontwikkeling wordt geaccepteerd in de omgeving. De participatie is door de ontwikkelaar in samenwerking met communicatiebureau De Wijde Blik uitgevoerd.

Het participatietraject is opgesplitst in twee momenten. In de eerste fase worden ten behoeve van het TAM IMRO-plan stakeholders geïnformeerd en kunnen zij over het plan input leveren en vragen stellen. In de tweede fase worden in een later stadium, als het plan wordt uitontwikkeld, stakeholders geïnformeerd over het plan en de ontwikkeling en, het BLVC-kader. Zij worden actief betrokken bij de ontwikkeling van het pocketpark. Deze uitontwikkelfase vindt plaats na de vaststelling van het TAM IMRO-plan en is dus niet relevant in deze fase.

In samenspraak met de gemeente Amsterdam is een stakeholderlijst opgesteld van 10 organisaties. Dit is een combinatie van organisaties die in het gebied werken, er eigenaar zijn of allebei.

Stakeholders werden per e-mail of telefonisch uitgenodigd voor een persoonlijk gesprek. Daarnaast hebben ongeveer 200 adressen in de omgeving van Kavel 4 op vrijdag 8 augustus een informatiebrief ontvangen. Ongeveer 89 daarvan waren woonadressen. In de brief stond informatie over de ontwikkeling, het programma, de aankomende procedure en een globale planning. Ook kregen de ontvangers de mogelijkheid om contact op te nemen met Breevast voor vragen of het inplannen van een gesprek. Bij

het opstellen van dit participatierapport is er nog geen aanvraag voor een gesprek binnengekomen, maar de mogelijkheid blijft van kracht.

Van 28 juli tot en met medio oktober hebben zeven stakeholders gesprekken plaatsgevonden. Om zo goed mogelijk kennis te maken met de organisaties, werden de gesprekken fysiek gevoerd. Er hebben geen gesprekken plaatsgevonden met omwonenden. Deze zijn wel actief benaderd (via de brief op 8 augustus), maar er zijn geen reacties van omwonenden ontvangen. Hun perspectieven komen in latere fase nadrukkelijker aan bod. Daarvoor kan in de volgende fase een meer laagdrempelige werkvorm passend zijn, zoals een inloopbijeenkomst of workshop.

Resultaten

De resultaten van de participatie zijn vastgelegd in een participatieverslag (bijlage 14). Dit participatieverslag wordt, net als het participatieplan, in overeenstemming met de participatieverordening vastgesteld.

In het algemeen is er vanuit stakeholder breed gedragen acceptatie van de komst van de woontoren. Stakeholders wisten soms al dat er een ontwikkeling op deze plek zou komen en vinden het plan passen in de omgeving. Gesprekken gingen daardoor snel door naar de praktische implicaties van de bouwperiode: Wanneer beginnen de werkzaamheden en wat gaan we ervan merken?

Sommige stakeholders zien de mix van woningen, groen en voorzieningen als versterking van het gebied en de levendigheid ervan. Hun verwachting is dat de ontwikkeling het gebied een ‘oppepper’ geeft. Voor alle stakeholders geldt: zolang de bereikbaarheid geborgd wordt en de overlast beperkt blijft, zijn zij tevreden. Daarom wordt in de tweede fase extra aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het gebied in de bouwfase.

De uitleg van de TAM-IMRO-procedure lijkt bij de stakeholders duidelijk te zijn. Over de planning werden veel vragen gesteld, met name: Wanneer gaat de bouw beginnen? Tijdens de gesprekken is uitgelegd dat de gemeente eerst het kavel bouwrijp moet maken. Dit duurt nog enige tijd vanwege de complexiteit van de locatie. Een exacte startdatum kon daarom niet worden gegeven, behalve ‘over een aantal jaar’. Wel is aangegeven dat de bouwfase vanaf start bouw, ongeveer 2,5 jaar duurt.

De parkeerkelder onder het woongebouw wordt positief ontvangen. Stakeholders waarderen dat toekomstige bewoners een eigen parkeervoorziening krijgen, zeker gezien het bestaande parkeertekort. Enkele stakeholders kunnen zelf niet al hun auto’s kwijt en hebben daarom concrete interesse om parkeerplaatsen te huren in de toekomstige parkeerkelder, als er genoeg capaciteit is. De parkeerkelder wordt gerealiseerd voor de bewoners en de kantoorgebruikers van het naastgelegen kantoor. Met het TAM IMRO-plan wordt het niet mogelijk gemaakt dat andere gebruikers van het gebied kunnen parkeren in de parkeergarage. Dit is gecommuniceerd naar de stakeholders.

Het belang van bereikbaarheid tijdens de bouw kwam in alle gesprekken aan bod. In de gesprekken ging het voornamelijk over de bereikbaarheid voor de automobilist. Stakeholders vinden het cruciaal dat de Antonio Vivaldistraat en de hoofdwegen openblijven of dat er tijdig duidelijke alternatieve routes worden gecommuniceerd. In de vervolgfase volgt meer informatie (via brief of bijeenkomst) over de bereikbaarheid.

Aanvullend benadrukte de Fietsersbond de bescherming van de hoofdfietsroutes. Het gebied wordt nu als rommelig en lastig bereikbaar voor fietsers ervaren. Daarom wordt de ontwikkeling ook als kans gezien voor het beter inrichten van de (fiets)routes. Het maken van een aantrekkelijke fietsenstalling draagt hier volgens de Fietsersbond aan bij, want dit zorgt voor minder wildgroei en versperring door fietsen op straat.

In twee van de gesprekken kwamen de thema's wind en bezonning aan bod. Eén stakeholder benadrukt het belang van het in kaart brengen van de effecten, vanwege de nabijheid van hun eigen projecten. Ze horen graag meer over het effect op hun project en de verblijfskwaliteit van de buitenruimte. In de vervolgfase wordt verder onderzoek gedaan naar de gevolgen van wind en bezonning. Dit wordt in de vervolgfase besproken met de stakeholder.

De aandachtspunten van stakeholders worden zoveel mogelijk meegenomen in de verdere planvorming. Ook zijn er afspraken gemaakt over de manier waarop de organisaties op de hoogte gehouden willen worden, namelijk bij iedere organisatie via een vast aanspreekpunt.

In de volgende fase presenteren de ontwikkelaar en de architect van het plan een eerste schetsontwerp. Geïnteresseerden worden daar opnieuw van op de hoogte gesteld en uitgenodigd voor het tweede deel van de participatie. Voor de inrichting van het toekomstige pocketpark komt er in elk geval ruimte om mee te denken. Breevast verzamelt dan graag ideeën en wensen uit de omgeving.

Betrokken maatschappelijke partners:

Het plan is in het kader van het vooroverleg aan de volgende instanties gezonden:

1. Burgemeester en Wethouders van Amstelveen
2. Dagelijks Bestuur stadsdeel Zuid
3. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
4. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/Luchtvaart)
5. Rijksvastgoedbedrijf, Directie Vastgoedbeheer, Afdeling Klant & Vastgoedmanagement
6. Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (min. EZK)
7. Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat /Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (I & W/Rijkswaterstaat N-H)
8. Provincie Noord-Holland
9. Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland
11. Directie Metro
12. Dienst Wonen
13. Fietsersbond Amsterdam
14. GGD
15. GVB Exploitatie BV
16. Liander
17. NS Regiodirectie Randstad Noord
18. Vattenfall v.h. Nuon
19. NV Nederlandse Gasunie
20. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (DMB)
21. ProRail, regio Randstad Noord
22. Vervoerregio Amsterdam
23. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)
24. TenneT
25. Verkeer en Openbare Ruimte gemeente Amsterdam
26. Zuidasdok
27. KPN Telecom

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen overlegreacties voor zover ontvangen samengevat weergegeven. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het omgevingsplan rekening is gehouden.

Brandweer Amsterdam Amstelland

De brandweer heeft bij brief van 26 maart 2021 over diverse aspecten uit het (toen nog) voorontwerpbestemmingsplan geadviseerd. De brandweer geeft aan dat de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen klein, maar niet onmogelijk is. Om de mogelijke gevolgen voor het plangebied te kunnen bepalen is inzicht in het potentiële gevaar nodig. Dit gevaar wordt veroorzaakt door de effecten van de mogelijke ongevalsscenario's van een tankauto met gevaarlijke stoffen. De effecten van een plasbrand als gevolg van een ongeluk met een tankwagen met een brandbare vloeistof (zoals benzine) bereiken het plangebied niet. De effecten van een explosie of een giftige wolk mogelijk wel. Door de grote afstand zullen de gevolgen beperkt zijn. Er zijn scenario's en gevolgen voor de omgeving beschreven. De verwachting is echter dat in de toekomst geen brandbare gassen (zoals LPG) meer over de A10 zuid worden vervoerd waardoor een explosie onwaarschijnlijk is.

- Explosie: Bij een ongeval met het transport van brandbare gassen (zoals LPG) kan een explosie (warme of koude BLEVE) optreden. Met als gevolg een vuurbal en een drukgolf. Gezien de afstand tot de A10 zal de schade aan de woontoren door de hitte en de drukgolf beperkt zijn. In de woontoren zijn de personen beschermd tegen de hitte en vallen er naar verwachting geen slachtoffers. Een koude BLEVE treedt direct op en er is dan geen tijd om op te treden of te vluchten. Bij een warme BLEVE duurt het enige tijd voor een brand de tank met LPG voldoende opgewarmd heeft en daardoor explodeert. Afhankelijk van de omstandigheden duurt dit ongeveer 20 tot 75 minuten.
- Giftige wolk: Bij een ongeval met het transport van een giftige stof kan een giftige wolk ontstaan. Afhankelijk van specifieke omstandigheden zoals het weer kan de giftige wolk tot op enkele honderden meters voor slachtoffers zorgen. Aanwezige personen buiten kunnen (dodelijk) slachtoffer worden van de giftige wolk. De woontoren biedt bescherming tegen de giftige wolk als ramen en deuren worden gesloten en de mechanische ventilatie wordt uitgezet. De mogelijkheden voor de hulpverlening om de giftige wolk te bestrijden zijn beperkt.
- Zelfredzaamheid: Personen zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. Het plangebied kan worden ontvlucht. De woontoren biedt bescherming tegen de hittetstraling en een giftige wolk die kunnen ontstaan na een ongeval met gevaarlijke stoffen op de A10 en is geschikt om in te schuilen. De zelfredzaamheid kan worden gevorderd door een goede voorbereiding en aanwezigen goed te instrueren over de handelingen die moeten worden verricht bij een incident. Goede communicatie en voorlichting verbeteren de zelfredzaamheid.

Reactie:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Op welke wijze het bestemmingsplan rekening houdt met de externe veiligheid is beschreven in hoofdstuk 10 Omgevingsveiligheid (externe veiligheid).

Stadsdeel Zuid

De Stadsdeelcommissie van Stadsdeel Zuid is in 2021 reeds gevraagd advies uit te brengen op het voorontwerpbestemmingsplan. Dit heeft plaatsgevonden op 16 april 2021. De commissie heeft toen geen nader advies uitgebracht op de voorgestelde adviesaanvraag. Op 28 april 2021 is het definitieve advies vastgesteld. Het Dagelijks Bestuur heeft toen positief geadviseerd het toenmalige voorontwerpbestemmingsplan, waarmee het aantal woningen zal toenemen op een plek (hoogstedelijk gebied Zuidas) waar dit mogelijk kan worden gemaakt en die daarvoor geschikt is. Voor de te ontwikkelen woonkavel maakt de woningbouwcategorie geen deel uit van het omgevingsplan. Het Dagelijks Bestuur heeft toen uitgesproken dat zij graag ziet dat een aanzienlijk deel in de categorie middensegment zal vallen.

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid heeft geen reden gezien haar advies te wijzigen en blijft bij de inhoud van het advies uit 2021.Verwezen wordt naar paragraaf 3.4.4 voor een nadere toelichting op de verdeling van woningbouwcategorieën.

Gasunie

Gasunie heeft aangegeven dat indien zich gasleidingen bevinden in het plangebied zij het aspect externe veiligheid zullen belichten. Daarnaast vragen zij bij de aanwezigheid van gasleidingen in het gebied deze door middel van planregels te borgen.

Reactie:

Richting Gasunie is gereageerd en aangegeven dat zich geen gasleidingen binnen of in de directe nabijheid van het plangebied bevinden waarmee in dit plan rekening moet worden gehouden. Na beoordeling heeft Gasunie aangegeven verder geen belang te hebben bij de wijziging van dit omgevingsplan.

TenneT

Tennet geeft aan kennis te hebben genomen van de voorgenomen wijziging waaronder de gewijzigde bouwhoogte van 115 naar 85 meter en geeft aan daartegen geen bezwaar te hebben. TenneT verzoekt voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden afstemming te zoeken om risico's m.b.t. veiligheid en en leveringszekerheid van het hoogspanningsnet te voorkomen. Tot slot bevindt zich binnen het plangebied een telecomkabel van TenneT waarvoor eveneens het verzoek wordt gedaan hierover tijdig contact op te nemen.

Reactie:

Na onderzoek is samen met TenneT vastgesteld dat zich binnen het plangebied dan wel in de directe nabijheid daarvan geen hoogspanningsnetten bevinden. Voor wat betreft ondergrondse infrastructuur worden kabels en leidingbeheerders altijd tijdig geïnformeerd en nauw betrokken bij ontwikkelingen binnen Zuidas. Voor het plangebied en de directe omgeving wordt een wenstracéprocedure doorlopen waarbij wordt vastgesteld welke infrastructuur in de ondergrond aanwezig is en welke partijen voor overleg en afstemming daarbij betrokken zijn.

Regels

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Algemeen

1.1 Begripsbepalingen

1. In aanvulling op artikel 1.1 van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam gelden voor de toepassing van dit TAM-omgevingsplan de volgende begripsbepalingen:

a. TAM-omgevingsplan

De onderhavige wijziging van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam die volgens de technische standaarden van IMRO tot stand komt en als naam: TAM-omgevingsplan H22L Zuidas-Vivaldi kavel 4 heeft.

b. Besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan

Het gebied waarvan de geometrisch bepaalde begrenzing is vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0363.K2412OPGST-OW01, zoals vastgelegd op https://ruimtelijkeplannen.nl

c. Hoofdregeling

Set met regels in het "Omgevingsplan gemeente Amsterdam" zoals in werking is getreden op 31 oktober 2024, danwel daarna in werking getreden wijzigingen, welke is in te zien via https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR696291.

1.2 Positie binnen het Omgevingsplan gemeente Amsterdam, toepassingsbereik

1. Dit TAM-omgevingsplan is onderdeel van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.
2. De regels van dit TAM-omgevingsplan gelden binnen het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan.

Hoofdstuk 2 Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken, regels over gebruik

Artikel 2 Algemene regels

2.1 Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk heeft betrekking op het gebruiksdoel van gronden en bouwwerken en het gebruik van gronden en bouwwerken.

2.2 Meet- en rekenbepalingen

In aanvulling op artikel 2.2, tweede lid, van de Hoofdregeling wordt bij de berekening van de bruto-vloeroppervlakte de oppervlakte van parkeergarages en fietsstallingen niet meegerekend.

2.3 Algemene regels over omvang en situering van gebruiksdoelen

1. De minimum bruto-vloeroppervlakte voor de gebruiksdoelen ‘maatschappelijke dienstverlening’, ‘consumentgerichte dienstverlening’ en ‘horeca’ bedraagt gezamenlijk 500 m2.
2. De maximum bruto-vloeroppervlakte voor de gebruiksdoelen ‘maatschappelijke dienstverlening’, ‘consumentgerichte dienstverlening’, ´horeca’ en ´sportvoorziening´ bedraagt gezamenlijk 1.500 m^2.

Artikel 3 Wonen

3.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 3 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: wonen'.
2. Artikel 3 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: wonen'.

3.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: wonen', toegestaan gebruik

1. De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: wonen' hebben als gebruiksdoel wonen, en mogen worden gebruikt ten behoeve van wonen.
2. Een ander gebruik van woonruimte dan voor wonen is uitsluitend toegestaan voor zover dit in deze paragraaf is aangegeven en met inachtneming van de daarvoor geldende regels.

3.3 Omvang en situering

1. De maximum bruto-vloeroppervlakte die ten behoeve van wonen mag worden gebruikt, is 15.000 m^2.
2. Wonen is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag.
3. In afwijking van het tweede lid zijn bergingen ten behoeve van wonen toegestaan vanaf de eerste bouwlaag en in een ondergrondse bouwlaag.

3.4 Het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis

1. Het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis is toegestaan, maar uitsluitend voor zover:
a. het gebruik van de woonruimte en het erf ten behoeve van bewoning overheersend blijft; en
b. het beroep of bedrijf aan huis door de bewoner zelf wordt uitgeoefend.
2. Het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis dat gepaard gaat met geluidhinder of geurhinder is niet toegestaan.
3. Het uitoefenen van bedrijfsmatige seksuele dienstverlening is niet toegestaan.
4. Op degene die een beroep of bedrijf aan huis uitoefent berust de bijzondere zorgplicht datgene in het werk te stellen wat redelijkerwijze kan worden verlangd om hinder op de woonomgeving als gevolg van de uitoefening van het beroep of bedrijf aan huis te voorkomen.
5. Het bevoegd gezag kan een maatwerkvoorschrift stellen over de uitoefening van een beroep of bedrijf aan huis om onaanvaardbare hinder voor het woon-en leefklimaat tegen te gaan.

3.5 Short stay

Het gebruik van woonruimte voor short stay is niet toegestaan.

3.6 Het gebruik van woonruimte of bijbehorende opstallen voor Bed and Breakfast

1. Het is verboden woonruimte te gebruiken voor Bed and Breakfast, tenzij daarvoor de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning is verleend, en uitsluitend voor de duur van die vergunning.
2. Het is verboden bij woonruimte behorende bijgebouwen te gebruiken voor Bed and Breakfast.

3.7 Kamerverhuur

Woonruimte is uitsluitend toegestaan in de vorm van zelfstandige woonruimte, tenzij:

a. de woonruimte is gerealiseerd op grond van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit voor zover die vergunning voorziet in het realiseren van onzelfstandige woonruimten;
b. de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde omzettingsvergunning is verleend; of
c. het een omzetting naar een onzelfstandige woning betreft die in de Huisvestingsverordening is vrijgesteld van vergunningplicht als bedoeld in artikel 21 lid 1 onder c van de Huisvestingwet.

3.8 Woningvorming

Het is verboden een woonruimte te verbouwen tot twee of meer woonruimten, tenzij daarvoor de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde woningvormingsvergunning is verleend.

Artikel 4 Maatschappelijke dienstverlening

4.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 4 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: maatschappelijke dienstverlening'.
2. Artikel 4 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: maatschappelijke dienstverlening'.

4.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding ´gebruiksdoel: maatschappeliijke dienstverlening', toegestaan gebruik

De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: maatschappelijke dienstverlening' hebben als gebruiksdoel maatschappelijke dienstverlening, en mogen worden gebruikt ten behoeve van het bieden van maatschappelijke dienstverlening.

4.3 Omvang en situering

Maatschappelijke dienstverlening is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag.

4.4 Kinderopvang

Een kinderopvang is niet toegestaan.

4.5 Onderwijs

Het bieden van onderwijs in niet toegestaan.

4.6 Ziekenhuizen en daarmee vergelijkbare instellingen

Het bieden van medische zorgverlening in een ziekenhuis of universitair medisch centrum is niet toegestaan.

4.7 Verpleeghuizen en verzorgingshuizen

Een verpleeghuis of verzorgingshuis is niet toegestaan.

4.8 Overige instellingen met een gezondheidszorgfunctie met bedgebied

Voor overige instellingen met een gezondheidszorgfunctie geldt dat die, voor zover het gaat om een gezondheidszorgfunctie met bedgebied, niet zijn toegestaan.

4.9 Kinderboerderijen

Een kinderboerderij is niet toegestaan.

4.10 Begraafplaatsen

Een begraafplaats is niet toegestaan.

4.11 Crematoria

Een crematorium is niet toegestaan.

4.12 Dagverblijf van personen met een lichamelijke of geestelijke beperking

Een dagverblijf voor personen met een lichamelijke of geestelijke beperking is niet toegestaan.

4.13 Overige vormen van maatschappelijke dienstverlening die uitsluitend op specifiek aangegeven locaties zijn toegestaan

1. Een afkickkliniek, drugsopvang en daarmee vergelijkbare voorzieningen zijn niet toegestaan.
2. Een jeugdzorginstelling is niet toegestaan.
3. Een dak- en thuislozenopvang is niet toegestaan.
4. Een asielzoekerscentrum is niet toegestaan.
5. Een celfunctie is niet toegestaan.

Artikel 5 Consumentgerichte dienstverlening

5.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 5 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: consumentgerichte dienstverlening'.
2. Artikel 5 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: consumentgerichte dienstverlening'.

5.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding ´gebruiksdoel: consumentgerichte dienstverlening', toegestaan gebruik

De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: consumentgerichte dienstverlening' hebben als gebruiksdoel consumentgerichte dienstverlening en mogen worden gebruikt voor consumentgerichte dienstverlening.

5.3 Omvang en situering

1. De maximum bruto-vloeroppervlakte per vestiging die ten behoeve van consumentgerichte dienstverlening mag worden gebruik, is 250 m^2.
2. Consumentgerichte dienstverlening is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag.

5.4 Beperkende regel over waar geldwisselkantoren zijn toegestaan

Een geldwisselkantoor is niet toegestaan.

5.5 Beperkende regel over waar telefoneerinrichtingen en belhuizen zijn toegestaan

Een telefoneerinrichting of belhuis is niet toegestaan.

5.6 Beperkende regel over waar internetcafés zijn toegestaan

Een internetcafé is niet toegestaan.

Artikel 6 Sportvoorziening

6.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 6 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: sportvoorziening'.
2. Artikel 6 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: sportvoorziening.'

6.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding ´gebruiksdoel: sportvoorziening', toegestaan gebruik

De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: sportvoorziening' hebben als gebruiksdoel sportvoorziening en mogen worden gebruikt voor sportvoorziening.

6.3 Omvang en situering

1. De maximum bruto-vloeroppervlakte die ten behoeve van sportvoorziening mag worden gebruikt, is 350 m^2.
2. Sportvoorziening is uitsluitend toegestaan in de tweede bouwlaag.

6.4 Beperkende regel over waar maneges zijn toegestaan

Een manege is niet toegestaan.

6.5 Beperkende regel over waar kunstijsbanen zijn toegestaan

Een kunstijsbaan is niet toegestaan.

6.6 Beperkende regel over waar zwembaden zijn toegestaan

Niet-overdekte zwembaden zijn niet toegestaan.

6.7 Locaties bedoeld voor watersport-gerelateerde faciliteiten

Er zijn geen watersport-gerelateerde faciliteiten toegestaan.

Artikel 7 Groen

7.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 7 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: groen'.
2. Artikel 7 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: groen'.

7.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding ´gebruiksdoel: groen', toegestaan gebruik

1. De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: groen' hebben als gebruiksdoel het realiseren, in stand houden en gebruiken van groenvoorzieningen in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen en open speelplekken, met de daarbij behorende waterpartijen.
2. Tenzij elders in dit omgevingsplan anders is bepaald zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: groen' mede bedoeld voor het realiseren van de volgende voorzieningen, bouwwerken en andere werken:

a. voet- en fietspaden, speelplekken en speelvoorzieningen, straatmeubilair, objecten van beeldende kunst, en overige naar aard en omvang ondergeschikte bouwwerken en verhardingen;
b. vijvers, sloten, waterlopen, waterwegen en overige waterpartijen met bijbehorende beschoeiingen, (aanleg)steigers, bruggen en daarmee vergelijkbare naar aard en omvang ondergeschikte werken en bouwwerken die zich verdragen met het in het tweede lid, gestelde doel;
c. nutsvoorzieningen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen;

3. Bij het realiseren van de in het tweede lid bedoelde voorzieningen, bouwwerken en andere werken worden de bepalingen zoals elders in dit omgevingsplan gesteld, voor zover die op de desbetreffende activiteiten van toepassing zijn, in acht genomen.
4. Gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: groen' mogen worden gebruikt op een wijze die gelet op de inrichting passend is.

7.3 Omvang en situering

De minimum oppervlakte van groen ter plaatse van het ´gebruiksdoel: groen' is 100 m^2.

Artikel 8 Horeca

8.1 Toepassingsbereik

1. Artikel 8 is van toepassing op het gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: reguliere horeca'.
2. Artikel 8 geldt ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: reguliere horeca'.

8.2 Gebruiksdoel ter plaatse van de aanduiding ´gebruiksdoel: reguliere horeca', toegestaan gebruik

De gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: reguliere horeca' hebben als gebruiksdoel reguliere horeca, en mogen worden gebruikt voor het exploiteren van reguliere horeca en lichte horeca.

8.3 Omvang en situering

1. Ter plaatse van de aanduiding ‘reguliere horeca’ is de maximum bruto-vloeroppervlakte per vestiging die ten behoeve van reguliere en lichte horeca mag worden gebruikt 350 m^2.
2. Reguliere en lichte horeca is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag.

8.4 Activiteiten die in elk geval zijn toegestaan

Bij het exploiteren van een horecazaak ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: reguliere horeca' zijn de volgende activiteiten in elk geval toegestaan:

a. het bereiden van etenswaren en/of dranken binnen in de horecazaak;
b. het verstrekken van etenswaren en/of niet-alcoholische dranken voor gebruik ter plaatse;
c. consumptie in de horecazaak;
d. het schenken van alcoholhoudende drank;
e. het aanbieden/ meegeven van niet alcoholhoudende dranken voor consumptie in de directe omgeving van de horecazaak;
f. het verstrekken van kleine etenswaren toegestaan, voor zover het gaat om etenswaren die geen voorbereidingsbehandeling ter plaatse behoeven, zoals verwarmen, gaar maken, beleggen en ontdooien.

8.5 Activiteiten die in elk geval niet zijn toegestaan

Bij het exploiteren van een horecazaak ter plaatse van de aanduiding 'gebruiksdoel: reguliere horeca' zijn de volgende activiteiten in elk geval niet toegestaan:

a. het aanbieden/meegeven van etenswaren voor consumptie in de directe omgeving van de horecazaak;
b. het ten gehore brengen van muziek met een geluidsniveau hoger dan 75 dB(A);
c. het inrichten van (een deel van) de ruimte als dansvloer;
d. zaalverhuur voor feesten en partijen;
e. het aanbieden van waterpijpen voor gebruik in de horecazaak.

8.6 Het exploiteren van fastfood

Het exploiteren van fastfood is niet toegestaan.

Hoofdstuk 3 Overige regels over het gebruik van gronden en bouwwerken

Artikel 9 Parkeernormering voor auto´s

9.1 Van toepassing zijnde parkeernormen

1. Voor de toepassing van artikel 9 zijn de geldende parkeernormen over het aantal parkeerplaatsen voor auto's dat bij het gebruik van gronden en bouwwerken feitelijk op eigen terrein beschikbaar is en moet blijven ten behoeve van dat gebruik de normen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto 2017 zoals deze op 29 november 2017 gewijzigd is vastgesteld en te vinden is in bijlage 1.
2. In afwijking van het eerste lid zijn voor de gebruiksdoelen 'maatschappelijke dienstverlening', 'consumentgerichte dienstverlening', 'sportvoorziening' en 'horeca' geen parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar.
3. In afwijking van het eerste lid mogen maximaal 31 parkeerplaatsen beschikbaar zijn en gelijktijdig met het gebruik van de parkeerplaatsen ten behoeve van het gebruiksdoel wonen worden gebruikt ten behoeve van het gebruiksdoel kantoor van het bouwwerk aan de Antonio Vivaldistraat 50-66.
4. In afwijking van het eerste lid hoeven voor bezoekers van woningen geen parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Artikel 10 Parkeernormering voor fietsenstalling

10.1 Van toepassing zijnde fietsparkeernormen

Voor de toepassing van artikel 10 zijn de geldende parkeernormen over het aantal parkeerplaatsen voor fietsen dat bij het gebruik van gronden en bouwwerken feitelijk op eigen terrein beschikbaar is en moet blijven ten behoeve van dat gebruik de normen zoals opgenomen in de Nota Fietsparkeernormen 2018 zoals deze op 19 maart 2018 is vastgesteld en te vinden is in bijlage 2.

Artikel 11 Horecaterras

11.1 Toepassingsbereik

Artikel 11 is van toepassing op horecaterrassen en het verrichten van een omgevingsplanactiviteit horecaterras.

11.2 Locatiebepaling en omvang horecaterras

1. Een horecaterras is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van horeca - terras toegestaan vergunningplicht’.
2. Een of meerdere horecaterrassen hebben gezamenlijk een oppervlakte van maximaal 175 m^2.
3. Daar waar de aanduiding ‘specifieke vorm van horeca - terras toegestaan vergunningplicht’ staat moet tevens de aanduiding 'horecaterras toegestaan - vergunningplicht', zoals bedoeld in de Hoofdregeling, worden gelezen.

Hoofdstuk 4 Bouwwerken

Artikel 12 Meet- en rekenbepalingen

12.1 Toepassingsbereik

Hoofdstuk 4 is van toepassing op de omgevingsplanactiviteit bouwwerken en bevat regels over bouwwerken.

12.2 Meet- en rekenregels

1. In afwijking van artikel 5.3 van de Hoofdregeling wordt voor de toepassing van dit hoofdstuk de bouwhoogte van een bouwwerk gemeten vanaf N.A.P., tot aan het hoogste punt van een bouwwerk;
2. In afwijking van artikel 5.3 van de Hoofdregeling wordt voor de toepassing van dit hoofdstuk de verticale bouwdiepte van een gebouw gemeten vanaf N.A.P tot aan de onderzijde van de onderste bouwlaag.

Artikel 13 Gebouwen

13.1 Waar bovengrondse gebouwen zijn toegestaan

Een bovengronds gebouw is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'bouwvlak'.

13.2 Waar ondergrondse gebouwen zijn toegestaan en tot welke verticale bouwdiepte

1. Ondergrondse gebouwen zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - ondergronds gebouw toegestaan'.
2. De maximum verticale bouwdiepte is -9 meter.

13.3 Bouwhoogte van gebouwen

Ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' is de maximum bouwhoogte van een gebouw in meters de daar bepaalde waarde.

13.4 Minimale hoogte bouwlagen

1. De minimale hoogte van de eerste bouwlaag is 4 meter, gemeten vanaf de vloer van de eerste bouwlaag tot aan de onderkant van het plafond van de eerste bouwlaag.
2. Indien de vloer van de eerste bouwlaag onder het aangrenzend maaiveld ligt, wordt in afwijking van het eerste lid gemeten vanaf aangrenzende maaiveld tot aan de bovenkant vloer van de tweede bouwlaag.
3. De minimale hoogte van andere bouwlagen is 3,3 meter, gemeten vanaf de vloer van de bouwlaag tot aan de bovenkant vloer van de bovenliggende bouwlaag.

13.5 Bruto-vloeroppervlakte bebouwing

1. Ter plaatse van de aanduidingen ‘maximum bouwhoogte gebouw: 44’ en 'maximum bouwhoogte gebouw: 85' 'is de bruto-vloeroppervlakte tussen een bouwhoogte van 21 meter en 44 meter maximaal 750 m^2 per bouwlaag.
2. Ter plaatse van de aanduiding ‘maximum bouwhoogte gebouw: 85’ is de bruto-vloeroppervlakte tussen een bouwhoogte van 44 meter en 57 meter maximaal 650 m^2 per bouwlaag.
3. Ter plaatse van de aanduiding ‘maximum bouwhoogte gebouw: 85’ is de bruto-vloeroppervlakte boven de 57 meter maximaal 550 m^2 per bouwlaag.

13.6 Voorgeschreven rooilijn

1. Ter plaatse van de aanduiding ‘gevellijn’ geldt voor bovengrondse gebouwen dat de gehele gevel aan de zijde ter plaatse van de aanduiding ‘gevellijn' in die lijn dient te staan.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft de gevel niet gerealiseerd te worden ter plaatse van de aanduiding ‘gevellijn’ als ter plaatse van de aanduiding gebruiksdoel groen, in overeenstemming met artikel 7, groen wordt gerealiseerd.

13.7 Parkeerplaatsen voor auto's

1. Parkeerplaatsen voor auto’s, inclusief entree en hellingbaan, moeten inpandig zijn.
2. Parkeerplaatsen voor auto’s zijn alleen ondergronds toegestaan, behoudens de entree en hellingbaan.

13.8 Parkeerplaatsen voor fietsstalling

1. Plaatsen voor fietsstalling moeten inpandig zijn.
2. Plaatsen voor een fietsstalling zijn alleen op de eerste bouwlaag, tweede bouwlaag en ondergronds toegestaan.

13.9 Verplicht groen

1. Een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwen wordt alleen verleend als het groen als bedoeld in artikel 7.3 wordt gerealiseerd.
2. Groen dat op grond van het eerste lid gerealiseerd is, moet in stand worden gehouden.

Artikel 14 Bouwwerken

14.1 Bouwhoogte bouwwerken

1. De maximum bouwhoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde is 2 meter.
2. De maximum bouwhoogte van een artistiek kunstwerk is 7,5 meter.
3. De maximum bouwhoogte van speeltoestellen is 4 meter.

Artikel 15 Hemelwaterberging

15.1 Toepassingsbereik

In afwijking van artikel 4.110, derde lid, onder b, van de Hoofdregeling is paragraaf 4.4.2 van de Hoofdregeling van toepassing op het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 16 Slotbepalingen

16.1 Citeertitel

Dit TAM-omgevingsplan wordt aangehaald als: “TAM-omgevingsplan H22L Zuidas-Vivaldi kavel 4”.