



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 8 juli 2021, NR. 185
DE RAADSGRIFFIER,

Bestemmingsplan Zuidas- Woonbuurt Ravel

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.K1901BPGST-OW01

Datum print 10 Mei 2021

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Crisis- en herstelwet	10
1.4	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Plankader	13
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	13
2.2	Geldend planologisch kader	15
2.3	Doelstelling	15
2.4	Beschrijving van het plangebied	15
2.5	Geschiedenis van het plangebied	16
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid	26
3.4	Gemeentelijk beleid	32
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	47
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	47
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	52
Hoofdstuk 5	MER Zuidas - de Flanken	59
5.1	Algemeen	59
5.2	Regelgeving	59
5.3	MER Zuidas Flanken	60
5.4	Conclusie	62
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	63
6.1	Algemeen	63
6.2	Verkeersbeleid	64
6.3	Openbaar vervoer	78
6.4	Langzaam verkeer	78
6.5	Conclusie	81
Hoofdstuk 7	Geluid	83
7.1	Algemeen	83
7.2	Regelgeving	83
7.3	Beleid	87
7.4	Resultaten onderzoeken	87
7.5	Regeling in bestemmingsplan	89
7.6	Conclusie	89
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	91
8.1	Algemeen	91

8.2	Regelgeving	91
8.3	Beleid	93
8.4	Conclusie	95
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	97
9.1	Algemeen	97
9.2	Regelgeving	97
9.3	Beleid	99
9.4	Resultaten onderzoeken	100
9.5	Verantwoording	101
9.6	Conclusie	104
Hoofdstuk 10	Milieuzonering	105
Hoofdstuk 11	Hoofdstuk 11 Trilling	107
Hoofdstuk 12	Bodem	109
12.1	Algemeen	109
12.2	Regelgeving	110
12.3	Conclusie	112
Hoofdstuk 13	Water	113
13.1	Algemeen	113
13.2	Regelgeving	113
13.3	Beleid	115
13.4	Watertoets	117
13.5	Conclusie	121
Hoofdstuk 14	Natuur en Landschap	123
14.1	Algemeen	123
14.2	Toetsingskader	123
14.3	Resultaten onderzoeken	124
14.4	Conclusie	128
Hoofdstuk 15	Hoogbouwaspecten	129
15.1	Bezonning	129
15.2	Windhinder	129
15.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	131
Hoofdstuk 16	Cultuurhistorie en archeologie	135
16.1	Algemeen	135
16.2	Regelgeving	135
16.3	Resultaten onderzoeken	137
16.4	Conclusie	138
Hoofdstuk 17	Duurzaamheid	139
17.1	Algemeen	139
17.2	Toetsingskader	139
17.3	Duurzaamheid in Zuidas	140
17.4	Doorwerking planvorming	140
Hoofdstuk 18	Juridische planbeschrijving	143

18.1	Algemeen	143
18.2	Planvorm	143
18.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	143
18.4	Regels met betrekking tot geluid	144
18.5	Artikelgewijze toelichting	146
Hoofdstuk 19	Economische uitvoerbaarheid	161
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	163
20.1	Algemeen	163
20.2	Artikel 3.1.1. Bro - overleg	164
20.3	Maatschappelijk overleg	164
20.4	Participatie	169

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook aangegeven in de door het Rijk opgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie 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.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de Gemeenteraad in 1998, wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten.

1.2 Bevoegdheden

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

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

Op 21 maart 2018 is de Verordening op het lokaal bestuur in werking getreden. Met deze verordening is een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van het bestuurlijk stelsel. Het besluit is mede gebaseerd op de evaluatie van het in het 2014 ingevoerde bestuurlijke stelsel door een onafhankelijke evaluatiecommissie onder leiding van de professor A.F.M. Brenninkmeijer. Amsterdam houdt nadrukkelijk vast aan lokaal bestuur naast het centrale gemeentebestuur. Het stelsel is daarbij tot de kern teruggebracht in die zin dat er in elk van de zeven stadsdelen twee lokale onderdelen zijn ingesteld: een bestuurscommissie die wordt benoemd door het college van burgemeester en wethouders en die de taken en de bevoegdheden uitoefent die voorheen aan de algemene besturen van de stadsdelen waren toegekend en een stadsdeelcommissie die direct wordt gekozen en bestaat uit twee tot vier gebiedscommissies per stadsdeel. Deze stadsdeelcommissies geven zwaarwegende adviezen aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel over zaken die spelen binnen hun stadsdeel.

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

1.3 Crisis- en herstelwet

1.3.1 Procedurele aspecten

Met ingang van 13 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen in bijlage II (bijlage Aa, nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

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

1.3.2 Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte

De flanken van Zuidas worden doorkruist door de A10. Er is dus sprake van een bijzondere geluidssituatie, ook nadat het project Zuidasdok is gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van het gebied, met name wat betreft wonen en onderwijs moet rekening worden gehouden een goede geluidssituatie. De ontwikkeling van Zuidas, en dus ook Ravel, is daardoor niet zondermeer mogelijk met het bestaande juridisch-planologische instrumentarium. Om die reden is Zuidas aangemeld bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als duurzaam innovatief experiment als bedoeld in artikel 2.4 van de Crisis- en herstelwet (Chw) om daarmee deel te kunnen nemen aan een pilot op grond van de 7e tranche én daarnaast is het gebied aangemeld als ontwikkelingsgebied als bedoeld in artikel 2.2 van Chw.

Bij besluit van 25 januari 2019 tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (Besluit uitvoering Chw), zeventiende tranche, is het plangebied Zuidas, gemeente Amsterdam, aangewezen als plangebied als bedoeld in artikel 7c, zeventiende lid, van het Besluit uitvoering Chw (bijlage 149). In dit artikel zijn de aangewezen plangebieden opgenomen en staan wettelijke bepalingen vermeld waarvan bij wijze van experiment kan worden afgeweken, evenals de voorwaarden en tijdsduur die gelden voor het experiment. Dit betekent onder andere dat de mogelijkheid wordt geboden om vooruitlopend op de Omgevingswet te experimenteren met het opstellen van een omgevingsplan, ook wel bekend als een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. In aanvulling op artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening kunnen in het bestemmingsplan hiermee ook regels worden gesteld die strekken ten behoeve van het:

1. bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit (artikel 7c, eerste lid, onder a van het Besluit uitvoering Chw); en
2. doelmatig beheeren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke functies (artikel 7c, eerste lid, onder b van het Besluit uitvoering Chw).

Zolang de Omgevingswet niet in werking is getreden is een experimenteel omgevingsplan (bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) een buitenwettelijk en vormvrij plan.

Voor het bestemmingsplan verbrede reikwijdte 'Zuidas-Ravel Ontwikkelveld 2' maakt de gemeente Amsterdam gebruik van de volgende onderdelen uit de Chw tot en met de zeventiende tranche:

- planperiode 20 jaar;
- regels voor de gehele fysieke leefomgeving;
- open normen/beleidsregels;
- fasen onderzoeken;
- vormvrij bestemmingsplan (afwijken RO-standaarden).

Deze afwijkingsmogelijkheden zijn geregeld in artikelen 2 en 7c van het Besluit Chw. Als gevolg daarvan mag vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet een zogenoemd 'bestemmingsplan verbrede reikwijdte'

worden vastgesteld met een looptijd van 20 jaar. Daarnaast is het op grond van de pilot mogelijk om tijdelijk af te wijken van enkele bestaande milieunormen, zonder dat daarbij de 'gezonde leefomgeving' geweld wordt aangedaan. De Nota van toelichting bij het desbetreffende besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu vermeldt hierover het volgende:

"Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte wijkt af van de huidige reguliere bestemmingsplannen. Er gelden dan ook andere regels. Voor een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte op basis van de 7e tranche geldt niet de actualiseringsplicht ex artikel 3.1, tweede lid, Wro. Voor de looptijd kan worden aangesloten bij het in de 6e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet opgenomen experiment met een looptijd van twintig jaar (artikel 7b van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet). Dientengevolge hoeft ook niet te worden voldaan aan de in de jurisprudentie ontwikkelde verplichting dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de beoogde ontwikkeling binnen tien jaar kan worden gerealiseerd."

In de vijftiende tranche van de Chw (Stb.2017, 275) is tevens de mogelijkheid opgenomen om duurzaamheidsnormen te stellen, zoals gasloos bouwen en een energieprestatie coëfficiënt van maximaal 0,2. Het betreft normen die op grond van het Besluit uitvoering Chw reeds een bindende werking hebben (artikel 6b en 6l) voor de aangewezen delen. De normen gelden op grond van dat besluit overigens uitsluitend voor woningen. Momenteel wordt onderzocht of dit kan worden uitgebreid naar andere functies en gebouwen.

Omdat de duurzaamheidsnormen ten aanzien van gasloos bouwen en een EPC van maximaal 0,2 al voor het plangebied rechtstreeks van toepassing zijn, vanwege de inwerkingtreding van bovengenoemde bepalingen uit het Besluit uitvoering Chw, worden deze normen niet in het bestemmingsplan verplicht gesteld.

1.4 Leeswijzer

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

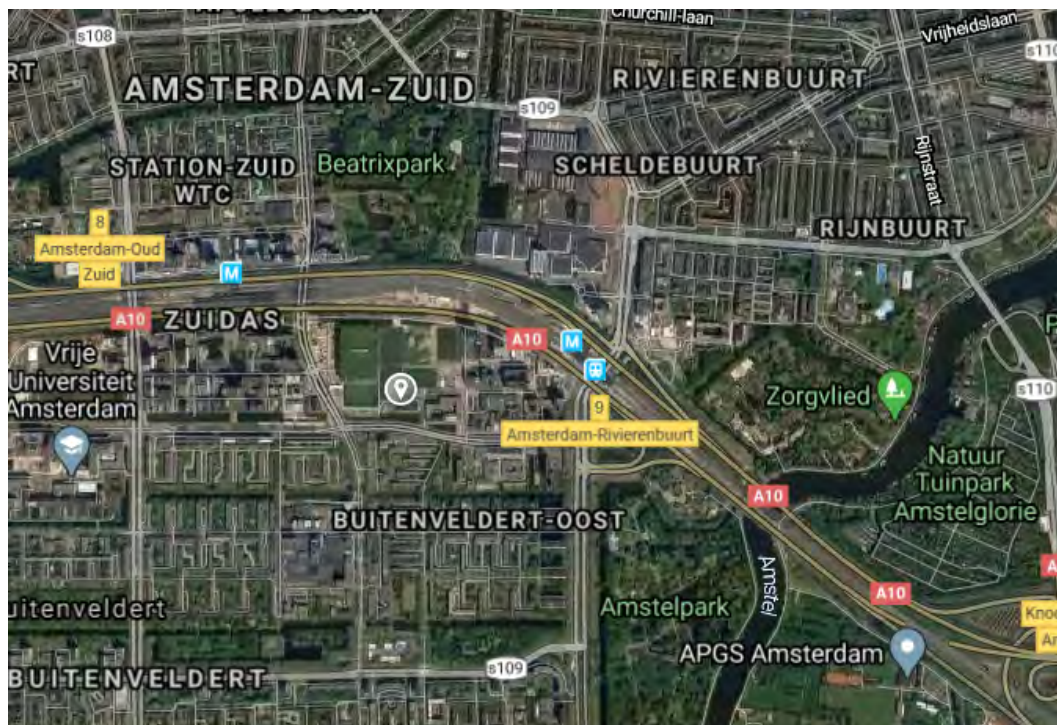
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk MER Zuidas - de Flanken wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde milieueffectrapportage-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk Verkeer en parkeren tot en met 5 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 20 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

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

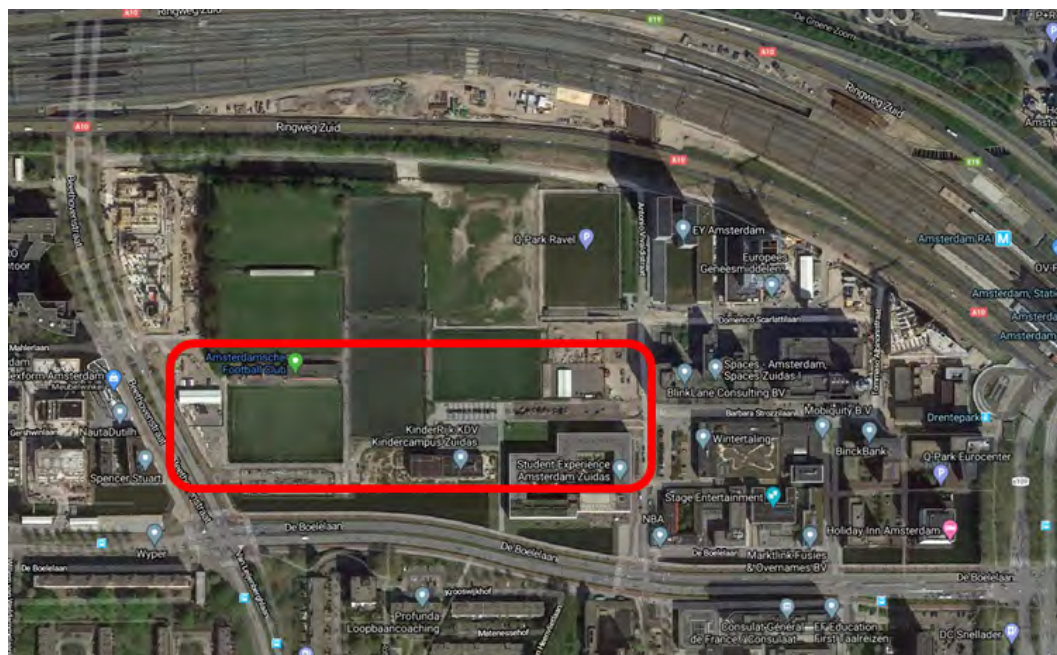
Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

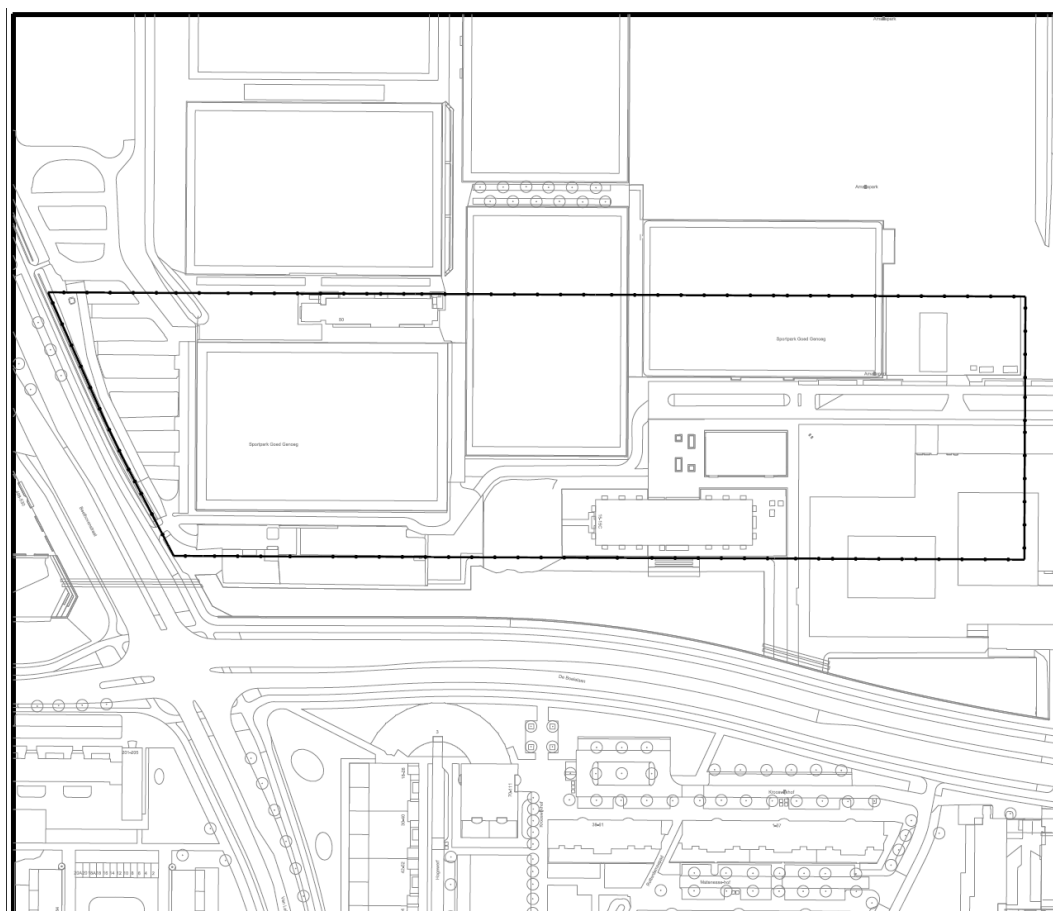
Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt tussen de Beethovenstraat (aan de westkant), De Boelelaan/Boelegracht (aan de zuidkant), Antonio Vivaldistraat (aan de oostkant) en Maurice Ravellaan (aan de noordkant).



Figuur: Globale ligging plangebied in Zuidas, bron: Google Maps 2020



Figuur 1: Globale ligging plangebied in deelgebied Ravel, bron: Google Maps 2020



Figuur 2: Plangrens bestemmingsplan, verbeelding bestemmingsplan

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

2.2 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied van Ravel geldt het bestemmingsplan 'Zuidas-Ravel', vastgesteld op 13 juli 2016. In dit moederplan is voor twee gebieden een uitwerkingsplicht opgenomen. Eerder is een uitwerkingsplan vastgesteld voor Valley (ten noorden van Ravel). De tweede uitwerking gaat over het plangebied van Ravel.

De belangrijkste bestemming in het plangebied van Ravel is een gemengde bestemming met onder andere wonen, kantoren, horeca, dienstverlening en scholen.

Het moederplan heeft regels gesteld om deze gemengde bestemming uit te werken. In de uitwerkingsregels staan maximale maten waarbinnen we de uitwerkingsplicht kunnen toepassen. De belangrijkste maximale maten gaan over:

- De maximale bouwhoogte
- Het maximale programma in bruto vloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan
- Het aantal parkeerplaatsen

Het stedenbouwkundig plan in het ontwikkelplan Ravel overschrijdt op onderdelen de maximale ruimte van de uitwerkingsregels. Dit betekent dat een tweede uitwerking van het moederplan niet voldoende is voor de gewenste ontwikkeling. Er is een nieuw juridisch-planologisch kader nodig. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

2.3 Doelstelling

Met een totale capaciteit van 7.000 woningen, een rijk aanbod aan voorzieningen en 1,2 miljoen m² kantoorvloeroppervlak groeit Zuidas uit tot een nieuwe stadskern in de Amsterdamse regio. Een groot deel van de geplande woningproductie in Zuidas komt in Ravel. Hier bouwen we de komende jaren een gemengde buurt met een uitgebreid aanbod van ongeveer 1.350 woningen. We willen in deze nieuwe woonbuurt een prettig woon- en leefklimaat maken dat vooral aansluit bij de behoeftes van gezinnen.

We willen een autoluwe, groene en gemengde woonbuurt in hoge dichtheid ontwikkelen. Een buurt waar iedereen zich thuis voelt. Een buurt die primair gericht is op gezinnen en die aansluit op de ambities van Zuidas.

De openbare ruimte tussen de bouwblokken krijgt een autovrije, groene inrichting en wordt zo het bindende element van de buurt. We maken hoogwaardige verblijfsplekken om recreatie, ontmoeting en verblijf te stimuleren. Om de sociale samenhang in het gebied te versterken houden we de bouwkundige eenheden zo klein mogelijk. Hierdoor komen er veel voordeuren uit op de begane grond. Voor de verscheidenheid en levendigheid krijgen de gebouwen een gemengde invulling. Dit alles helpt om een hechte buurtgemeenschap te krijgen.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Zuidas is opgebouwd uit verschillende deelgebieden. Het deelgebied Ravel bestaat uit twee ontwikkelvelden en een sportpark:

- Aan de noordzijde het in aanbouw zijnde sportpark Goed Genoeg;

- Een westelijk ontwikkelveld met het in aanbouw zijnde complex Valley;
- Een zuidelijk ontwikkelveld met de nieuwe woonbuurt Ravel.

De woonbuurt Ravel ligt tussen de Beethovenstraat, de De Boelelaan/Boelegracht, de Antonio Vivaldistraat en de Maurice Ravellaan. De huidige functies in Ravel hebben weinig samenhang met elkaar; voetbalvelden, parkeerplaatsen, werkterreinen en tijdelijke functies, zoals de studentenhuusvesting Ravel Residence en Kindercampus Zuidas, liggen verspreid door het gebied.

2.5 Geschiedenis van het plangebied

De bestaande structuur van Ravel in een beschrijving aan de hand van vijf onderwerpen:

1. Gemeentelijk sportpark Goed Genoeg

Een groot deel van het deelgebied Ravel bestaat uit gemeentelijk sportpark Goed Genoeg. De hoofdgebruiker van dit sportpark is voetbalvereniging Amsterdamsche Football Club (AFC).

2. Ravel Residence

In de zuidoosthoek van Ravel ligt Ravel Residence. Dit is een tijdelijk wooncomplex met ongeveer 800 studentenwoningen. Op de begane grond van dit complex is een horecagelegenheid gevestigd. Op het dak liggen een zonnedeck, een moestuin en een basketbalkooi. De huurovereenkomst en het tijdelijk opstalrecht eindigen in augustus 2026.

3. Kindercampus Zuidas

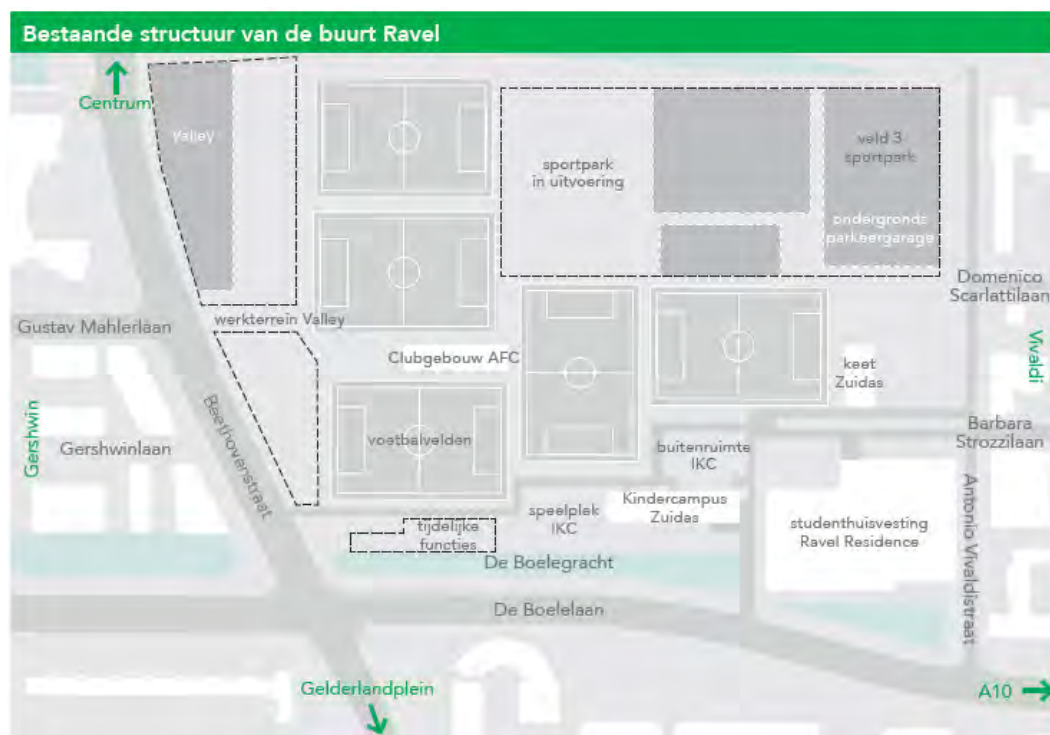
Aan de De Boelegracht ligt Kindercampus Zuidas. In het tijdelijke gebouw is een alles in één school gevestigd dat ruimte biedt aan basisonderwijs en kinderopvang. De totale vloeroppervlakte bedraagt ongeveer 3.800 m². Vanaf september 2024 krijgt deze alles in één school een definitief onderkomen in Ravel.

4. De Boelelaan/Boelegracht

De De Boelelaan-Oost is dé verbinding tussen de A10-Zuid en Zuidas. De straat heeft in 2017 een nieuw profiel gekregen met 2 x 2 rijstroken om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. In het ontwerp zochten we naar een balans tussen goede bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteit komt tot uitdrukking in een vloeiend wegverloop, een constante rijbaanbreedte, twee rijen bomen met groen en doorgaande stroken voor fietsers en voetgangers. Aan de noordkant ligt naast de weg een brede gracht (De Boelegracht) die zicht biedt op de skyline van Zuidas.

5. Kabels en leidingen

Om de A10-Zuid en het spoor te kruisen loopt tussen de Vivaldistraat en het Beatrixpark een ondergrondse verbinding voor kabels en leidingen (de zogenaamde Oostelijke kruising). Deze verbinding is deel van het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen Zuidas (MENZ). De MENZ voorziet in een duurzame inbedding van de vele kabels en leidingen in Zuidas. In het MENZ-tracé liggen hoofdverbindingen voor energie, telecommunicatie, drinkwater en riolering. Tussen de koppelvelden in de Vivaldistraat en de Beethovenstraat liggen de kabels en leidingen voor een deel nog in een tijdelijk tracé. Vanaf de Beethovenstraat sluit het tracé aan op de Integrale Leidingen Tunnel (ILT) onder de Gustav Mahlerlaan.



Bestaande structuur van de buurt Ravel. De huidige functies in Ravel hebben weinig samenhang met elkaar.

De bestaande structuur wordt voor een klein deel behouden in de toekomstige structuur. Dit is uitgewerkt in Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om in te spelen op ontwikkelingen en uitdagingen in dit kader heeft het Rijk op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld.

De SVIR kent drie hoofddoelen:

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

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

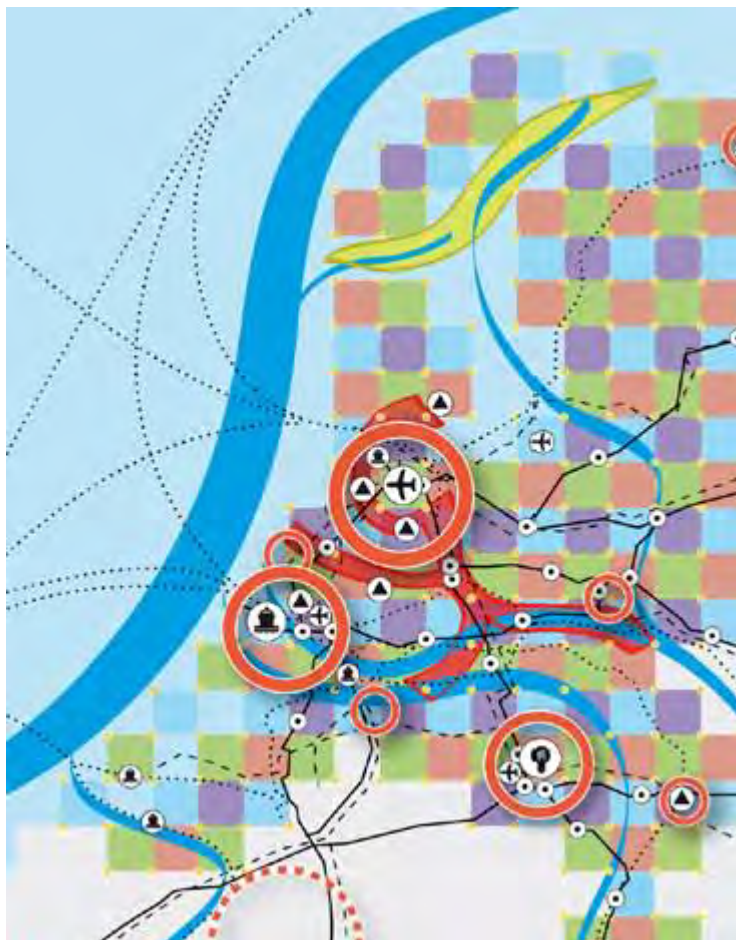
In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen,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

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

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

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

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





De SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende.

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale

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

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

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

Zuidas: gebiedsontwikkeling van nationaal belang:

In de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt Zuidas gekwalificeerd als een 'gebiedsontwikkeling van nationaal belang'. Als nationaal belang acht het Rijk het bewerkstelligen van 'een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'. De ontwikkeling van Zuidas, als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) draagt hieraan bij.

Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan het gegeven beleid doordat het voorziet in een kwalitatief hoogwaardige verstedelijking met woningen, kantoren en andere voorzieningen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het

IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverschuiving van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen van het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

In alle gevallen geldt dat de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd moet worden. In de motivering van het bestemmingsplan wordt de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het licht geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en wordt de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik onderbouwd. De behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving.

Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling.

Het gebied van de Zuidas kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en/of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Met het gestelde in voorliggende toelichting bij het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan bovenstaande. Hierbij wordt opgemerkt dat de leegstand in de Zuidas voor alle functies zeer laag is.

De Zuidas ontwikkelt zich blijvend in positieve zin. In hoofdstuk 3 en 4 wordt ingegaan op de leegstand, de behoefte en ontwikkelingen in relatie tot de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.1.4 Structuurvisie Zuidasdok

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

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

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

In voorliggend bestemmingplan is rekening gehouden met en in de onderzoeksopgave uitgegaan van de ontwikkeling van het Zuidasdok (zie paragraaf 2.3).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. In deze omgevingsvisie (als opvolger dan de structuurvisie) 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.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
 - a. een klimaatbestendige en waterrobuust Noord-Holland;
 - b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
 - c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
 - a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
 - b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen
 - c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden.
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening / Omgevingsverordening NH2020

Tegelijk met de invoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 werd in juni 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld als een van de instrumenten om de beleidsdoelen die de provincie in de structuurvisie heeft gesteld te bereiken. De PRVS is na haar vaststelling vier keer gewijzigd. Bij de vijfde wijziging is besloten om de PRVS opnieuw vast te stellen, om te voorkomen dat er een stapeling van toelichtingen zou ontstaan. Hierdoor was het ook mogelijk om de naam te veranderen in Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV); een benaming die beter aansluit bij overige provinciale verordeningen. Door de term 'structuurvisie' te laten vallen is bovendien verduidelijkt dat de PRV een zelfstandig en, in tegenstelling tot de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, een voor burgers bindend document is.

Op 11 februari 2019 is een gewijzigde versie van de PRV in werking getreden. In de PRV hebben

Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn, ter uitvoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, algemene regels vastgesteld over onder meer:

- detailhandel;
- advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling over de ruimtelijke ordening, verstedelijking en ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland;
- aardkundige waardevolle gebieden;
- meerlaagse veiligheid;
- locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied;
- verbod tot aanleg bedrijventerreinen en kantoorlocaties en ruimtelijke kwaliteitseisen bij nieuwe woningbouw en andere vormen van verstedelijking in het landelijk gebied;
- de groene ruimte;
- de blauwe ruimte;
- energie.

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

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

Aan de PRV zijn diverse kaartbeelden verbonden. Ook zijn in bijlagen toetsingskaders voor de toepassing van de provinciale regels opgenomen.

Het gemengde woongebied dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka, hierover later meer) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRV.

Op 14 februari 2020 hebben Gedeputeerde Staten de ontwerp Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De ontwerp Omgevingsverordening ligt met ingang van 18 februari tot en met 10 april 2020 ter inzage. De Omgevingsverordening is in oktober 2020 door Provinciale Staten vastgesteld en wordt in november 2020 bekend gemaakt.

In de Omgevingsverordening 2020 zijn de eerste stappen gezet om in het de geest van de Omgevingswet naar nieuwe regels te streven die zien op het 'hoe': 'hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving'. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Omdat de Omgevingswet in de zomer van 2020 niet in werking is getreden, is de Omgevingsverordening NH2020 gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. De provincie wacht bewust niet op invoering van de Omgevingswet. De provincie wil de vastgestelde Omgevingsvisie NH2050 vertalen in haar juridische regels. Bij het opstellen van de Omgevingsverordening NH2020 is zoveel mogelijk voorgesorteerd op de Omgevingswet.

Het gemengde woongebied dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka, hierover later meer) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRV en de toekomstige Omgevingsverordening NH2020.

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. Op 16 november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 inwerking getreden. De Omgevingsverordening heeft geen gevolgen voor het plangebied.

3.2.3 Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020

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

In het kader van de missie staan drie hoofddoelstellingen centraal:

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

De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

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

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een gemengd programma met voorzieningen, waaronder detailhandel en is daarmee in lijn met het provinciale detailhandelsbeleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Vervoerregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam, een bestuurlijk samenwerkingsverband tussen verschillende gemeenten in de regio, is opgehouden te bestaan. Dit samenwerkingsverband is verder gegaan als Vervoerregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten en is sinds 1 januari 2017 opgericht. De vervoerregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader vooral het Plabeka relevant is.

3.3.2 Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

3.3.3 Plabeka

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de 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 deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. In Plabeka 3.1 zijn wijzigingen opgenomen naar aanleiding van deelregionale gesprekken, parallel lopende trajecten en nieuwe inzichten uit onderzoeken. De bestuurlijke afspraken gaan over de preambule, strategie, programmering, transformatie, duurzame en toekomstbestendige werklocaties en overige afspraken.

Het meest recente jaarlijkse verslag van de ontwikkelingen op de kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in de MRA is de Monitor Plabeka 2017-2018. Daaruit blijkt dat de economie van de MRA in 2017 voor het vijfde jaar op rij een groei vertoonde. Bijna 60% van de banen in de MRA is gesitueerd op gemengde werkmilieus als woonwijken, centrumgebieden en creatieve wijken. Vooral binnen de creatieve wijken groeit de werkgelegenheid sterk. Kantoorruimte concentreert zich in centrumgebieden en woonwijken. De kantorenleegstand in gemengde milieus is in de afgelopen twee jaar gedaald tot 11%. Vooral in centra en creatieve wijken is de leegstand laag. In 2017 was bovendien meer transformatie zichtbaar dan ooit (0,5 miljoen m², 4% van de totale voorraad). Wonen is de voornaamste nieuwe functie (minstens de helft van de getransformeerde ruimtes). Tot 2030 beschikt de MRA over 0,9 miljoen m² hard planaanbod op kantoorlocaties, waarvan bijna de helft op internationale vestigingslocaties als Zuidas. De vraag concentreert zich met name op aantrekkelijke, multimodaal bereikbare plekken met een hoog voorzieningenniveau. In Amsterdam is de voorraad in dit segment krap. Ook de markt voor bestaande bedrijfsruimte lijkt in de gemeente Amsterdam krappere dan elders in de MRA. Het transactievolume van bedrijfsruimte ligt er relatief hoog en de leegstand van industrieel vastgoed en kantoorruimten op bedrijventerreinen is laag.

Het bestemmingsplan voorziet in kantorenprogramma en draagt bij aan de uitvoeringsstrategie van het Plabeka.

3.3.4 Woonbeleid

3.3.4.1 Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en voornamelijk zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

3.3.4.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Eind 2016 heeft de voormalige Stadsregio Amsterdam het RAP 2016-2020 aangeboden aan de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in januari 2017 laten weten voornamelijk niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Er waren aanvullingen nodig met betrekking tot zowel het regionale woningbouwprogramma als beleidsmatige onderwerpen op het gebied van wonen. Bovendien bestaat het gebied van de voormalige Stadsregio uit drie deelregio's: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. De aanvullingen zijn daarom ingediend in de vorm van de oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland. De oplegger én het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 vormen tezamen het geldende RAP 2016-2020 voor deze regio.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een

goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief worden weergegeven. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen. Voor plannen in Amsterdam is de gehele stadsregio te beschouwen als markregio. Onder actuele woningbehoefte wordt de behoefte voor de komende tien jaar verstaan. Dit sluit aan bij de jurisprudentie die over dit begrip is ontstaan bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Wat betreft de kwantitatieve behoefte geldt voor de gehele voormalige Stadsregio dat wordt geschat dat de woningbehoefte in de periode 2017-2027 zal toenemen met ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. In onderstaande tabel worden woningbehoefte en plancapaciteit tegen elkaar afgezet, uitgedrukt in het aantal woningen.

	behoefte 2017-2027 ³	plan capaciteit 2017			tekort harde capaciteit 2017-2027
		hard	zacht	totaal	
Markregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Markregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Markregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

Bron: Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland (vhn Stadsregio Amsterdam)

Wat betreft de kwalitatieve behoefte geldt voor de markregio Amsterdam (de gehele stadsregio) het volgende:

- De woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn.
- De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen.
- Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruim geprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

In voorliggend bestemmingsplan wordt woonprogramma mogelijk gemaakt en draagt daarmee bij aan het lenigen van de woningbehoefte.

3.3.5 Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016-2020

Het regionale detailhandelsbeleid is op 15 maart 2016 vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam en is daarmee beleid van en voor alle 15 gemeenten van de Stadsregio. Met dit nieuwe beleid spreken de gemeenten af zich te richten op het tegengaan van leegstand en op het behoud van hun fijnmazige winkelstructuur, zodat bewoners op aanvaardbare afstand in hun eigen buurt of wijk de meeste van hun (dagelijkse) boodschappen kunnen blijven doen.

De ontwikkelingen op de vaak grootschalige perifere locaties vragen daarbij extra aandacht. De leegstand is daar het grootst en bij gevolg ook de verleiding om daar allerlei andere vormen van detailhandel toe te staan. Maar dat kan verstrekende gevolgen hebben voor de winkelstructuur in de aanpalende buurten en wijken, ook die van de de buurgemeenten. Terughoudendheid is daar op zijn plaats. Maar detailhandel is niet alleen het behouden wat er is, het is ook ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen, aan nieuwe concepten en winkelformules. Detailhandel is daarmee een balanceeract tussen ruimte geven en reguleren.

Het regionaal detailhandelsbeleid dient meerdere doelen. Allereerst is het een leidraad voor de gemeenten van de Stadsregio voor hun eigen gemeentelijke detailhandelsbeleid. Zuinig ruimtegebruik staat daarbij voorop. Het detailhandelsbeleid van de regio gaat daarom ook met name over de ruimtelijke aspecten ervan. Door het vaststellen van gemeenschappelijke uitgangspunten wordt er tussen de gemeenten onderling een eenduidig en gelijk speelveld gecreëerd. Gemeenten, consumenten én bedrijfsleven weten dan allemaal waar ze aan toe zijn.

De Stadsregio Amsterdam heeft in het kader van het regionale detailhandelsbeleid 15 uitgangspunten voorgesteld.

1. Inwoners van de Stadsregio Amsterdam moeten op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen kunnen doen (fijnmazige detailhandelsstructuur);
2. Het beleid is er op gericht om vraag en aanbod in evenwicht te brengen in de (fysieke) retailsector;
3. Detailhandelsvestigingen zijn louter gevestigd in verstedelijkt of nog te verstedelijken gebied: passend in de structuur van de hoofdwinkel-, stadsdeel- of wijkcentra, alsook op specifiek benoemde locaties op bedrijventerreinen. Solitaire vestigingen buiten en binnen woongebieden zijn uitgesloten;
4. Nieuwe ontwikkelingen:
 - a. moeten de huidige structuur versterken;
 - b. die ruimtegebrek vergen, zijn alleen mogelijk als de ontwikkeling niet op een bestaande winkellocatie mogelijk is;
 - c. moeten duidelijkheid geven over de impact van de ontwikkelingen op de lokale en regionale winkelstructuur;
5. Clustering van detailhandel is een leidend principe, al dan niet met andere commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen;
6. Gemeenten streven ernaar om leegstand zoveel als mogelijk te voorkomen. Nieuwe initiatieven worden daarom altijd bekeken en beoordeeld vanuit het principe 'nieuw voor oud'. Dat wil zeggen dat eventuele nieuwe initiatieven en uitbreiding van bestaand winkelareaal gepaard gaan met maatregelen om de bestemming detailhandel elders te beperken. Door pro-actief beleid werken gemeenten aan voorzienbaarheid, zodat planschade voorkomen kan worden bij het daadwerkelijk verminderen van het aantal m² detailhandel;
7. Gemeenten moeten (ook in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking) goed beschrijven wat de regionale behoefte is van de winkelplannen die voorzien zijn;
8. Gemeenten kunnen via het bestemmingsplan aanvullende eisen voor branchering stellen. Dit dient op ruimtelijke aspecten gebaseerd te zijn;
9. Alleen op bepaalde reeds als zodanig aangemerkte locaties (Amstelveen: Bovenkerkerhoek;

Haarlemmermeer: Cruquius; Amsterdam: GDV-zone Arenagebied, Spaklerweg, Schinkel, Landlust, Keurenplein en Van Slingeland- straat / Bedrijventerrein Westerkwartier) is - indien passend binnen het vigerende bestemmingsplan - grootschalige detailhandel (GDV) toegestaan. Dat wil zeggen winkels van meer dan 1500 m² wwo zonder brancheringseisen (uitgezonderd dagelijkse goederen, te weten levensmiddelen en persoonlijke verzorging);

10. Naast de PDV-locaties waar GDV mogelijk is, zijn er de traditionele PDV-locaties, waar louter de PDV-branches zijn en blijven toegestaan. Brancheverruiming is op deze locaties op grond van het provinciale beleid niet toegestaan;
11. Op basis van de uitkomsten van het in 2016/2017 uit te voeren Koopstromen-onderzoek en het Marktruimteonderzoek, zal onderzocht worden of de locaties waar nu GDV mogelijk is, gehandhaafd moeten blijven of dat er aanpassingen nodig of mogelijk zijn in aantal, omvang of locatie. Dit onderzoek zal bij voorkeur plaatsvinden op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam;
12. Nieuwe perifere detailhandelslocaties worden in beginsel niet toegestaan;
13. Conform het provinciaal beleid zijn internetafhaalpunten alléén op bedrijven-terreinen toegestaan als deze afhaalpunten géén winkel- en géén uitstalfunctie hebben. Bij voorkeur worden afhaalpunten in bestaande winkelgebieden gesitueerd;
14. Indien er een bestemmingsplanwijziging nodig is bij nieuwe winkelinitiatieven moet iedere gemeente dit initiatief voorleggen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ). Dit geldt voor alle initiatieven boven de 1500 m² wwo. Bij winkelcentra van meer dan 25.000 m² wwo (Hoofddorp, Amstelveen, Purmerend, Zaanstad en Amsterdam, plus in Amsterdam het Buikslotermeerplein en de Amsterdamse Poort) geldt dit voor initiatieven van meer dan 3000 m² wwo. Deze grenzen gelden voor het totale winkelgebied en niet per winkel;
15. Iedere gemeente legt de lokale detailhandelsstructuur in ruimtelijke termen vast in de gemeentelijke structuurvisie of in een gemeentelijke detailhandelsvisie. Deze visie past binnen het regionale detailhandelsbeleid en binnen het kader dat is vastgesteld in het provinciale detailhandelsbeleid uit 2014.

Het doel van de uitgangspunten en het beleid is dat het een leidraad biedt voor vroegtijdig onderling overleg, zodat gemeentelijke plannen en voornemens goed op elkaar aangesloten kunnen worden. Gemeentelijk detailhandelsbeleid houdt rekening met de uitgangspunten.

Het voorliggende bestemmingsplan houdt rekening met de uitgangspunten uit het beleid. In paragraaf 4.1 wordt de behoefte aan detailhandel in relatie tot de functies in het bestemmingsplan beschreven.

3.3.6 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

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

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

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

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

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam), aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

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



Zuidas in

de Structuurvisie Amsterdam 2040

Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toelocaties voor kantoren, winkels

Gemeente Amsterdam

van internationale allure en ook woningen.

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

3.4.2 Koers 2025: Ruimte voor de stad

Om uitvoering te kunnen geven aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 is het belangrijk om goed in beeld te hebben waar de beschikbare ruimte zich in Amsterdam bevindt. Daarom heeft de gemeente Amsterdam in april 2016 Koers 2025: Ruimte voor de stad opgesteld; een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Koers 2025 operationaliseert de structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Naast het accommoderen van groei wil Amsterdam kwaliteit aan de stad toevoegen. Door het veranderende karakter van de toenemende bedrijvigheid wordt de klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid steeds vager. Gemengd stedelijke milieus, functioneel en duurzaam, zijn het best in staat om aan deze ontwikkeling ruimte te bieden.

Zuidas wordt in Koers 2025 aangewezen als gebied waar mogelijkheden zijn voor nieuwe gebiedsontwikkeling. De ontwikkelingen in Zuidas kenmerken zich bij uitstek door hun gemengde functies, functionaliteit en duurzaamheid en zijn dan ook volledig in lijn met Koers 2025.

3.4.3 Hoogbouw in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het College van B&W op 10 mei 2011) zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onderhavig bestemmingsplangebied ligt in een gebied (langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

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

In het kader van het Ontwikkelplan en voorliggend bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). In hoofdstuk 15 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

3.4.4 Visie Zuidas 2016

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

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek deel van Amsterdam met internationale allure, maar wordt ook steeds meer tot een levendige stadswijk. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied, er komen duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Daarnaast reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt, kortom, op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een mix van bewoners, studenten,

werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas, gecombineerd met de aanleg van Zuidasdok, is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

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

Zuidas in uitvoering

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

Internationaal en ambitieus

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

Een levendige woonwijk

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

Verbonden door groen en water

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

Kiezen voor fiets en OV

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

3.4.5 Woonbeleid

3.4.5.1 Woonagenda 2025: Voldoende, betaalbare en goede woningen

In de Woonagenda 2025: Voldoende, betaalbare en goede woningen (vastgesteld op 19 juli 2017) heeft de gemeente onderzocht wat ervoor nodig is om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen. Tot aan 2025. De drie uitgangspunten zijn voldoende woningen, betaalbare woningen en goede woningen.

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

Voor betaalbare woningen moet de woonruimteverdeling worden herzien, moeten middeldure huurwoningen gericht worden verhuurd aan middeninkomens en moet men in de huursector passend wonen.

Bij het uitgangspunt goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. Het aantal woningen met achterstallig onderhoud moet afnemen en woningen moeten gezonder, veiliger en comfortabeler zijn om in te wonen. Mogelijk wordt hiertoe een structureel Programma Woningkwaliteit in het leven geroepen. Corporaties en huurders moeten aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw en duurzaamheidsprestaties afspreken voor bestaande woningen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het uitgangspunt 40-40-20 wordt op gebiedsniveau toegepast. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de woonbestemming mogelijk zodat het woonbeleid kan worden uitgevoerd.

3.4.6 Kantorenbeleid

3.4.6.1 Kantorenstrategie Amsterdam: 'Het juiste kantoor op de juiste plek'

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

Amsterdam als economische motor

Amsterdam huisvest een aantal grote en bovengemiddeld snel groeiende dienstensectoren waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van Nederland. De belangrijkste hiervan is de zakelijke en financiële dienstverlening. Ook de industrie IT- en softwaredienstverlening droeg relatief sterk bij aan de economische groei van Amsterdam. De werkgelegenheid nam in 2016 in de hele MRA toe met 2,3 %. De stijging is bijna geheel toe te schrijven aan Amsterdam. Op Zuidas groeide het aantal banen het snelst. Amsterdam past in een mondiale trend

waarbij internationaal georiënteerde kennisintensieve steden zoals Londen, Parijs en Stockholm een substantiële werkgelegenheidsgroei kennen en zich ontwikkelen als economische motoren voor de omliggende stedelijke regio. Deze trend heeft alles te maken met de opkomst van de kennis- en innovatie-economie. Amsterdam is een internationaal knooppunt, heeft twee universiteiten en diverse kennisinstellingen en kennisintensieve bedrijven. De stad zet zoveel mogelijk in op stedelijke ontwikkeling nabij multimodale knooppunten. Door op deze locaties in te zetten op groei wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en zijn werkplekken in de toekomst sneller en beter bereikbaar voor inwoners van de regio en daarbuiten. De Zuidas ontwikkelt zich hierin steeds meer tot een gemengd woon- en werkgebied met voorzieningen.

Uitvoeringsstrategie 3.0: Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen: 2017-2030

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

Kwantitatieve raming

De vraagramingen van de Uitvoeringsstrategie 2011 zijn door de grote dynamiek achterhaald. Dit heeft geleid tot het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam (mei 2016). Op basis van dit rapport is de vraag naar nieuw kantoorvloeroppervlak in de Uitvoeringsstrategie geraamd op 515.000 m² tot 2050, waarvan 230.000 m² groei op formele kantoorlocaties van 2017 tot 2030 en 225.000 m² voor groei op formele kantoorlocaties van 2030 tot 250 en 60.000 m² voor groei elders binnen Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsvraag als gevolg van Brexit. Door de transformatie van kantoren naar andere functies, zoals wonen (die tot 2019 naar verwachting 250.000 m² bedraagt) en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 11,5 % dalen naar een frictieleegstand van 8 % in 2019. Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat doordat vraag en aanbod in de tijd niet altijd direct op elkaar aansluit.

Kwalitatieve raming: Juiste kantoor op de juiste plek.

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

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

1. Het internationale topmilieu: een hoogwaardig ingerichte, internationaal verbonden locatie, geschikt voor de vestiging van internationale kantoren, met in de omgeving een groot aanbod van stedelijke voorzieningen. Zuidas, stadsdeel Centrum en Stadsdeel Zuid zijn hier voorbeelden van. Kansen voor uitbreiding liggen hier voor Zuidas in de uitbreiding van het gebied en op de middellange termijn in de Schipholcorridor tussen Zuidas en Schiphol;
2. Innovatieve districten: stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken van 50%-50% rond een kennisinstituut of trekker. Hier zoeken clusters van bedrijven verbinding en is ruimte voor ontwikkeling van start-ups en innovatieve bedrijfsconcepten. Voorbeelden hiervan zijn Kenniskwartier VU/Zuidas, Sciencepark, AMC e.a.
3. Multimodale knooppunten: knooppunten die door de aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein,

tram, bus, metro, autowegen en fietspaden, uitstekend zijn verbonden met de stad en regio en luchthaven en daarmee uitermate geschikt zijn als werkgebied en concentratie voor (groot)schalige kantoren. Door transformatie en verdichting worden deze knooppunten meer gemengd met wonen en voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn Sloterdijk, Amstelstation en Zuidas.

De geactualiseerde kantorenstrategie 2017 behelst onder meer:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten op die locaties waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren gewenst zijn. Dit zijn Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJever. Door het flexibel inzetten kan ook tegemoet worden gekomen aan (een deel van) de te verwachten vraag als gevolg van een Brexit.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- en werkgebieden;
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8 %. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor onder meer Schipholkerncorridor, uitbreiding van de Zuidas, met name aan de westkant ten noorden en zuiden van de A10.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon- werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren.

Selectiebeleid voor kantoren

Het college heeft op 6 september 2016 een selectiebeleid bij kantoorontwikkeling vastgesteld waarbij openbaar, meervoudig selecteren de hoofdregel is. Op 24 januari 2017 heeft het college vervolgens uitgangspunten vastgesteld voor kantoorgebruikers op de Zuidas. Uitgangspunten voor eindgebruikers die zich willen vestigen op nieuwe kavels moeten passen binnen de Visie Zuidas 2016 en de daarin geformuleerde criteria. Bij de selectie van ontwikkelaars wordt getoetst aan de in Zuidas gewenste hoge kwaliteit, waarbij in het licht van een kwalitatieve beoordeling de volgende elementen een belangrijke rol spelen:

- internationaal georiënteerde eindgebruiker;
- ontwikkelen van een duurzaam en flexibel concept;
- BREEAM Excellent of een soortgelijk predicaat;
- gunstig mobiliteitsprofiel van de eindgebruiker, waaronder minder auto, meer fiets en OV;
- nadruk op multi-tenant gebouwen waar functiemenging en transformatie naar bijvoorbeeld wonen mogelijk wordt gemaakt.

De selectie van kavels komt tot stand via openbare gronduitgifte en alleen bij uitzondering kan hiervan worden afgeweken via de hardheidsclausule. In dat geval moet naast de criteria uit de Visie Zuidas 2016 ook sprake zijn van een initiatief dat van belang is voor de doorontwikkeling van de Zuidas als toplocatie die concurrerend is met vergelijkbare (internationale) zakencentra én het initiatief moet bijdragen aan de versterking van de ruimtelijke-economische structuur van Nederland.

Het doel is dat Zuidas dé toplocatie van Nederland en concurrerend ten opzichte van vergelijkbare zakencentra in Europa blijft. In voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een kantoorprogramma dat past binnen de kantorenstrategie en de ontwikkeling van Zuidas als internationale toplocatie.

3.4.6.2 Kantorenplan 2019-2026

In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 staat een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Aanleiding daarvoor is de constatering dat de behoefte aan kantoorruimte hoog is en het einde van de vraag naar vooral duurzame en goed OV-bereikbare kantoren (zoals in Zuidas) is nog niet in zicht. Dit vraagt extra regie op het realiseren van nieuwe kantoren. De planvoorraad van circa 1 miljoen m² en de voorstellen uit de kantorenstrategie 2017 bieden voldoende mogelijkheden om kantoorruimte te realiseren voor de huidige vraag. Het kantorenplan 2019-2026 doet voorstellen om te komen tot voldoende concrete kantoorplannen die tot en met 2026 kunnen worden gerealiseerd.

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

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

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

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

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

Begin 2019 staat er ruim 180.000 m² kantoor in aanbouw of verbouw. Met het internationale topmilieu blijft Zuidas met het centrum van Amsterdam de belangrijkste kantoorlocatie in Amsterdam. Het is ook een van de weinige plekken waar de gemeente door gronduitgifte nog kan sturen op het kantoorprogramma.

De kantorenvoorraad in Zuidas is eind 2018 circa 850.000 m², met daaraan toegevoegd de plancapaciteit conform de Visie Zuidas kan in totaal een kantorenvoorraad van 1,2 miljoen m² worden gerealiseerd. Het kantorenplan wordt naar verwachting in 2019 vastgesteld.

Zuidas	2019-2022	2023-2026
Oplevering	210.000 m ²	135.000 m ²
Onttrekking	-24.000 m ²	

Tussen 2019 en 2022 wordt in Zuidas circa 210.000 m² kantoorruimte opgeleverd. Een deel hiervan is reeds in aanbouw en reeds voorverhuurd. In de periode tussen 2023 en 2026 wordt naar verwachting 135.000 m² kantoorruimte toegevoegd. Om tegemoet te komen aan de toegenomen vraag naar kantoorruimte is onderzocht op welke plekken kantoorontwikkeling mogelijk en gewenst is. Dit met

inachtneming van de volgende uitgangspunten:

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

Uit de Monitor Kantoren Amsterdam, stand per 1 juli 2020 volgt dat de leegstand in Amsterdam zeer laag is. Het doel van de kantorenstrategie blijft een gezonde kantorenmarkt waarin de groei van de kantorenmarkt de vraag volgt. Hoe de marktvraag naar kantoren zich de komende jaren zal ontwikkelen is nog niet duidelijk. De gemeente volgt nauwgezet de marktontwikkelingen en de toekomstige behoefte aan kantoren.

3.4.6.3 Zuidas Office Monitor 2017

Uit het meest recente analyserapport van de kantorenmarkt op Zuidas, de Zuidas Office Monitor (editie 2017, H1), komt naar voren dat de aanhoudende vraag van kantoorgebruikers en het lage leegstandspercentage er de afgelopen jaren toe hebben geleid dat nieuwe bouwplannen worden gerealiseerd. Het rapport geeft aan dat door de nog steeds toenemende dynamiek de behoefte aan uitbreiding van de kantoorvoorraad nog steeds actueel is. Dit is ook nodig om nieuwe (grootschalige internationale) gebruikers de kans te geven zich op Zuidas te vestigen of om bestaande gebruikers uitbreidingsmogelijkheden te bieden. Een behoorlijk deel van het voorziene kantoorvloeroppervlak moet nog gebouwd en opgeleverd worden, wat tot gevolg heeft dat het direct beschikbare aanbod van kantoren beperkt is. Dit leidt tot een leegstandspercentage van slechts 4,3%. Het rapport geeft tevens aan dat de realisatie van woningen en voorzieningen de leefbaarheid en het multifunctionele karakter van het gebied versterkt.

De aanvulling en optimalisatie van kantoorprogramma op verschillende kavels in Zuidas wordt gemonitord en daar waar nodig geoptimaliseerd worden. Voorbeelden hiervan zijn het toevoegen van deelgebied Verdi aan het grootstedelijk gebied Zuidas en het opnemen van aanvullend kantoorprogramma in deelgebied Parnas. Het kantoorprogramma in deelgebied Ravel, waar voorliggend bestemmingsplan op ziet, is opgenomen in de huidige voorraad en plancapaciteit.

3.4.6.4 Conclusie

Het kantoorprogramma in deelgebied Ravel, waar voorliggend bestemmingsplan op ziet, is opgenomen in de huidige voorraad en plancapaciteit. Het bestemmingsplan draagt bij en is geheel in lijn met de kantorenstrategie 2017 en het kantorenplan 2019-2026.

3.4.7 Amsterdam duurzaam productief; Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030

De belangrijke speerpunten en acties uit de strategie zijn:

- Maximale kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren;
- Bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen;
- Selectief omgaan met de laatste vrije kavels bedrijventerrein;
- Een regionale aanpak voor bedrijfslocaties.

Aanleiding en doel

Amsterdam staat bekend om haar ondernemerschap en bedrijvigheid, die zorgen voor goede banen en kansen voor Amsterdammers en ver daarbuiten. De ruimte voor deze bedrijven is echter aan verandering onderhevig, mede omdat in de stad veel woningen nodig zijn. Er zijn diverse nieuwe stedelijke wijken gepland op bedrijventerreinen. Op deze terreinen, ook wel transformatiegebieden, neemt het aanbod aan

traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt.

Dit vormt de aanleiding voor de bedrijvenstrategie. Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aanvullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen.

Het doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers.

Tekort aan bedrijventerreinen

De ruimtevraag naar bedrijfsruimte in Amsterdam is geraamd op minimaal 13 hectare netto per jaar. Het totale kavelaanbod op Amsterdamse bedrijventerreinen bedraagt per 1-1-2019 75 hectare netto en concentreert zich op Sloterdijk III/IV en het (nog te ontwikkelen) Business Park Osdorp. Deze laatste kavels worden per 2026 uitgegeven. Tot 2040 loopt het tekort op tot minimaal 150 hectare. Het grootste deel van de vraag betreft bedrijven uit transformatiegebieden, die verplaatsen vanwege de verdichting en woningbouw.

Woon-werk-woningen

Veel van de bedrijven zijn in principe te combineren met wonen. Hier ligt een kans om bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden in de nieuwe gemengde gebieden. Met het in ontwikkeling komen van meerdere transformatiegebieden neemt de vervangingsvraag voor bedrijfsruimten richting 2030 snel toe. De vraag bestaat in deze periode waarschijnlijk vooral uit lichtere vormen van bedrijvigheid.

Toekomstbestendigheid

Bedrijfslocaties moeten ook toekomstbestendig zijn. Een belangrijk aspect hiervan is dat de juiste functie zich op de juiste plaats bevindt, zodat het bijdraagt aan de ontwikkelkansen van het gebied. Een intensiever gebruik van bedrijventerreinen door verdichten en stapelen, waarbij, indien mogelijk en gewenst, ook andere functies mogelijk zijn, is noodzakelijk gezien de druk op de ruimte. De verduurzaming van panden en de ruimtelijke kwaliteit van onder meer de openbare ruimte op bedrijventerreinen zijn andere belangrijke aspecten waar een aanpak voor nodig is.

Het bestemmingsplan maakt kleinschalige bedrijvigheid en woon-werk woningen mogelijk. Ook zijn verschillende vormen van dienstverlening en detailhandel toegestaan.

3.4.8 Detailhandelsbeleid

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

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

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

1. *Boodschappen dichtbij voor bewoners:* met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat

bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.

2. *Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad:* Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben. Het betreft hier het echte 'winkelen' voor producten die niet elke dag worden gekocht.

Voor de verschillende in het beleid onderscheiden typen winkelgebieden gelden in heel Amsterdam algemene beleidsuitgangspunten. Een van de belangrijkste daarvan is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvevestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Hieraan ligt een aantal redenen te grondslag. In de eerste plaats heeft clustering van winkels voordelen voor ondernemers én consumenten: alle benodigde boodschappen zijn vlakbij elkaar verkrijgbaar. In de tweede plaats profiteren ondernemers in winkelconcentraties van elkaars bezoekersstromen. Verder is het voor de overheid efficiënter en duurzamer om een concentratie van winkels te faciliteren met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading, voorzieningen voor fietsen etcetera. Het clusteren van detailhandel, en daarmee efficiëntere bevoorrading, draagt indirect bij aan de ambities van Amsterdam voor een schonere luchtkwaliteit. Naast algemeen beleid wordt een specifieke koers gevolgd voor detailhandel in verschillende gebieden.

3.4.8.2 Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2022: Naar een sterke buurteconomie

Een aanvulling op het detailhandelsbeleid is het Amsterdams Ondernemers Programma 2019-2022: Naar een sterke buurteconomie (AOP 2019-2022), dat op 18 september 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld. Een sterke buurteconomie draagt bij aan de leefbaarheid, veiligheid, identiteit en sociale cohesie in de buurt. Wanneer het goed gaat met de ondernemers in een straat of gebied straalt dit af op de omgeving. Winkelpanden zijn gevuld, ondernemers en gemeente werken samen in aan buurtevenementen of de aanpak van overlast en buurtbewoners ontmoeten elkaar in de lokale horeca en winkels.

De buurteconomie is echter ook broos. Het winkelaanbod in de binnenstad focust zich steeds meer op bezoekers in plaats van bewoners. Tegelijkertijd zien we leegstand in winkelcentra en markten op andere plekken in de stad. Samen met ondernemers en vastgoedeigenaren werken we aan de winkeldiversiteit.

De gemeente heeft als ambitie om de buurteconomie te versterken. Er zijn 4 doelstellingen om dit te bereiken:

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

Het AOP 2019-2022 is een levend programma en wordt gedurende de looptijd aangevuld met nieuwe maatregelen en acties. Er is ruimte voor maatwerk en lokale invulling. In Zuidas is geen sprake van leegstand. Het bestemmingsplan maakt (lokale) detailhandel mogelijk en geeft daarmee invulling aan de ambities op het gebied van detailhandel van de stad. De keuze voor detailhandel in Ravel is eerder gemaakt en ligt nu reeds vast in het bestemmingsplan Zuidas-Ravel uit 2016.

3.4.8.3 Conclusie

De keuze om detailhandel in Ravel toe te staan is eerder gemaakt en ligt vast in het bestemmingsplan Zuidas-Ravel uit 2016. Het in het bestemmingsplan opgenomen programma detailhandel sluit aan bij de ambities van de stad door kleine units detailhandel en een supermarkt mogelijk te maken.

3.4.9 Overnachtingsbeleid

De Regionale hotelstrategie 2016-2022 is eind 2013 vastgesteld door de Gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze gemeenten vervullen een prominente rol in de hotelstrategie, omdat hier verreweg de meeste hotels zijn gevestigd en plannen zijn voor nieuwe hotels. De overige 34 gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, van Lelystad tot Haarlem, ondersteunen de strategie.

Op 14 juli 2016 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam besloten tot herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022 (2016, Afdeling 3A, Nummer 252/868). De 'Notitie Uitwerking Overnachtingsbeleid 2017 en verder' bevat twee delen. In deel I worden de onderdelen van het nieuwe stappenplan (voorheen hotelladder) toegelicht en aan welke voorwaarden een nieuw initiatief voor hotelontwikkeling of –uitbreiding dient te voldoen. Deel I is op 13 december 2016 door het College van burgemeester en wethouders vastgesteld en treedt per 1 januari 2017 in werking. Deel II betreft het ruimtelijk- planologisch toetsingskader van de notitie 'Uitwerking Overnachtingsbeleid 2017 en verder'. Op 28 maart 2017 heeft het College van burgemeester en wethouders deel II vastgesteld. Deel II van het Overnachtingsbeleid treedt per 1 april 2017 in werking.

Beleid

Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Amsterdam loopt hiermee internationaal voorop. Met deze integratie van de dossiers heeft de gemeente oog voor de nieuwe dynamiek in de markt, en zorgt hiermee dat haar beleid en regelgeving hierop aansluit. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in de hele stad uitsluitend ruimte wordt geboden aan innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid moet niet alleen zorgen voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, maar tevens voor een verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de Metropoolregio Amsterdam.

Voor de gehele stad geldt het principe 'nee, tenzij'. Alleen bij uitzondering is het in dergelijke gebieden nog mogelijk om een nieuw hotel in Amsterdam te ontwikkelen. Zuidas een is een 'nee, tenzij'-gebied. Dit betekent dat de vestiging van nieuwe hotel onder voorwaarden mogelijk is.

Balans

Amsterdam is een populaire stad bij bezoekers uit binnen- en buitenland. De toeristische sector draagt in belangrijke mate bij aan het economische succes van de stad. Veel Amsterdammers profiteren daarvan en hebben een baan die is gerelateerd aan toerisme. Maar er moet ook een balans zijn tussen bezoekers en bewoners. In delen van de stad leidt drukte tot overlast en hinder. Cijfers wijzen uit dat het aantal bezoekers aan de stad de komende jaren toeneemt.

Maatregelen

Daarom wordt gekozen voor een gastvrije stad, maar met meer grip op de groei van het aantal

accommodaties. Het hotelbeleid wordt strenger. Nieuwe initiatieven worden alleen in behandeling genomen als de omgeving is geconsulteerd en er een plan ligt op het gebied van sociaal ondernemen. Daarnaast is een duurzaamheidstest vereist. Deze eisen komen bovenop de bestaande criteria; concepten worden onder andere getoetst op verbinding met de buurt, vernieuwing binnen de hotelsector en de hoeveelheid andere hotels in de omgeving.

Met de ontwikkeling van Zuidas wordt gewerkt aan het realiseren van een gemengd en internationaal vestigingsgebied voor wonen, werken, studeren en recreëren. Voldoende en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen, waaronder hotels, dragen bij aan de internationale concurrentiepositie van Zuidas. Er is daarom ruimte voor het beperkt toevoegen van hotels, mits dit gericht is op het internationale- en zakelijke karakter van het gebied en goed inpasbaar is in de omgeving.

Het beleid is gebaseerd op een aantal onderzoeken, te weten:

- De hotelmonitor 2016. Deze monitor laat een groei van het aanbod van 6542 kamers zien in Amsterdam tot 2022, een groei van ruim 3% per jaar. Dit aantal afgezet tegen de verwachte groei van de vraag naar hotelkamers van 4% tot 6% laat ruimte voor groei van het aanbod tot 2022. Dat maakt een verdere herziening noodzakelijk. In het Centrum worden nog 967 kamers gerealiseerd. Het directe gevolg van het 'oude' hotelbeleid en de ruimte die werd geboden in het stadsdeelbeleid 'Grenzen aan hotelbeleid'.
- Het SEO rapport 'Hotels on hold'. Dit rapport toont aan dat er een direct verband is tussen verschillende overnachtingsvormen en dat zij als geheel gezien moeten worden.
- Het OIS rapport 'Toerisme in de MRA 2014-2015'. Dit rapport geeft een gemiddelde bezettingsgraad van 79% en een gemiddelde kameropbrengst van 114 euro in Amsterdam. Een stijging ten opzichte van de afgelopen jaren.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen hotelprogramma mogelijk.

3.4.10 Nota Parkeernormen Auto (2017)

Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. De Nota Parkeernormen Auto is op 1 juli 2017 in werking getreden. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen Auto is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning voor het parkeren op straat krijgen.

Zuidas is aangemerkt als A-locatie. A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaarvervoer. Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximumparkeernorm voor, geen minimumnorm.

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

- voor kantoren geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte.
- bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies op de betreffende locatie. Kortom voor voorzieningen is maatwerk vereist.
- voor woningen geldt een parkeernorm van minimaal 0 en maximaal 1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte.
- voor bezoekers van woningen geldt een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte.

Om de parkeernorm te bepalen is in de planregels van voorliggend bestemmingsplan een dynamische verwijzing naar de Nota Parkeernormen Auto opgenomen. Daarnaast is een plafond gesteld dat ziet op het maximaal aantal parkeerplaatsen in de parkeergarages en een plafond voor het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van kantoorgebruikers. In paragraaf 6.2.6 wordt verder op het beleid ten aanzien van autoparkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.11 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)

Op 15 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld. Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties moet de realisatie van fietsparkeervoorzieningen worden vastgelegd middels bestemmingsplannen. De Nota dient ter onderbouwing van de normen die in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Voor niet-woonfuncties wordt het bovendien verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. Om de parkeernorm te bepalen is in de planregels van voorliggend bestemmingsplan een dynamische verwijzing naar Nota Parkeernormen fiets en scooter opgenomen. In paragraaf 6.4.2 wordt verder op het beleid ten aanzien van fiets- en scooterparkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.12 Ontwikkelplan Ravel 2020

Het Ontwikkelplan beschrijft de kaders voor de ontwikkeling en realisatie van een nieuwe woonbuurt in Zuidas: Ravel en is als Bijlage 1 bij het bestemmingsplan gevoegd. Onderdeel van het ontwikkelplan is het omgevingsdocument. Dit document is als Bijlage 2 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 4,5 hectare en ligt tussen de Beethovenstraat (aan de westkant), De Boelelaan/Boelegracht (aan de zuidkant), Antonio Vivaldistraat (aan de oostkant) en Maurice Ravellaan (aan de noordkant).

Het Ontwikkelplan gaat uit van een stedelijke dichtheid samen met hoge woon- en verblijfskwaliteit in een duurzame, groene setting. De buurt is gemengd en bestemd voor een brede doelgroep, de nadruk ligt op woningen voor gezinnen. Voor het woonprogramma is het uitgangspunt 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector.

Naast woningen komen er ook kantoren en verschillende voorzieningen, zoals een alles in één basis school, in de buurt. De buurt wordt autoluw. Parkeren vindt plaats in ondergrondse parkeergarages die aan de Maurice Ravellaan liggen. Aan de zuidkant van deze straat komt een servicestrook voor laden en lossen en kort parkeren.

In het Ontwikkelplan zijn de kader voor het te ontwikkelen gebied Ravel, waar voorliggend bestemmingsplan op ziet, opgenomen. De ambitie is een autoluwe, groene en gemengde woonbuurt in hoge dichtheid te ontwikkelen. Een buurt waar iedereen zich thuis voelt. Een buurt die primair gericht is op gezinnen en die aansluit op de ambities van Zuidas.

De openbare ruimte tussen de bouwblokken krijgt een autovrije, groene inrichting en wordt zo het bindende element van de buurt. We maken hoogwaardige verblijfsplekken om recreatie, ontmoeting en verblijf te stimuleren. Om de sociale samenhang in het gebied te versterken houden we de bouwkundige eenheden zo klein mogelijk. Hierdoor komen er veel voordeuren uit op de begane grond. Voor de verscheidenheid en levendigheid krijgen de gebouwen een gemengde invulling. Dit alles helpt om een hechte buurtgemeenschap te krijgen.

Het Ontwikkelplan Ravel is onder meer bedoeld om onze bestuurders te informeren over de plannen. Evenals alle stakeholders, belangstellenden en belanghebbenden die wonen en werken in het gebied. Daarnaast is het document ook bedoeld voor private en semi-private partijen, zoals ontwikkelaars en woningbouwcorporaties, die geïnteresseerd zijn in het ontwikkelen van de plannen.

Ravel wordt gefaseerd ontwikkeld met een geplande start bouw in 2022 en een laatste oplevering in 2034. De eerste tenders schrijven we uit in 2021.

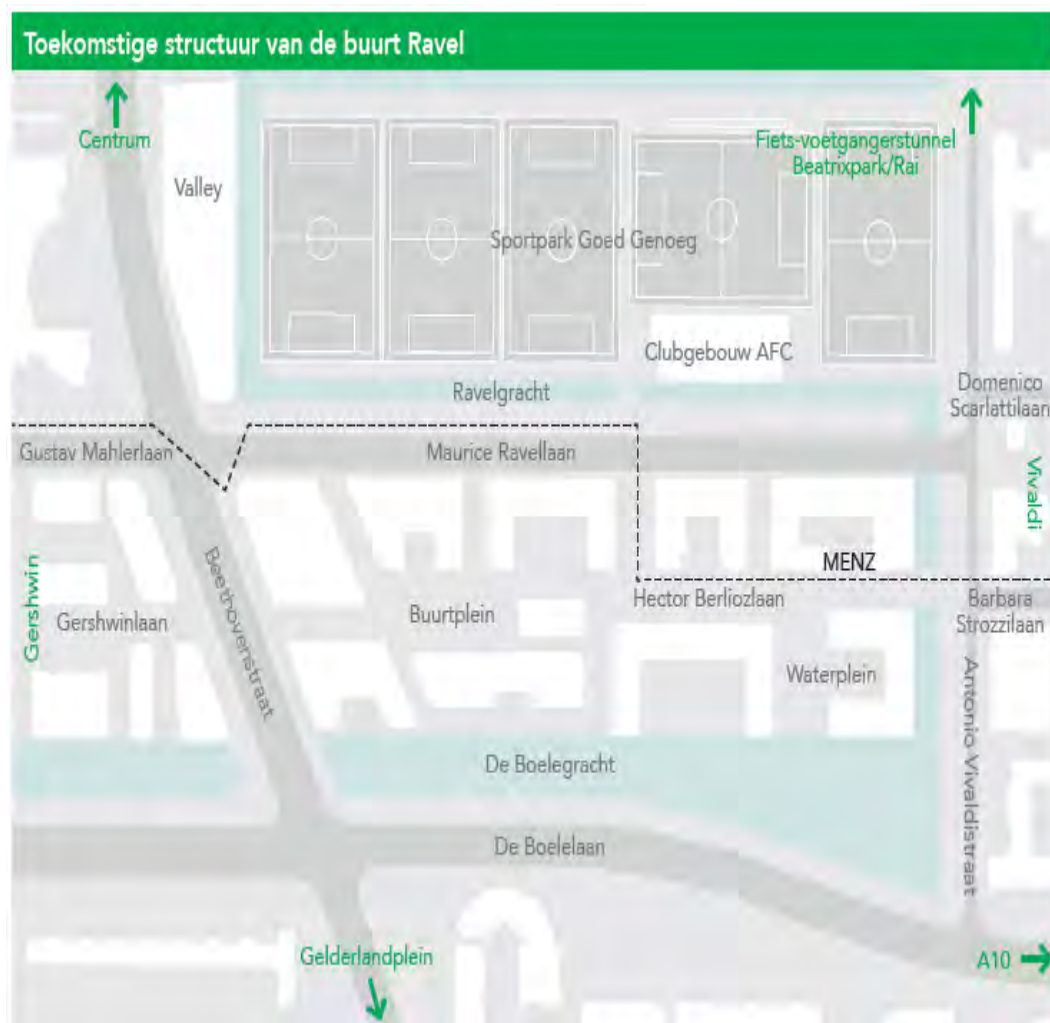
Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling van Ravel en het Ontwikkelplan dat voor het gebied is geschreven.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De nieuwe woonbuurt ligt tussen het centrumgebied van Zuidas (met station Zuid) en het aangrenzende deelgebied Vivaldi (met station RAI). Het stedenbouwkundige raamwerk van Ravel bestaat uit een overzichtelijke structuur van doorgaande stadsstraten, watergangen en bomenlanen. De hoofdstraat in het gebied is de Maurice Ravellaan. Die komt aan de westzijde uit op de Beethovenstraat en aan de oostzijde op de Vivaldistraat. Ten noorden van de Maurice Ravellaan liggen het nieuwe sportpark Goed Genoeg en Valley, een complex met woningen, kantoren en voorzieningen aan de Beethovenstraat. Ten zuiden van de Maurice Ravellaan komt de nieuwe woonbuurt Ravel. De De Boelegracht ligt aan de zuidzijde van Ravel en is het begin van een S-vormige waterstructuur die door het gebied heen slingert.

4.1.1 Toekomstige structuur



Toekomstige structuur van de buurt Ravel. De nieuwe buurt ligt ten zuiden van de Maurice Ravellaan. Ten noorden van deze straat ligt het nieuwe sportpark en Valley.

Maurice Ravellaan

De Maurice Ravellaan ligt in het verlengde van de Gustav Mahlerlaan. Beide straten hebben aan de zuidkant een continue rooilijn van bebouwing en aan de noordkant een langgerekte strook met verspreide boomgroepen. De Maurice Ravellaan en Gustav Mahlerlaan vormen een lange as van 1,5 kilometer. Daarmee zijn ze de 'ruggengraat' van het gebied tussen de A10-Zuid en de De Boele-laan. De Maurice Ravellaan heeft 2 x 1 rijstroken. We richten deze straat in als een 30 kilometerzone. Aan de zuidkant ligt een servicestrook voor laden en lossen en kort parkeren. Aan de noordkant loopt een wandel- en hardlooperoute langs het water. Deze route is onderdeel van een circuit met spel- en sportelementen rondom het sportpark.

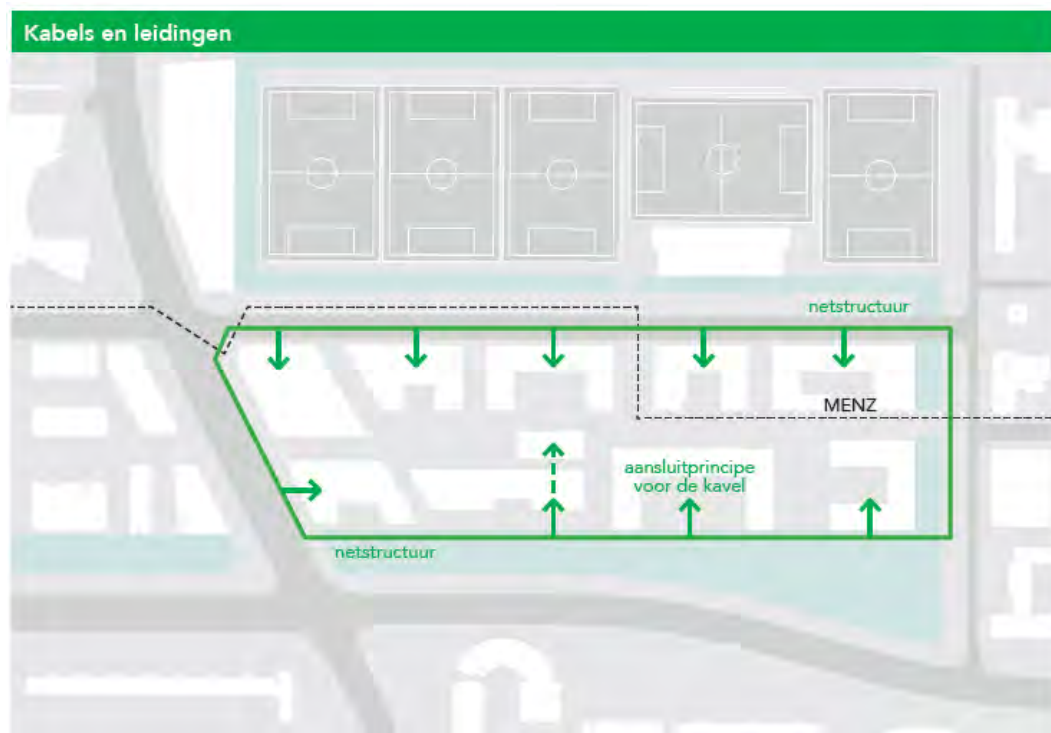
Beethovenstraat en Vivaldistraat

De Beethovenstraat verbindt Ravel met de binnenstad van Amsterdam en het Gelderlandplein in Buitenveldert. In dit deel bestaat de Beethovenstraat uit aaneengesloten bebouwing met voorzieningen en entrees op de begane grond.

De Vivaldistraat is voor Ravel een belangrijke toegangsweg. Als de fiets-voetgangerstunnel onder Zuidasdok klaar is, dan wordt de straat een belangrijke schakel voor langzaam verkeer tussen het Beatrixpark (in het noorden) en de Van Heenvlietlaan (in het zuiden). De Vivaldistraat krijgt een ruime en groene inrichting, langs het zuidelijk deel van de straat komt een gracht.

Kabels en leidingen

Het MENZ-tracé (tracé van ondergrondse kabels en leidingen) tussen de koppelvelden in de Vivaldistraat en Beethovenstraat gaan we verleggen. Het nieuwe tracé komt via de Hector Berliozlaan te liggen in de Maurice Ravellaan. Zo ontstaat er een verbinding met de bestaande bundeling van kabels en leidingen in het deelgebied Vivaldi en de bestaande Integrale Leidingen Tunnel (ILT) in het deelgebied Mahler.



De netstructuur van de buurt en het aansluitprincipe voor de individuele kavels. Voor de netstructuur is het uitgangspunt dat toekomstige tracés via de noord- en zuidzijde van het gebied lopen. Kavels worden vanaf één zijde aangesloten op de netstructuur.

4.1.2 Functioneel programma

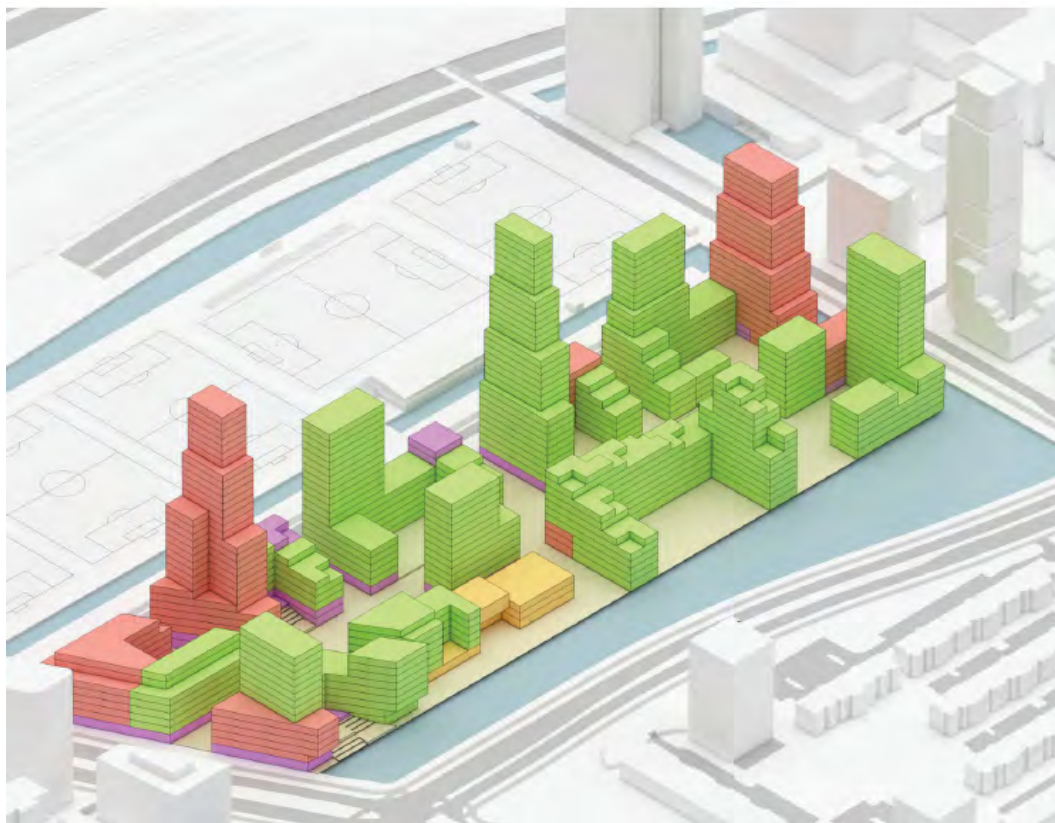
Het stedenbouwkundig plan geeft het kader voor de planontwikkeling in het gebied. Het zorgt voor een gemengd programma van in totaal circa 198.400 m² bvo. Ruim 60% van het programma bestaat uit woningen (circa 125.000 m² bvo), waarbij de stedelijke woningbouwprogrammering (40-40-20) geldt. Het gaat om de bouw van circa 1.350 woningen, waarbij we uitgaan van een gemiddelde woninggrootte van 93 m² bvo. Het programma bestaat verder uit kantoren (circa 57.600 m² bvo) en voorzieningen, waaronder de alles in één school Kindercampus Zuidas (IKC). Om in de toekomst goed in te kunnen springen op nu nog niet bekende ruimtevragen is in het plan ook een nader in te vullen programma van iets meer dan 4.000 m² bvo opgenomen.

Het programma per fase in m ² bvo				
	Woningen	Kantoren	Voorzieningen	Bijzondere voorzieningen
Fase 1	22.687 m ²	6.092 m ²	345 m ²	4.255 m ²
Contractvorming 2021-2023				Kindercampus Zuidas (IKC)
Realisatie 2023-2026				
Fase 2	27.162 m ²	28.401 m ²	3.736 m ²	Mogelijkheid parkeergarage
Contractvorming 2023-2025				Circa 250 plekken
Realisatie 2025-2028				Ruim 4.000 m ² nader te bepalen programma
Fase 3	33.157 m ²	19.537 m ²	1.471 m ²	Mogelijkheid parkeergarage
Contractvorming 2025-2027				Circa 250 plekken
Realisatie 2027-2030				
Fase 4	41.976 m ²	3.584 m ²	1.042 m ²	
Contractvorming 2029-2031				
Realisatie 2031-2034				

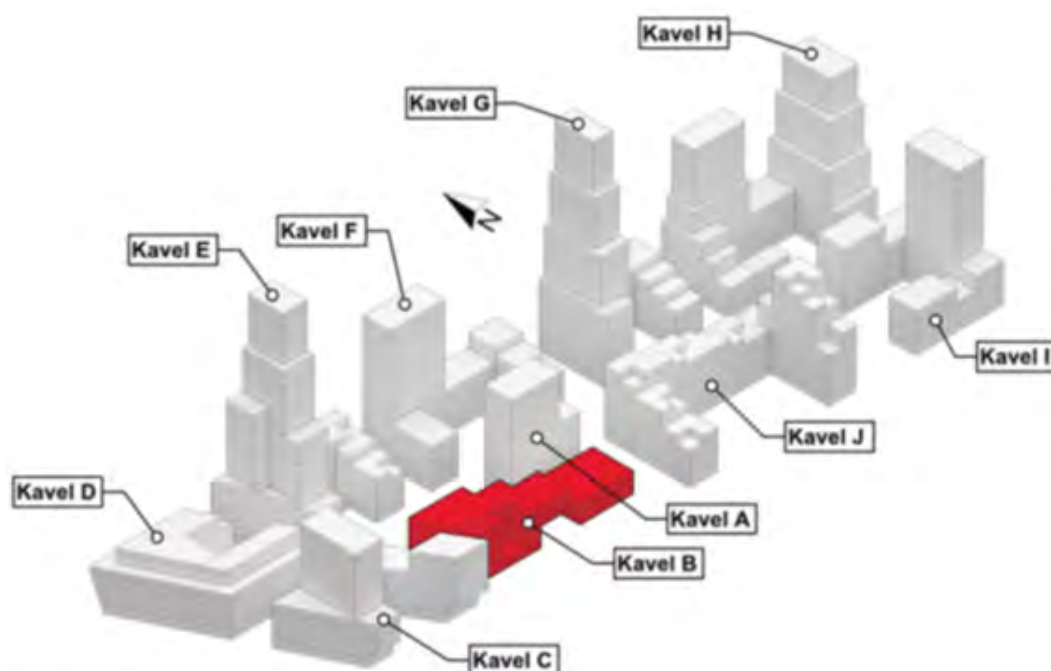
Bron: Ontwikkelplan, maten zijn indicatief

In onderstaande figuren is de voorbeelduitwerking functieverdeling per kavel te zien.

De functieverdeling binnen het stedenbouwkundig ontwerp. Woningen (groengekleurd) zijn verspreid over het gebied, grote kantoorvolumes (rood gekleurd) liggen in de flanken. Voorzieningen (paars gekleurd) liggen aan de hoofdstraten en rondom het buurtplein. Samen met Kindercampus Zuidas (geel gekleurd) geven ze reuring aan deze centrale ontmoetingsplek.



Figuur: toekomstige bebouwing en Ravel, uit Ontwikkelplan 2020, voorbeelduitwerking



Figuur: figuur met kavelletters

Op bijna alle kavels komen woningen voor en op kavel F, G, H en J is tevens ruimte voor een levendig programma, waaronder wonen en werken op de eerste en tweede verdieping. Kantoren zijn uitgesloten op kavel A, B en F. Op de andere Kavels behoren kantoren tot het programma. Verder is er ruimte voor diverse voorzieningen zoals detailhandel (kavel C, en D), een supermarkt (Kavel C of D), kunst en cultuur (Kavel E, F, G, of H), sport en ontspanning (Kavel D), horeca (Kavel A, D, E, G, I en J) en kleinschalige bedrijvigheid (kavel E, F, G of H). Voor het nader in te vullen programma is ruimte gereserveerd op kavel E en F. Op kavel B komt een school en op kavels B, E, F, I en J is ruimte voor andere maatschappelijke voorzieningen.

kavel	wonen	levendig programma	kantoor	voorzieningen	nader in te vullen	maatschappelijk
A	8.200		0	400		
B1(school)	0		0	0		3.500
B2	5.725					575
C	9.700		5.880	920		0
D	6.100		10.000	1.800		
E	4.240		18.350	1.105	1.980	325
F	15.800	1.150	0	175	2.050	325
G	20.400	550	3.800	550		
H	13.500	1.200	15.550	950		
I	16.000		2.300	375		325
J	21.800	1.500	1.350	0		350

Tabel: functies per kavel, maten indicatief

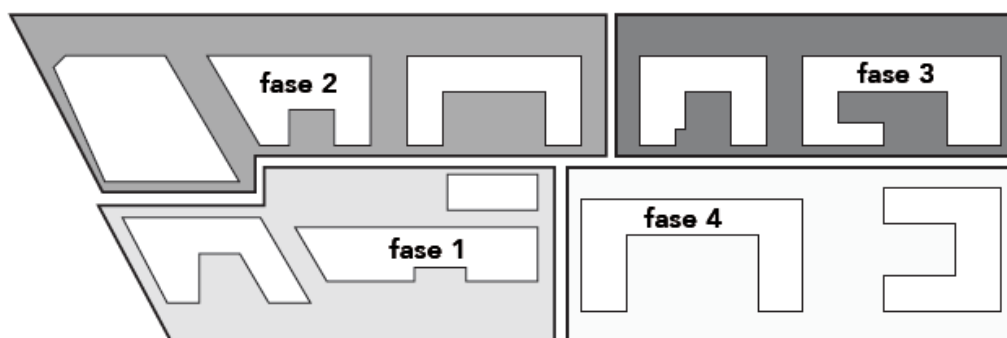
In het bestemmingsplan is een flexibiliteitsregeling opgenomen, waarbij met programmatabellen invulling is gegeven aan de verschillende functies per kavel. In artikel 3.4 van de planregels zijn de programmatabellen opgenomen. In het gebied is een mix van functie opgenomen. Voorzieningen zijn gelet op de omvang ondersteunend aan de functies waarvoor meer programma is gereserveerd: kantoren

en wonen. De voorzieningen voorzien hoofdzakelijk in een lokale behoefte.

Er is sprake van een gemengd woongebied.

4.1.3 Fasering

De ontwikkeling van Ravel is te groot en te ingewikkeld om in één keer aan één partij (of consortium) uit te geven. Ravel hebben we daarom opgedeeld in 10 kavels. De ontwikkeling gebeurt gefaseerd en duurt ongeveer 12 tot 15 jaar. Om een economische crisis op te kunnen vangen is het belangrijk om flexibel in fasering en verkaveling te zijn. En om verschillende partijen aan bod te laten komen, zoals corporaties en bijvoorbeeld partijen die actief zijn in het middensegment. Zo kunnen we voorkomen dat deze partijen risicovol mee moeten ontwikkelen met bijvoorbeeld het kantoorprogramma of een gedeelde parkeervoorziening. Daarom is het belangrijk dat we kavels op kunnen knippen in kleinere eenheden of bouwdelen.



De fasering van het gebied, opgeknipt in vier fases.

In de figuur in paragraaf 4.1.2. is een overzicht van de kavels die bij deze fasering horen, gegeven.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Aan de noordzijde van de woonbuurt Ravel komen het nieuwe gemeentelijk sportpark Goed Genoeg en het multifunctionele gebouw Valley.

Gemeentelijk sportpark Goed Genoeg

Het nieuwe sportpark krijgt een bijzondere plek tussen de hoogbouw in Ravel en Vivaldi. Het hart van dit sportpark wordt gevormd door een centraal gelegen hoofdveld met een nieuw clubgebouw voor AFC. De hoofdtoegang bestaat uit een brede brug die rechtstreeks aansluit op de omgeving. Het sportpark krijgt vijf kunstgrasvelden en wordt gefaseerd aangelegd. De eerste fase, het oostelijk gelegen veld, is in 2018 opgeleverd. Onder dat veld ligt een openbare garage met 360 parkeerplaatsen. Het grootste deel van het sportpark wordt medio 2020 opgeleverd, het gehele sportpark zal in 2021 klaar zijn.

Valley

Aan de Beethovenstraat, tegenover ABN-AMRO, wordt Valley gerealiseerd. Dit is een gebouw met 198 woningen, kantoren en diverse voorzieningen. Het wordt een opvallend gebouw met veel groen in de vallei en op de balkons en terrassen aan de gevel. Valley maakt op een krachtige manier zichtbaar dat Zuidas verandert van een monofunctionele kantorenlocatie in een gemengd stedelijk gebied. Het gebouw heeft een totale oppervlakte van ongeveer 57.000 m2 bvo en wordt in het voorjaar van 2021 opgeleverd.

4.2.1 Stedenbouwkundig ontwerp

Ravel wordt een woonbuurt waar verschillende functies in een hoge dichtheid samenkomen. De openbare ruimte van het binnengebied bestaat uit een autovrij park met fiets- en voetpaden. De bouwblokken in dit park hebben verschillende afmetingen. Ze vormen een afwisselend patroon van middelhoge bebouwing met hoge torens en hebben aan alle zijden een begane grond met ramen en entrees.

De buurt heeft een formele buitenkant en een informele binnenkant. De drukte van de stad zit vooral aan de randen (de buitenkant), de geborgenheid zit vooral in het gebied tussen de bouwblokken (de binnenkant). De noord-zuid straten verspringen in de meeste gevallen, waardoor het einde van de straat eindigt met een bouwblok.

De buurt sluit goed aan op de omgeving. De bebouwing loopt in hoogte af van het noorden (Maurice Ravellaan) naar het zuiden (De Boelelaan). Hierdoor ontstaat er een geleidelijke overgang naar Buitenveldert en zijn er goede condities voor bezonning van de woningen. De basishoogte van de bebouwing is 20 tot 30 meter. Hogere accenten zijn verspreid in het gebied zichtbaar, de hoogte varieert van 50 tot 115 meter. De bouwhoogte is op een paar plekken hoger dan in Zuidas is voorzien. Voor die afwijkende hoogte hebben we van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een verklaring van geen bezwaar gekregen.

De stedenbouwkundige opzet van Ravel sluit aan op het deelgebied Gershwin. Dat is het gebied direct ten westen van de Beethovenstraat. Ook daar wisselen hoge torens en middelhoge bebouwing elkaar af. De bouwblokken in Ravel zijn echter groter en verschillen qua formaat. Een aantal blokken is dusdanig groot dat er ruimte is voor collectieve binnenterreinen. Een groot deel van die binnenterreinen is openbaar toegankelijk.

Ieder bouwblok bestaat uit kleinere eenheden of bouwdelen. Deze opdeling hangt samen met een aantal belangrijke ontwerpprincipes voor de buurt:

- We willen zoveel mogelijk voordeuren die uitkomen op de straat. Dit draagt bij aan de levendigheid en sociale cohesie in het gebied.
- We vermijden zoveel mogelijk lange corridor- of galerijontsluitingen.
- Woningtypen en financieringscategorieën mengen we waar mogelijk op kavelniveau zodat er een diverse samenstelling van bewoners kan ontstaan.
- We willen smalle panden met verticale ontsluitingen zodat we deze panden later relatief eenvoudig kunnen aanpassen in hoogte en functie.
- Het straatbeeld is afwisselend en sluit aan bij de menselijke maat van fietsers en voetgangers.
- De begane grond van de gebouwen heeft een bruto hoogte van 4,5 meter. Deze laag is geschikt voor uiteenlopende functies, zoals kleinschalige bedrijfsruimten, voorzieningen en grondgebonden woningen.
- De bovenverdiepingen hebben een bruto hoogte van 3,3 meter.
- Technische voorzieningen, zoals elektriciteitsvoorzieningen en fietsenstallingen, houden we zoveel mogelijk uit het zicht.
- Door de losse verkaveling en afwisselende blokmaat ontstaat er een intieme, speelse opzet met veel openbaar groen, collectieve binnenterreinen en bijzondere verblijfsplekken.
- De openbare ruimte tussen de bouwblokken wordt helemaal autovrij.

4.2.2 Programma

Het stedenbouwkundig ontwerp biedt ruimte aan een gemengd programma. Ruim 60% van het programma bestaat uit woningen. Het overige programma bestaat uit kantoren en voorzieningen. De totale plancapaciteit van ruim 198.000 m² bvo is groter dan het maximaal toelaatbare vloeroppervlak van 192.690 m² bvo dat in het Herzien Uitvoeringsbesluit voor Ravel (2015) is voorzien. In het programma treedt alleen een overschrijding op van het kantoorprogramma; het programma voor deze functie is ruim 2.000 m² bvo groter dan het maximaal toelaatbare vloeroppervlak volgens het Herzien Uitvoeringsbesluit.

Binnen het woningaanbod leggen we de nadruk op ruime, betaalbare woningen voor gezinnen. Het woningprogramma is opgesteld volgens de 40-40-20 regeling (dat wil zeggen 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector) en omvat ongeveer 1.350 woningen. Circa 4.500 m² van het totale woningaanbod is mede bestemd voor grondgebonden woon-werkwoningen. De gemiddelde woninggrootte is 93 m² bvo.

In het plan voor Ravel hebben we ruimte voor ongeveer 11.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Daarnaast is er op loopafstand in de omgeving een ruim aanbod aan voorzieningen, zoals het gemeentelijk sportpark Goed Genoeg, het winkelcentrum Gelderlandplein en het verzorgingshuis Vreugdehof. De verdere uitwerking van het voorzieningenprogramma in Ravel stemmen we af op dergelijke functies in de omgeving.

Programma				
Functie	Oppervlakte totaal (m ² bvo)	Oppervlakte per woning (m ² bvo)	Aantal woningen	Percentage
Woningen	124.982	93	1.350	63
Studenten/jongeren huisvesting	5.405	40	135	40%
Sociale huur	34.454	85	405	
Middensegment huur marktconform	11.710	65	180	40%
Middensegment huur groot	39.634	110	360	
Vrije sector koop/huur	33.779	125	270	20%
Kantoren	57.614			29
Maatschappelijke voorzieningen	5.541			6
Commerciële voorzieningen	6.208			
Nader te bepalen programma	4.032			2
	198.377			100

De verdeling van het programma. Ruim 60% van het programma is bestemd voor woningen.

Bron: Ontwikkelplan: maten zijn indicatief

Commerciële voorzieningen

De commerciële voorzieningen in Ravel liggen vooral aan de hoofdstraten en rondom het buurtplein. Aan de Beethovenstraat komen grootschalige functies die passen bij het voorzieningenaanbod in Valley. Aan de Maurice Ravellaan willen we een gevarieerd straatbeeld met een mix van kleinschalige bedrijfsruimten, voorzieningen en grondgebonden woningen. Kleinschalige bedrijfsruimten bieden ruimte

aan de maakindustrie en creatieve ondernemers, ambachtswerk. Denk hierbij aan een meubelmaker of kleine bierbrouwerij.

Er is ruimte voor een supermarkt van maximaal 1.000 m² voor de dagelijkse behoeften aan boodschappen. Daarnaast is er plek voor diverse winkels met een oppervlak van maximaal 200 m² per voorziening. Het totale aantal m² detailhandel is gemaximeerd op 1.500 m², gelijk aan het bestemmingsplan 'Zuidas-Ravel' (het hiervoor geldende bestemmingsplan). Voorliggend bestemmingsplan is in zoverre conserverend van aard. Daarnaast is geconcludeerd dat detailhandel in het gebied nog steeds een passende functie is. Het aantal woningen en bedrijven rechtvaardigt de detailhandelfunctie zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

Rondom het buurtplein zijn publieke functies mogelijk gemaakt die ook in de avond en in het weekend moeten zorgen voor levendigheid. In het kader van optimale bezonning is horeca aan de noord- en oostkant van dit plein gepland. Voor horeca is ook ruimte op strategische hoeken aan de Maurice Ravellaan.

Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen liggen voornamelijk aan de noord-zuidstraten. Denk bij deze voorzieningen aan een buurtkamer, gezondheidscentrum of broedplaats.

Kindercampus Zuidas is sinds 2016 tijdelijk gehuisvest in Ravel en krijgt in 2024 een definitief onderkomen in het gebied. Deze alles in één school biedt onderdak aan een basisschool, een gymzaal en een kinderdagverblijf. Het schoolgebouw krijgt een vloeroppervlak van ongeveer 3.300 m² en is toegankelijk via een entree aan het buurtplein. Het aangrenzende kinderdagverblijf van ongeveer 600 m² wordt ondergebracht op de begane grond van een lage woontoren. Voor de buitenruimte is een terrein gereserveerd van ongeveer 350 m² voor de onderbouw, 850 m² voor de bovenbouw en 400 m² voor het kinderdagverblijf. Kinderen in de bovenbouw spelen op het royaal bemeten buurtplein.

Kantoren

In het plan is ongeveer 60.000 m² opgenomen voor kantoren en bedrijven. De programmatische uitwerking sluit aan op vastgesteld beleid uit het 'Kantorenplan 2019-2026'. De trend is dat nieuwe kantoorgebouwen een flexibel casco hebben, zodat ze eenvoudig kunnen veranderen in een andere functie. Kantoren met een groot vloeroppervlak komen aan de Beethovenstraat en de Vivaldistraat. Naast de bestaande juridische en zakelijke dienstverlening willen we ook aan andere sectoren ruimte bieden in Zuidas. Daarom nemen we in het gebied ook plekken op voor co-working die passen bij de fijnmazige structuur van een woonbuurt.

4.2.3 Openbare ruimte

De nieuwe buurt Ravel ligt in het hart van Zuidas. De stedenbouwkundige opzet en dichtheid van de naastgelegen buurt Gershwin zetten we hier door. Gershwin en Ravel worden ruimtelijk met elkaar verbonden via de Gustav Mahlerlaan, een straat die in oostelijke richting doorloopt, de Beethovenstraat kruist en uitkomt bij de Maurice Ravellaan.

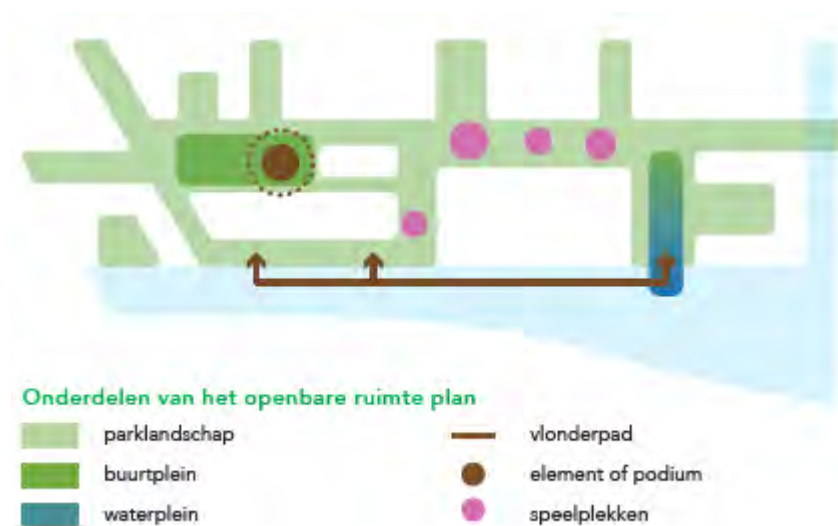
De inrichting van de openbare ruimte is uniek door zijn groene hart ondanks de hoge dichtheid. De toegepaste materialen voor bestrating en boomsoorten sluiten naadloos aan op het centrumgebied van Zuidas, maar de sfeer is heel anders. Rondom de buurt liggen de brede stadsstraten waar de reuring van het stedelijk leven zich afspeelt. Het binnengebied wordt daarentegen een groene oase in de stad, waar je even kunt ronddwalen en verblijven. De openbare ruimte is aaneengesloten groen, openbaar en helemaal autovrij. In het groen ligt een netwerk van paden waar voetgangers en fietsers zich vrij kunnen

verplaatsen.

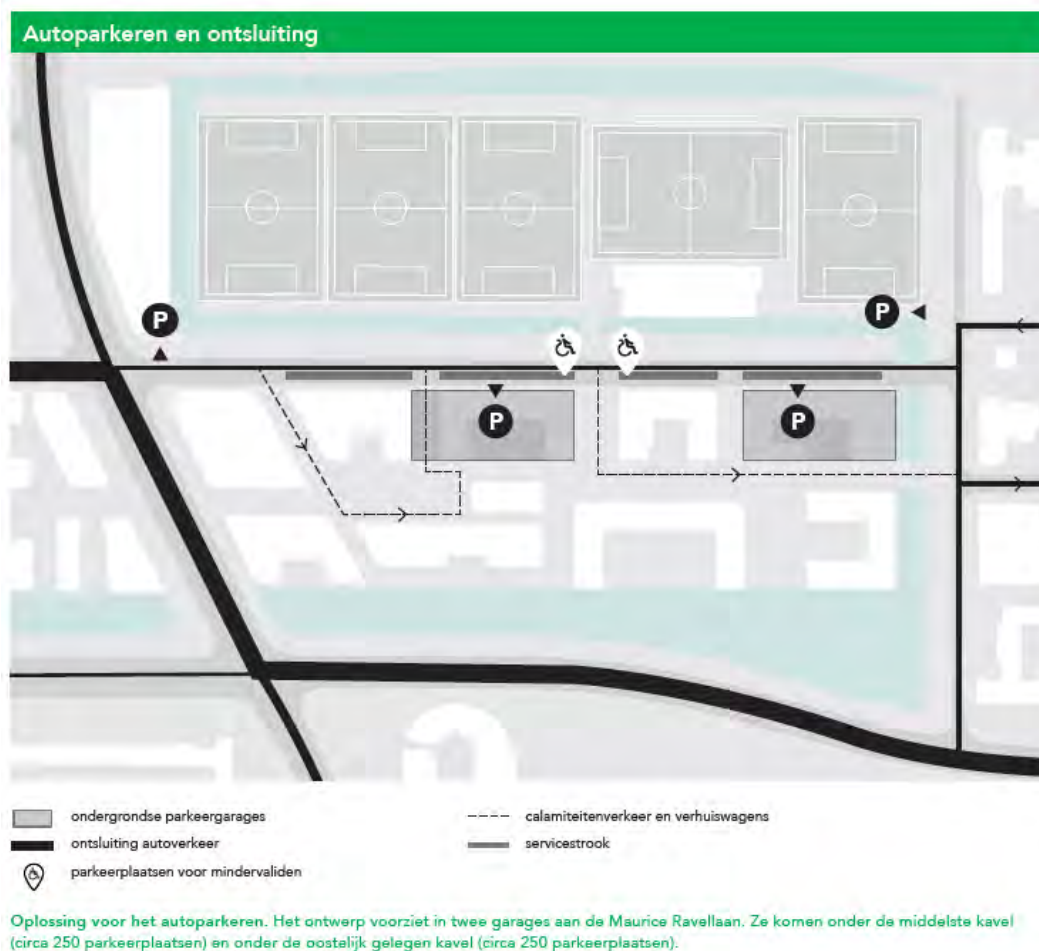
De ontwerputgangspunten voor de openbare ruimte zijn:

- Hoogwaardig groen, water en hoge verblijfskwaliteit;
- Groen landschap met de voetganger en de fietser centraal.

De groene uitstraling van het parklandschap wordt versterkt door een reeks binnenterreinen, die als kleine parkjes in een aantal bouwblokken liggen en waar bewoners ruimte hebben voor verblijf, ontmoeting en spel. Met speciaal voor de buurt ontworpen sport- en spelmogelijkheden voegen we extra karakter toe aan de buurt. De bomen hebben bij aanplant al een flinke maat, geven schaduw en helpen hittestress te voorkomen. Ook het opvangen en bergen van regenwater gaan we zichtbaar maken bij de inrichting van de openbare ruimte.



De autoluwe situatie betekent dat de ontsluiting van het plangebied via de noordzijde (Ravellaan) plaatsvindt. Aan de noordzijde wordt voorzien in een oplossing voor autoparkeren.

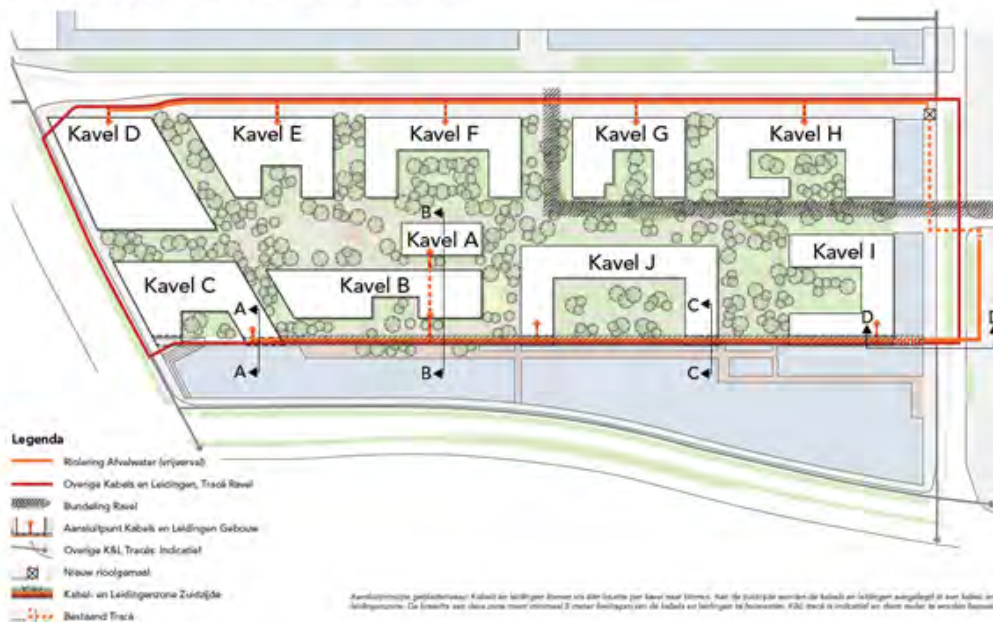


Aansluiting kavels

Voor het aansluiten van de kavels is ervoor gekozen dat elke kavel steeds van één zijde moet worden aangesloten. Ook is ervoor gekozen de aansluitingen te clusteren op één locatie. De distributie naar de diverse functies van de gebouwen (wonen, kantoren, voorzieningen) moet steeds binnen de kavel opgelost worden. Dat wil zeggen dat de kavels langs de Ravellaan uitsluitend vanuit de Ravellaan aangesloten kunnen worden en kavels langs de Boelegracht alleen vanuit de looproute langs de gracht.

Het parkachtig landschap van de binnenstraten staat aanleg van de grote hoeveelheid ondergrondse kabels en leidingen die nodig zijn voor de 198.000 m² BVO van Ravel niet toe. Bomen en kabels en leidingen gaan niet goed samen. In de binnenstraten zullen alleen kabels en leidingen liggen die nodig zijn voor het functioneren van de openbare ruimte, zoals de openbare verlichting. Uitzondering hierop is de laagspanningsaansluiting van de kavels, aangezien die met dezelfde kabels als de openbare verlichting wordt aangelegd. Verder is een uitzondering de corridor van een grote hoeveelheid doorlopende middenspannings- en glasvezelkabels die op 1,20 tot 4,50 m diepte onder het park doorloopt (de zgn. Bundeling). Dit vormt geen beperking voor bomen en groen.

Principes K&L Tracé Gebiedsniveau



Voor het gebied is een studie naar kabels en leidingen studie gedaan: "Kavelaansluitingen Ondergrondse Infrastructuur Ravel" waarin de aansluitprincipes zijn uitgewerkt.

Om de groene ontwikkeling van het gebied met groei van bomen mogelijk te maken is een aanlegvergunningstelsel in de planregels opgenomen. Bepaalde werkzaamheden zijn uitgesloten van een vergunningplicht, andere werkzaamheden zijn vergunningplichtig. In de artikelsgewijze toelichting, paragraaf 18.5.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

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 hierop volgende 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.

Volledigheidshalve is het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, deel A en deel B, als bijlagen 3 en 4 toegevoegd.

5.2 Regelgeving

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 verankerd in de Wet milieubeheer. 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 Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

De categorieën en besluiten waarvoor een directe m.e.r.-plicht, dan wel een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, zijn aangewezen in het Besluit m.e.r. 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 voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

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.

Plangebied MER Zuidas - de Flanken

5.3.1 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.

5.3.2 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 automobilititeit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerslawaai 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 trekkans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Effectbeoordeling

Voor de criteria 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 (zie hierover ook paragraaf 6.2 Verkeersbeleid). Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan bepaald. Daarnaast zal het project Zuidasdok voor wat betreft de beperking van geluidhinder aanzienlijke positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken (zie ook hoofdstuk 7 Geluid).

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 het bestemmingsplan worden geborgd en welke bij de verdere planuitwerking aan bod kunnen komen.

5.4 Conclusie

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 voorliggend bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, is de conclusie dat alle benodigde milieutechnische informatie voor de besluitvorming voorhanden is.

Op het gebied van de verkeersafwikkeling bleken maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Deze zijn inmiddels genomen. Voor Zuidas is gekozen voor een programmatische aanpak, waarbij middels monitoring en actualisatie van verkeerskundig onderzoek tijdig in beeld wordt gebracht welke knelpunten zich kunnen voordoen, zodat ook maatregelen tijdig kunnen worden genomen. Deze aanpak wordt onverminderd voortgezet.

Alle overige aspecten hebben vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan wordt in het voorliggende bestemmingsplan de nodige aandacht besteed. In de hierna volgende hoofdstukken wordt hier nader op ingegaan.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie bijlage 4). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER.

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

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

De Taskforce is betrokken geweest bij de actualisaties van de verkeersstudie 2011 die in 2013, 2014 en 2017 zijn uitgevoerd. Uit het meest recente Verkeersonderzoek Zuidas 2017 blijkt dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (die niet waren voorzien in de studies uit 2011, 2013 en 2014) er nieuwe aandachtspunten en één knelpunt zal optreden waarvoor maatregelen nodig zijn. In het verkeersonderzoek is een verkenning naar de oplossingsrichtingen opgenomen.

Om de programmatische aanpak en de bereikte resultaten beter toe te lichten wordt eerst een samenvatting gegeven van de eerdere verkeersonderzoeken. Daarna worden de uitkomsten van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 behandeld en de uitkomsten van het meest recente verkeersonderzoek. Tevens wordt het samenwerkingsverband van de en de afspraken van het Convenant nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op andere verkeerderelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren.

6.2 Verkeersbeleid

6.2.1 Programmatistische aanpak

Het grootschalige karakter van het project Zuidas, in combinatie met de lange doorlooptijd en de grote mate van onvoorspelbaarheid van wijze waarop de daadwerkelijke ontwikkeling plaatsvindt, noodzaakten tot een programmatistische aanpak. Daarmee is in 2011 gekozen voor een werkwijze ter onderbouwing van juridisch-planologische besluiten. Deze *werkwijze* zal onverkort worden voortgezet.

Het doen van onderzoek is een belangrijk onderdeel van de werkwijze, maar de programmatistische aanpak behelst meer. Behalve te onderzoeken welke knelpunten zich kunnen voordoen, wordt ook bekeken *welke maatregelen* mogelijk zijn, wordt in beeld gebracht wanneer de knelpunten zich kunnen voordoen, zodat maatregelen ook tijdig kunnen worden genomen, en ook daadwerkelijk worden genomen. Dit vraagt om periodieke actualisatie van onderzoeken, maar ook bijsturing van onderzoeken wanneer zich bijvoorbeeld programmatistische wijzigingen voordoen.

Met de programmatistische aanpak is de afgelopen jaren werk gemaakt van de daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid van Zuidas. Een groot aantal knelpunten is reeds aangepakt en verdere verbetering is in voorbereiding. Daarmee onderstreept de programmatistische aanpak ook dat de gemeente het goed bereikbaar maken en houden van de Zuidas serieus aanpakt. Potentiële knelpunten zijn en worden in beeld gebracht, zodat maatregelen tijdig konden en kunnen worden genomen. Geconcludeerd moet dan ook worden dat de programmatistische aanpak in de praktijk zeer goed functioneert.

6.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

De programmatistische aanpak zoals die tot op heden is gehanteerd, kende een aantal stappen:

- Allereerst is de eindsituatie in beeld is gebracht. Hiermee werd de uitvoerbaarheid van het flankenprogramma als geheel onderbouwd (Verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmc, versie: 17-01-2011, bijlage bij deel B van het MER).
- Vervolgens is onderzocht wanneer deze knelpunten zich redelijkerwijze op zijn vroegst zouden voordoen (Verkeersstudie Zuidas 2011, Concept Versie 20 april 2011, geaccordeerd door de Gemeenteraad op 14 juli 2011). Daarbij is gekeken naar de effecten bij een verwachte programmaontwikkeling voor de jaren 2015 en 2020. Voor de situatie 2015 werd als input voor het onderzoek dat programma genomen waarvan het de verwachting was dat dit in 2015 zou zijn opgeleverd en in gebruik genomen. Voor de situatie 2020 werd als input genomen het totale programma van de bestemmingsplannen waarmee we op dat moment bezig waren, of op korte termijn mee aan de slag zouden gaan. Dit was niet het totale eindprogramma (dat immers reeds was beschouwd in het kader van de Verkeersstudie MER).

Hiermee was in beeld gebracht dat het totale project gerealiseerd kon worden, welke knelpunten er op langere termijn (2020) zouden gaan optreden, en welke knelpunten er op korte termijn (2015) zouden optreden.

Op basis van deze gegevens is het Actieplan weginfrastructuur 2011 opgesteld. Hierin zijn per knelpunt ook de maatregelen beschreven, en is een kostenraming voor de benodigde oplossingen en op hoofdlijnen een planning van de aanpak opgenomen. Uitgangspunt is daarbij dat het potentiële knelpunt wordt aangepakt voor het knelpunt zich zou voordoen. Het actieplan is door de Gemeenteraad vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur, vastgesteld door de Gemeenteraad 14 juli 2011). Vervolgens is ook met de daadwerkelijke aanpak van de knelpunten begonnen.

Een programmatistische aanpak vraagt (behalve om een actieplan) ook om monitoring, en waar nodig,

bijsturing. In het actieplan is aangegeven dat periodiek monitoring en actualisatie zal plaatsvinden. Het actieplan geeft daarmee een aanzet tot de werkwijze van programmatische aanpak, en is inhoudelijk een onderdeel daarvan.

Reeds in 2013 is het verkeersonderzoek geactualiseerd (Verkeersstudie 2013 Zuidas - Flanken, 10 april 2013). Reden voor actualisatie waren onder meer aanpassingen in het gemeentelijk verkeersmodel, maar ook een aangepaste vastgoedprogrammering en -fasering. Bij de actualisatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De meeste van de maatregelen uit het actieplan zijn hierin als reeds genomen betrokken.
- Daarbij is gekeken naar de situatie tien jaar vooruit, met daarin het programma van alle bestemmingsplannen Zuidas zoals die waren vastgesteld of op stapel stonden.

De actualisatie borduurde daarmee voort op de eerdere bevindingen. De studie bracht geen nieuwe knelpuntlocaties in beeld. Wel bleken de voorgenomen maatregelen met betrekking tot enkele eerder in beeld gebrachte knelpunten niet afdoende. Hiervoor zijn aanpassingsvoorstellen gedaan. Deze konden nog worden betrokken bij de uitvoering van de te nemen maatregelen. Ze zijn als aanvulling op het actieplan beschouwd. Omdat zich geen nieuwe knelpunten voordeden was het niet nodig in beeld te brengen wanneer de knelpunten zich zouden voordoen. Dat was voor de bestaande knelpunten immers reeds bekend.

Ook in 2014 was er aanleiding tot actualisatie van de verkeersstudie. Daarin zijn eveneens eerder voorziene maatregelen als reeds genomen betrokken.

Op zichzelf zijn de eerdere studies daarmee achterhaald, ware het niet dat telkens in de opeenvolgende studies is voortgeborduurd op de voorgaande studie, in die zin dat de daarin voorgestelde maatregelen als reeds genomen werden beschouwd. Dit past binnen de hiervoor gekozen programmatische aanpak. Tegelijkertijd is voor een goed begrip van het laatste onderzoek enig inzicht in de bevindingen van eerdere studies noodzakelijk. Om die reden zijn de betreffende studies ook als bijlage aan voorliggende toelichting toegevoegd in paragraaf 6.2.3 is een inhoudelijk overzicht gegeven van de voorafgaande studies.

Het Verkeersonderzoek Vivaldi en Ravel is het meest recente verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek wordt besproken in paragraaf 6.2.4).

6.2.3 Voorgaande onderzoeken

6.2.3.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

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

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

Geconcludeerd werd dat de ontwikkeling vooral effect zou hebben op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 lieten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) was het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Intensiteit / Capaciteit

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C

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

In het studiegebied bleek de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding te hebben. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 zou verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel was een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Het ging echter om een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

Kruispunten

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

Uit het onderzoek bleek dat binnen Zuidas maatregelen nodig zouden zijn. Wanneer de knelpunten zich zouden voordoen, was niet onderzocht. Daartoe werd in 2011 een aanvullende studie gedaan.

6.2.3.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

De verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 5) is in feite een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken was opgesteld. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur in relatie tot de feitelijk verwachte vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Daarbij zijn twee fases beschouwd: verkeerskundige effecten bij verwacht programma 2015 en verkeerskundige effecten bij verwacht programma (eindbeeld) in 2020.

Het beeld kwam grotendeels overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen bleek er sprake van een te verwachten beperkte verslechtering of verbetering.

In de studie werd geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moest worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 6). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

In paragraaf 6.2.3.6 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen.

6.2.3.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

De verkeersstudie 2011 werd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas - Flanken geactualiseerd (zie bijlage 7). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook werd een aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma (het gevolg van marktontwikkelingen) in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 was het onderzoek met name gericht op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. In de Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of de maatregelen uit het Actieplan nog toereikend en/of noodzakelijk waren. In de

Verkeersstudie 2013 zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken. Uitgegaan werd van een eindjaar 2023.

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

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

In paragraaf 6.2.3.6 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen.

6.2.3.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

In 2015 heeft met de afronding van de Verkeersstudie Zuidas 2014 wederom een actualisatie van de onderzoeken plaatsgevonden (zie bijlage 8). Reden voor actualisatie was dat enkele projecten eerder of met een ander programma zouden worden uitgevoerd dan in 2011 en 2013 was voorzien. De Verkeersstudie 2014 is dan ook vooral een actualisatie van het verkeersonderzoek op basis van gewijzigd ruimtelijk programma.

Ook het programma dat voorliggend bestemmingsplan Beethoven, tweede fase mogelijk maakt, is in de Verkeersstudie 2014 opgenomen.

Om de doorstroming op de kritieke kruispunten te verbeteren, is een aantal maatregelen ontwikkeld:

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid:

- Uit de nieuwe verkeerscijfers blijkt dat de huidige indeling van de Amstelveenseweg ter hoogte van de s108-zuid kritiek is. Er is een extra rechtsafvak nodig. Hiervoor is in het wegprofiel (uitbreiding richting het fietspad of richting de middenberm) ruimte.

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord:

- Het betreft het omklappen van de aansluiting richting A10 west naar de westzijde van het kruispunt.

De kruising De Boelelaan Oost / Van Leyenberglaan / Beethovenstraat

- Nadere analyse wijst uit dat het eerder voorspelde (Verkeersstudie 2013) knelpunt in de ochtendspits nog steeds optreedt. Er is een extra rechtdoorvak nodig vanuit de De Boelelaan Oost richting de De Boelelaan midden.

De kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost:

- Het huidige ontwerp voor deze nieuwe geregelde kruising blijkt niet goed te werken. De benodigde aanpassingen zijn reeds in beeld gebracht en zijn in staat het probleem te verhelpen zonder concessies aan de maatvoering van de De Boelelaan op dit deel van de weg.

De aansluiting De Boelelaan Oost / Europaboulevard / s109-zuid:

- Op de De Boelelaan Oost, bij de kruising met de Europaboulevard zijn drie rechtsafvakken nodig in plaats van de voorziene twee. Ook moet op de Europaboulevard (tussen de De Boelelaan en de oprit A10) een extra opstelvak worden gerealiseerd. Verder zijn er ook drie linksafvakken nodig op de Europaboulevard richting de aansluiting van de s109-zuid, en vervolgens drie opritvakken op de s109-zuid. Nadat de aanpassingen aan de s109-zuid uitgevoerd zijn, kunnen de Europaboulevard,

en de De Boelelaan worden aangepast.

Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan:

- Het bestaande wegprofiel van de Europaboulevard in zuidelijke richting heeft onvoldoende capaciteit. Er moet een derde rechtdoorvak worden gerealiseerd. Hier is in het verleden een reservering voor gemaakt in de middenberm.

Aldus zijn de knelpunten die in de Verkeersstudie 2014 worden gesignaleerd te voorkomen door het tijdig doorvoeren van maatregelen.

6.2.3.5 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling (waar het programma uit voorliggend bestemmingsplan onderdeel van uit maakt) is opgenomen, gereed gekomen (bijlage 9). Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA).

Relatie eerdere onderzoeken en Actieplan Weginfrastructuur

Het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 is een vervolg en verdieping op eerdere verkeersonderzoeken (in 2011, 2013 en 2014) en het Actieplan Weginfrastructuur 2011, en de noodzakelijke maatregelen die daarin werden benoemd. In eerdere verkeersonderzoeken (2011, 2013 en 2014) zijn maatregelen benoemd die noodzakelijk waren om de bereikbaarheid van Zuidas op peil te houden. De maatregelen uit het Verkeersonderzoek Zuidas 2011 zijn geborgd in het Actieplan uit datzelfde jaar. Daarop volgend zijn verdere maatregelen benoemd in de verkeersonderzoeken uit 2013 en 2014.

De huidige stand van zaken is dat alle maatregelen uit het Actieplan 2011 zijn of worden uitgevoerd. De laatste openstaande maatregel uit het Actieplan 2011 betreft de verbreding van de De Boelelaan Oost, welke momenteel in uitvoering is. Aanvullend daar aan zijn extra maatregelen benoemd in de verkeersonderzoeken van 2013 en 2014. De meeste daarvan zijn inmiddels in uitvoering of zijn in tijd belegd. Volledigheidshalve wordt de stand van zaken per hoofdmaatregel kort benoemd:

- In het Verkeersonderzoek Zuidas 2013 is geconstateerd dat de kruising De Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.
- In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / De Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.
- Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de De Boelelaan Oost richting de oprit s109-zuid van de A10 ondermaats kan zijn bij drukte op de A10-zuid. Dit is het gevolg van de zogenoemde Toerit Dosseerinstallatie (TDI) die de hoeveelheid verkeervanaf het stedelijk wegennet beperkt om de doorstroming op de A10 op gang te houden. In het onderzoek werd geconstateerd dat de op dat moment enige manier om dit te doen is door middels een werkgeversaanpak te sturen op minder autogebruik tijdens de spits. Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd biedt voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.
- In het Verkeersonderzoek 2014 zijn allereerst aanvullende maatregelen beschreven voor de kruisingen van respectievelijk de Beethovenstraat, de De Klencke en de Vivaldistraat met de De Boelelaan Oost. Voor al deze maatregelen geldt dat ze momenteel worden uitgevoerd in de verbreding van de De Boelelaan Oost.
- Daarnaast is gesignaleerd dat op langere termijn een derde rechtsafvak nodig is vanaf de De Boelelaan Oost richting de s109-zuid. Deze maatregel kan op zijn vroegst worden uitgevoerd als in het kader van Zuidasdok de verbrede oprit wordt opgeleverd. Technisch en ruimtelijk zijn reserveringen gemaakt binnen het profiel van de weg bij de huidige uitvoering, zodat de verbreding gemakkelijk kan worden uitgevoerd.

- Er is ook becijferd dat een extra rechtsafvak vanuit de Gustav Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte als gevolg van de bouwontwikkelingen nabij het kruispunt en de verkeersveiligheid van andere verkeersstromen (voetgangers en fietsers). Zodra de ruimte beschikbaar is worden tellingen gehouden en een schouw georganiseerd om de noodzaak van de maatregel nogmaals te toetsen. Tevens wordt gestreefd naar het zo snel mogelijk volledig maken van de kruising Mahlerlaan / Parnassusweg, welke het probleem structureel oplost.
- Tot slot zijn twee maatregelen benoemd die noodzakelijk zijn rondom de opritten van de s108 bij de Amstelveenseweg. Enerzijds het 'omklappen' naar de westzijde van de oprit s108-noord en anderzijds het toevoegen van een extra rechtsafvak vanaf de Amstelveenseweg richting de s108-zuid. Deze zijn beide afhankelijk van de uitvoering van Zuidasdok en worden meegenomen of gekoppeld aan de uitvoering daarvan.

Conclusies Verkeersonderzoek Zuidas 2017

Naar aanleiding van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 zijn de volgende conclusies geformuleerd. Voor de verkeerskundige onderbouwing, waaronder de uitgangspunten van het onderzoek, de resultaten van de modelberekeningen wordt verwezen naar het verkeersonderzoek dat als bijlage 9 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Algemeen beeld

De groei van het programma in Zuidas zet, conform bestaande en toekomstige plannen fors door. Het totale programma in Zuidas groeit van iets minder dan 1,9 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak in 2015 tot iets minder dan 3,5 miljoen vierkante meter bij een volledig ontwikkelde Zuidas (uitgaande van de huidige inzichten). Dit leidt tot een toename van het aantal inwoners met ruim 600% en arbeidsplaatsen met 57%. Het aantal studenten stijgt licht, maar blijft vrijwel constant. Het aantal arbeidsplaatsen stijgt echter in absolute zin nog altijd meer dan het aantal inwoners en dit blijft (zeker voor wat betreft autoverkeer) de dominante groep. Al deze nieuwe bewoners, bezoekers, werknemers en studenten betekenen extra verkeersbewegingen. De verdeling over de verschillende vervoersmiddelen verandert conform de voorspellingen niet of nauwelijks. Voor autoverkeer betekent dit dat het aantal ritten per dag groeit met circa 80% per 2030.

Het verkeersnetwerk in Zuidas is, mede als gevolg van eerder vastgestelde aanpassingen en de realisatie van Zuidasdok, vanaf 2027 over vrijwel de gehele breedte in staat om die groeiende hoeveelheid verkeer te verwerken. In de huidige situatie zit er op veel kruispunten nog iets meer lucht dan in de toekomst (ongeacht uitgevoerde of nog uit te voeren aanpassingen aan het stedelijk wegennet). De druk *binnen* het stedelijk wegennet neemt daardoor licht toe. Een belangrijk verschil met de huidige situatie is echter de capaciteit van de A10, en de op- en afritten. Op dit moment vormen, met name tijdens de avondspits, de opritten van de A10 flessenhalzen in het systeem. Deze hebben, door de drukte op de A10 zelf en de configuratie van de opritten te weinig capaciteit om het verkeer uit Zuidas te kunnen verwerken. Daardoor stroopt, bij ernstige incidenten op de A10-zuid, het verkeer op en staat het af en toe vast tot op de Mahlerlaan. Na aanleg van Zuidasdok, met parallelstructuur puur voor bestemmingsverkeer, zal deze uitstroom wel vlot verlopen. Ondanks de toenemende drukte op de weg, stijgt hierdoor de gemiddelde reistijd vanuit de Zuidas tot op de op- en afritten nauwelijks tussen nu en 2030.

Specifieke aandachtspunten

Zoals in hoofdstuk 4 en 5 van de Verkeersstudie Zuidas 2017 benoemd resteren er echter, ondanks de aanleg van Zuidasdok nog een aantal aandachtspunten (plekken waar meer capaciteit/kwaliteit wenselijk is). De aandachtspunten zijn:

Stijgende reistijden (met name aan de westzijde van Zuidas) gebied uit tijdens de avondspits. Aangezien hier infrastructureel niet veel aan te doen is, wordt aanbevolen om samen met werkgevers nog meer inzet te plegen op gedragsverandering van werknemers.

De kruising Mahlerlaan / Parnassusweg voor voetgangers aan de zuidzijde werkt volgens de normen maar biedt niet het comfort dat we eigenlijk zouden willen. Dit is met name van belang voor de voetgangersstroom tussen Station Zuid en VU/VUmc, en dient in een breder perspectief te worden bekeken.

De kruising Van der Boechorststraat / De Boelelaan is behoorlijk verzadigd en druk als gevolg van toenemend autoverkeer van en naar het huidige VU-terrein na herontwikkeling. Dit kan infrastructureel worden verlicht, of door goed te kijken naar de ontsluiting van het toekomstige herontwikkelde VU-terrein.

Tot slot dient aandacht te worden besteed aan de koppeling tussen de verschillende kruisingen van de De Boelelaan West. Hier dient te worden gezocht naar een manier om zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.

Specifieke knelpunten

Ten opzichte van eerdere verkeersonderzoeken Zuidas is er sprake van één niet eerder opgetreden knelpunt, namelijk de werking van de kruising Buitenveldertselaan / De Boelelaan. Voor deze kruising geldt dat, voordat tram 16/24 wordt doorgetrokken naar station Amsterdam Zuid (naar verwachting rond 2025) een oplossing moet worden gevonden. Deze veroorzaakt namelijk het grote probleem op dit kruispunt.

Proces en maatregelen

Het geconstateerde knelpunt, en de meeste van de geconstateerde aandachtspunten treden pas op na een periode van meer dan vijf jaar. Er hoeft dan ook geen apart Actieplan Weginfrastructuur te worden opgesteld. Wel behoeft de huidige inzet op gedragsverandering ten behoeve van het bereikbaar houden van Zuidas, die onder andere samen met de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas wordt gepleegd, extra inspanning. Daartoe hebben de Taskforceleden een jaar geleden een convenant ondertekend, hetgeen nu samen met onder andere gebiedsstichting Hello Zuidas en de Green Business Club Zuidas wordt omgezet naar concrete maatregelen en acties.

Voor de fysieke knel- en aandachtspunten geldt dat ze idealiter in samenhang moeten worden bekeken. Doordat de knelpunten pas op zijn vroegst optreden wanneer de VU de bestaande gebouwen van het betacluster sloopt en het terrein herontwikkelt, de studenten en onderzoekers verhuist naar de Schoolwerktuinen, waardoor de velden van SC Buitenveldert kunnen worden verplaatst naar de huidige locatie van de betacluster en de tramlus kan worden verwijderd, spelen deze zaken niet op korte termijn. De verwachting is dat dit op zijn vroegst in 2025 zal plaatsvinden. Om die reden is het nog niet nodig om nu uit de drie benoemde oplossingsrichtingen een definitieve variant te kiezen. Wel is het verstandig om daar alvast op voor te sorteren.

Om dat laatste in gang te zetten is het voorstel om samen met de VU en het VUmc, de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, betrokken overheden (Gemeente Amsterdam, Vervoerregio) en openbaar vervoersbedrijven op zoek te gaan naar de beste mix van maatregelen die recht doet aan de verschillende belangen. Insteek is om hierbij de twee aandachtspunten en het knelpunt in samenhang te beschouwen, aangezien ze alle drie invloed op elkaar hebben en zich concentreren in deelgebied Kenniskwartier. Daarbij dienen alle aspecten (kwaliteit van doorstroming voor verschillende vervoersmiddelen, ambities, verkeersveiligheid, stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid) in acht te

bestemmingsplan_Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

worden genomen. Door nu te starten kan een ideale mix aan maatregelen worden gezocht en kan worden gezien wat een slimme uitvoeringsfasering is, onder andere in relatie tot de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok en in de Zuidas om cumulatieve uitvoeringshinder te voorkomen.

6.2.3.6 *Stand van zaken maatregelen*

Inmiddels zijn de meeste maatregelen zoals in het actieplan uit 2011 aangegeven reeds genomen. De verbreding van de De Boelelaan Oost is in 2017 (op basis van de meest actuele inzichten van de Verkeersstudie 2014) in gewijzigde vorm uitgevoerd. De aanpassingen aan de afrit s109-noord is uitgevoerd, zij het in gewijzigde vorm op basis van de meest actuele inzichten Verkeersstudie 2013. Aanpassing van de afrit s109-zuid wordt meegenomen in de werkzaamheden Zuidasdok waarbij direct rekening wordt gehouden met het nieuwe snelwegontwerp (zie hierna).

Wat betreft de aanpassingen die in de studie 2013 naar voren kwamen, zijn de aanpassingen aan de Van der Boechorststraat / Mahlerlaan / De Boelelaan aan de noordzijde van de kruising uitgevoerd. Aanpassing aan de zuidzijde is in de zomer van 2016 voor zover mogelijk uitgevoerd. Aanpassingen op de Van der Boechorststraat zijn afhankelijk van de ontwikkelingen bij het VUmc en het VU-terrein ten zuiden van de De Boelelaan West.

Voor wat betreft de s109-zuid stelde het Verkeersonderzoek 2013 geen fysieke maatregelen voor, maar gedragsverandering. Daaraan werkt de Taskforce Bereikbaarheid. Uit Verkeersstudie 2014 kwam echter alsnog de noodzaak voor een derde opritvak naar voren (i.c.m. derde rechtsafer vanaf de De Boelelaan Oost). Dit derde opritvak neemt Zuidasdok mee in de uitvoering, waarna ook de De Boelelaan Oost hierop wordt aangepast. Dat kan pas na oplevering Zuidasdok, maar is technisch al voorbereid (er is een groenstrook aangelegd ter plekke van dit vak en er is met kabels en leidingen reeds rekening mee gehouden).

Op basis van de studie 2014 kwam nog een aantal nieuwe maatregelen en aanpassingen van reeds voorziene maatregelen naar voren. Aanpassingen aan de Beethovenstraat / Van Leijenberglaan / De Boelelaan Oost zijn (in licht gewijzigde vorm o.b.v. inzichten Verkeersstudie 2014) meegenomen bij de verbreding de De Boelelaan Oost. Hetzelfde geldt voor aanpassing van de kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost.

De aanpassingen van de aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid worden in tijd zo gepland dat zo efficiënt mogelijk wordt gefaseerd in relatie tot de uitvoering van Zuidasdok (werk met werk maken, minimale hinder). Aanpassing van de aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord wordt uitgevoerd door aannemer Zuidasdok.

Aanpassing van de Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan moet nog worden gepland. Werkzaamheden worden afgestemd op werkzaamheden Zuidasdok (werk met werk maken), om overlast te minimaliseren.

Al met al kan worden geconstateerd dat daadwerkelijk werk wordt gemaakt van de bereikbaarheid van Zuidas. Maatregelen worden in beeld gebracht en tijdig genomen. Er wordt zo veel als mogelijk geprobeerd de overlast die tijdens het nemen van maatregelen aanwezig is te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment waarop werkzaamheden plaatsvinden en wordt een zo optimaal mogelijke fasering nagestreefd, teneinde de hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.

6.2.4 Verkeersonderzoek Vivaldi en Ravel november 2020

In 2019 is een start gemaakt met een actualisatie van het eerdere Zuidasbrede verkeersonderzoek uit 2017. Daarin zijn opnieuw de op dat moment bekende programma's en projecten meegenomen, waaronder het programma uit voorliggend bestemmingsplan. Daarmee is de studie een vervolg op de eerdere Zuidasbrede studies. Omdat het Zuidasbrede verkeersonderzoek nog niet is afgerond, is er in verband met het tijdspad van de ontwikkelingen in Vivaldi en het aanpalende Ravel voor gekozen om voor projectgebied Vivaldi en Ravel een aparte verkeerskundige rapportage op te stellen (het 'Verkeersonderzoek Vivaldi en Ravel november 2020'). Als uitgangspunt is hierbij uitgegaan van verkeersberekeningen waarin de op dat moment bekende programma's en projecten Zuidasbreed zijn meegenomen.

Uit het 'Verkeersonderzoek Vivaldi en Ravel november 2020' is naar voren gekomen dat onder meer door toevoeging van het kantoorprogramma in de toekomst nieuwe knelpunten kunnen optreden aan de zuidoostelijke zijde van Vivaldi. De knelpunten liggen niet direct in het plangebied, maar wel in de nabijheid van het plangebied. Het gaat om een knelpunt in de ochtendspits voor verkeer vanaf de Europaboulevard in westelijke richting de De Boelelaan op en verkeer in de middagspits vanaf de Antonio Vivaldistraat in oostelijke richting de De Boelelaan op. Om te voorkomen dat deze knelpunten daadwerkelijk ontstaan is een aantal maatregelen benoemd die de knelpunten kunnen oplossen. Om het knelpunt in de ochtendspits op te lossen dient de oversteek voor langzaam verkeer verplaatst te worden naar het zuiden. Voor het knelpunt in de middagspits dient de rechtsaf beweging vanuit de Antonio Vivaldistraat in westelijke richting te vervallen en kan het vrijkomende opstel vak benut worden voor een extra linksaffer, zodat dit kruispunt het uitgaande verkeer in oostelijke richting de De Boelelaan op beter kan verwerken. Een derde knelpunt ligt op de Beethovenstraat / G. Mahlerlaan. Een extra afslagvak is een oplossing voor dit knelpunt.

In november 2020 is het verkeersonderzoek voor Vivaldi en Ravel beschikbaar gesteld. Het verkeersonderzoek is als bijlage 10 bij het bestemmingsplan gevoegd.

Al met al kan worden geconstateerd dat daadwerkelijk werk wordt gemaakt van de bereikbaarheid van Zuidas. Maatregelen worden in beeld gebracht en tijdig genomen. Er wordt zo veel als mogelijk geprobeerd de overlast die tijdens het nemen van maatregelen aanwezig is te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment waarop werkzaamheden plaatsvinden en wordt een zo optimaal mogelijke fasering nagestreefd, teneinde de hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.

Hiernaast werkt Zuidas in verband met veranderende economische ontwikkelingen en ook trends in alternatieve vervoersmiddelen door aan bereikbaarheid. Daarbij wordt ingezet op het stimuleren van fiets en OV als alternatieve vervoerswijzen, het ontmoedigen van automobiliteit door parkeermogelijkheden te beperken en deelmobiliteit te stimuleren. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een maximum aantal parkeerplaatsen in het hele plangebied, zie hiervoor de paragraaf 6.2.6. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment waarop werkzaamheden plaatsvinden en wordt een zo optimaal mogelijke fasering nagestreefd, teneinde de hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn. De verkeersafwikkeling is een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van Zuidas. De onderzoeken, in relatie tot de programmatische aanpak, de getroffen en te treffen maatregelen en de overige beleidsmatige keuzes van de stad maakt dat de ontwikkeling van Zuidas en het vaststellen van bestemmingsplannen die de ontwikkeling mogelijk maakt, mogelijk blijft.

6.2.5 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

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

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

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

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

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

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

6.2.6 Parkeren

In de 'Nota Parkeernormen Auto' en de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooters 2018' zijn parkeernormen voor zowel de auto als fiets en scooters vastgelegd.

In deze paragraaf worden de geldende parkeernormen weergegeven en vindt toetsing plaats aan het programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt.

De 'Nota Parkeernormen Auto' heeft Zuidas aangewezen als een A-locatie. In de 'Nota Parkeernormen Auto' zijn de volgende voor het bestemmingsplan relevante parkeernormen opgenomen:

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

Uit de parkeernormen blijkt dat voor de functie Wonen en Kantoor een parkeernorm van 0 (nul) aanvaardbaar is. Er gelden maximale normen voor deze functies. Voor bezoekersparkeren is de norm 0,1 parkeerplaats per woning.

Het bestemmingsplan gaat uit van deze normen door middel van een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto'. Door in de planregels een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' op te nemen kan in de toekomstige situatie de behoefte aan parkeerplaatsen flexibel worden afgestemd met de toekomstige beleidsmatige keuzes die de gemeente maakt. Tevens is een maximaal aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan voorgeschreven.

Bij de inschatting van de ruimtelijke gevolgen als gevolg van het vaststellen van een bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de mogelijke onaanvaardbare (parkeer)overlast die het plan kan veroorzaken. Niet iedere functie kent de behoefte aan een of meerdere parkeerplaatsen. Naarmate de functie meer (bezoekers)verkeer aantrekt, wordt het moeilijker om een toereikende onderbouwing te geven voor een lage parkeernorm. Met name bij voorzieningen is maatwerk nodig om te bepalen welke parkeerbehoefte ontstaat.

Het bestemmingsplan maakt twee parkeergarages in de noordzijde van het plangebied mogelijk. Dit betekent dat kavels worden ontwikkeld zonder dat is voorzien in parkeerplaatsen op eigen kavel. De parkeergarages bieden voldoende ruimte om te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen behorende bij het programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Een mobiliteitshub, waar ook andere functies zoals het plaatsen van deelauto's, -fietsen of-scooters, openbare toiletten, een service- of pakketafhaalpunt mogelijk zijn, is in de parkeergarage toegestaan. In de tussenliggende periode zijn de bewoners en gebruikers van het gebied aangewezen op de reeds beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving zoals in de beschikbare parkeergarages.

Het ontwikkelen van programma zonder parkeerplaatsen op eigen kavel te realiseren is aanvaardbaar om de volgende redenen:

- Op basis van stedenbouwkundige opzet van het gebied is het niet mogelijk om de zuidelijke kavels te ontsluiten;
- Er is sprake van een zeer goede OV-bereikbaarheid (Zuidas is een A-locatie) door een korte afstand tot station Rai en Zuid;
- Bovengrondse parkeeroplossingen zijn niet mogelijk, parkeren op maaiveld in de openbare ruimte is uitgesloten vanwege het nul-vergunningenplafond;
- Er zijn technische en financiële belemmeringen bij realisatie van meerdere kleine ondergrondse parkeergarages.
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen in bestaande gebouwde parkeervoorzieningen in de omgeving beschikbaar.
- Indien mogelijk wordt privaatrechtelijk voorzien in een regeling waarbij parkeerplaatsen evenredig en naar behoefte per functie en kavel worden verdeeld.

Omdat we in Zuidas het autogebruik willen terugdringen is naast de dynamische verwijzing naar de Nota Parkeernormen Auto in het bestemmingsplan, tevens een maximum voor het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd mag worden, opgenomen.

Het maximum aantal parkeerplaatsen dat in de toelichting hieronder voor de verschillende functies wordt gegeven is het resultaat van de normen zoals deze op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan zijn voorgeschreven. Hierbij is rekening gehouden met dubbelgebruik.

De parkeergarages aan de noordzijde van het plangebied hebben een maximale fysieke capaciteit voor het aantal parkeerplaatsen. Om die reden is een maximum totaal aantal parkeerplaatsen opgenomen.

Gelet op de regels in het bestemmingsplan is er geen sprake van een substantieel hogere automobilititeit.

De toets van de 'Nota Parkeernormen Auto' aan de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt levert het volgende resultaat op:

Wonen

Voor nieuwbouwwoningen op A-locaties geldt een maximum parkeernorm van één parkeerplek per woning en een minimum parkeernorm van nul. In de 'Nota Parkeernormen Auto' is de verwachting uitgesproken dat het instellen van alleen een maximumnorm een ontwikkeling kan stimuleren dat daar waar de realisatie van parkeerplaatsen niet rendabel is, deze ook niet hoeven te worden gerealiseerd.

Voor bezoekersparkeren geldt een norm van 0,1, ongeacht de woning grootte. In de 'Nota Parkeernormen Auto' is opgenomen dat de gemeente deze bezoekersparkeerplekken zal aanleggen en dat de gemeente in sommige gevallen voorziet in parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. De 'Nota Parkeernormen Auto' schrijft voor dat samen met de andere in het gebied aanwezige functies een parkeerbalans wordt gemaakt en wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor bezoekers en waar zij parkeren.

Het totale woonprogramma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is circa 1.350 woningen.

Het totale woonprogramma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is circa 1.350 woningen:

- 135 woningen voor studenten en jongeren
- 405 woningen in de sociale huursector
- 180 woningen in het middensegment, huur marktconform
- 360 woningen in het middensegment, huur groot
- 270 woningen in de vrije sector.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de bewoners van de woningen varieert op basis van de Nota Parkeernormen Auto tussen minimaal 0 en maximaal 1.350. Op basis van het type woningen dat wordt gerealiseerd wordt uitgegaan van 405 parkeerplaatsen voor de bewoners van de woningen. De berekening hiervan is weergegeven in de tabel hieronder.

Samenvatting verwachte behoefte aantal parkeerplaatsen voor bewoners:

Het minimum aantal parkeerplaatsen voor bezoekers bij woningen is in totaal 135 ($0,1 \times 1.350$). Deze parkeerplaatsen zijn beschikbaar door deels dubbelgebruik mogelijk te maken.

Woningtype	aantal	verwachte P-behoefte	aantal ppl
Studenten/jongeren huisvesting	135	0,00	0
Sociale huur	405	0,20	81
Middensegment huur marktconform	180	0,35	63
Middensegment huur groot	360	0,35	126
Vrije sector koop/huur	270	0,50	135
Totaal	1.350		405

Het minimum aantal parkeerplaatsen voor bezoekers bij woningen is in totaal 135 ($0,1 \times 1.350$). Deze parkeerplaatsen zijn beschikbaar door deels dubbelgebruik mogelijk te maken.

In de planregels is het aantal parkeerplaatsen gemaximeerd op 550. Daarnaast is een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' opgenomen.

Kantoren

Voor de functie kantoor geldt bij A-locaties een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak. Voor zowel A, B, als C-locaties geldt geen minimum parkeernorm voor de functie kantoor. Het bestemmingplan maakt een kantoorprogramma mogelijk van in totaal circa 57.000 m² bvo (het minimale kantoorprogramma). Het maximum aantal parkeerplaatsen dat daarmee voor kantoren kan worden gerealiseerd is 232. Dit plafond is opgenomen in de planregels. Het plafond is geen parkeernorm, maar bedoeld om te voorkomen dat kantoorgebruikers meer parkeerplaatsen gebruiken dan de Nota Parkeernormen Auto toestaat. De dynamische verwijzing volstaat niet als handhavinginstrument.

In de planregels is het totaal aantal parkeerplaatsen gemaximeerd op 550. Daarnaast is een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' opgenomen.

Voorzieningen

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Om te bepalen of en hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn ten behoeve van voorzieningen is aldus maatwerk nodig. In de parkeergarages die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is in de parkeerbalans rekening gehouden met een gemiddeld aantal parkeerplaatsen per fase voor voorzieningen. De parkeerplaatsen zijn beschikbaar door dubbelgebruik mogelijk te maken.

Naast een algemene benadering van de functie voorzieningen en de daarbij te verwachten parkeerbehoefte wordt bijzondere aandacht besteedt aan het faciliteren van parkeerplaatsen voor leraren. Ongeveer 40% van de leraren in Amsterdam woont buiten de stad. Om te voorkomen dat het lerarentekort in de stad toeneemt, zal voldoende parkeergelegenheid moeten worden gecreëerd. Amsterdam zet daarom in op het verruimen van de mogelijkheden voor vergunningverlening voor scholen en leraren. In het bestemmingsplan is niet expliciet rekening gehouden met parkeerplaatsen voor onderwijs. Er zijn parkeerplaatsen beschikbaar door dubbelgebruik mogelijk te maken.

In de planregels is het aantal parkeerplaatsen gemaximeerd op 550. Daarnaast is een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' opgenomen.

Samenvatting maximaal aantal parkeerplaatsen per functie, fase en dubbelgebruik

bestemmingsplan Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

De in de planregels opgenomen maximum aantal parkeerplaatsen per functie is gebaseerd op de volgende kengetallen en dubbelgebruik. Hieruit blijkt dat het aantal van 550 parkeerplaatsen voldoende is om in de behoefte aan parkeerplaatsen te voorzien.

Ravel - Parkeerbalans na iedere fase								
Na realisatie fase 1	Normatieve	werkdag-	werkdag-	werkdag -	werkdag-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
Functie	P-behoefte	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Fase 1	164	96	100	98	81	70	88	77
Totaal	164	96	100	98	81	70	88	77

Na realisatie fase 1 en 2	Normatieve	werkdag-	werkdag-	werkdag -	werkdag-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
Functie	P-behoefte	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Fase 1	164	96	100	98	81	70	88	77
Fase 2	263	179	186	121	86	87	104	86
Totaal	427	275	286	219	167	157	193	163

Fase 3 en 4 afzonderlijk	Normatieve	werkdag-	werkdag-	werkdag -	werkdag-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
Functie	P-behoefte	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Fase 3	257	140	151	157	109	103	145	115
Fase 4	194	88	93	156	129	107	141	122
Totaal	451	228	243	312	238	209	285	237

Na realisatie fase 1, 2 en 3	Normatieve	werkdag-	werkdag-	werkdag -	werkdag-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
Functie	P-behoefte	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Fase 1	164	96	100	98	81	70	88	77
Fase 2	263	179	186	121	86	87	104	86
Fase 3	257	140	151	157	109	103	145	115
Totaal	684	415	436	376	277	260	337	278

Na realisatie fase 1 t/m 4	Normatieve	werkdag-	werkdag-	werkdag -	werkdag-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
Functie	P-behoefte	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Fase 1	164	96	100	98	81	70	88	77
Fase 2	263	179	186	121	86	87	104	86
Fase 3	257	140	151	157	109	103	145	115
Fase 4	194	88	93	156	129	107	141	122
Totaal	878	503	528	531	405	366	478	400

Tijdelijke situatie

De ontwikkeling van Ravel bestaat uit vier fases, waarbij de twee parkeervoorzieningen in fase 2 en fase 3 worden gerealiseerd. Daardoor zal een eventueel tijdelijk tekort aan parkeercapaciteit maximaal ongeveer de helft bedragen van de totale parkeerbehoefte, dus 250/275 parkeerplaatsen. In de tijdelijke situatie waarin het gebied wordt ontwikkeld kunnen de parkeerders gebruik maken van openbare parkeercapaciteit in de omgeving van Ravel. Gemeten vanaf de Basisschool Kindercampus Zuidas die zich in de huidige situatie ongeveer in het hart van Ravel bevindt zijn binnen een loopafstand van maximaal 700 meter de volgende openbare parkeervoorzieningen aanwezig:

- Garage Ravel (360 plaatsen)
- Garage Eurocenter (476 plaatsen)
- Garage Symphony (537 plaatsen)
- Garage The Valley (319 plaatsen)

Tevens is in de tijdelijke situatie parkeren op maaiveld toegestaan op de bestemming Gemengd. Hiervoor geldt een vergunningplicht en de tijdelijke situatie is mogelijk tot de eerste parkeergarage is gerealiseerd.

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

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

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

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

Het onderhavige plangebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het plangebied ligt op enkele minuten lopen van station Amsterdam Zuid, en ook station RAI ligt in de nabijheid. Voor beide stations geldt dat het gaat om trein- én metroverbindingen. Verder zijn er zowel tram- als bushaltes in de directe nabijheid.

Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in verdere verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied, ook op het gebied van openbaar vervoer. Met de aanlanding van de Noord/Zuidlijn en de vernieuwde Amstelveenlijn zal bovendien het aantal reizigers dat via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam reist enorm groeien.

6.4 Langzaam verkeer

6.4.1 Meerjarenplan Fiets 2012-2016

De fiets is niet meer weg te denken uit Amsterdam. De afgelopen twintig jaar is het gebruik van de fiets door Amsterdammers spectaculair gegroeid; het aantal fietsritten is met meer dan 40 procent toegenomen. Deze ontwikkeling wordt door de gemeente met luid gejuich ontvangen want de fiets neemt in verhouding tot andere vervoerswijzen weinig ruimte in en is bovendien zeer milieuvriendelijk. Toch is het aantal fietsvoorzieningen de afgelopen jaren achtergebleven bij de ontwikkeling van de fiets als vervoersmiddel. Dit was reden voor de Gemeenteraad om op 19 december 2012 het Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 vast te stellen. Dit plan bevat een aantal maatregelen en voornemens om de fietsvoorzieningen in Amsterdam weer op peil te krijgen.

Het Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 kent een tweedeling tussen maatregelen tot en met 2016 en maatregelen tot en met 2020. Voor wat betreft Zuidas voorzien de planmaatregelen in het voornemen om

bij station Amsterdam Zuid een nieuwe inpandige fietsenstalling te bouwen die plaats biedt aan 3.000 fietsen, ter vervanging van de fietsenrekken die worden verwijderd in verband met de bouwwerkzaamheden aan de ondertunneling van de A10. De maatregelen tot en met 2020 kennen zelfs het voornemen om de capaciteit bij station Amsterdam Zuid te vergroten tot ruim 8.000 fietsen. De ondergrondse fietsenstalling onder 'de Vijfhoek' die ruimte biedt aan circa 3.750 fietsen, is in mei 2018 geopend.

6.4.2 Fietsparkeren

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

Niet-woonfuncties

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

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

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

Het gebied Zuidas is aangemerkt als zone 2 en wordt daarmee gezien als een gebied met gemiddeld fietsgebruik. Uit de nota volgt dat voor niet-woonfuncties het vereiste aantal fietsparkeerplekken in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor basisscholen kan onder omstandigheden een uitzondering gemaakt worden.

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

minimumnormen, initiatiefnemers mogen altijd meer fietsparkeerplaatsen realiseren.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend als sprake is van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij wordt dynamisch verwezen naar de nota. Bij het ontwerp van een bouwplan zal door de initiatiefnemer daarom altijd rekening moeten worden gehouden met de actuele normen die volgen uit de nota.

Woonfuncties

De normen voor fietsparkeren bij woningen worden, anders dan die bij niet-woonfuncties, nog steeds gegeven in het Bouwbesluit. Het bouwbesluit stelt voor de nieuwbouw van woningen verplicht dat een (fietsen)berging per woning wordt gerealiseerd. De berging moet aan verschillende eisen voldoen. De berging moet bescherming bieden tegen weer en wind, mag niet gemeenschappelijk zijn, heeft een oppervlakte van minimaal 5m² en de berging moet rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar zijn via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte. Voor woningen met een kleiner gebruiksoppervlakte dan 50m² is geen individuele fietsberging vereist. Er kan dan een gemeenschappelijke berging worden gecreëerd met een ruimte van minimaal 1,5² per woning. Bij woonfuncties voor de zorg of voor studenten gelden de eisen over de oppervlakte van de berging en de toegang vanaf de openbare weg niet. Amsterdam heeft ervoor gekozen om als gelijkwaardig alternatief voor individuele fietsenberging ook gezamenlijke fietsenstelling mogelijk te maken. Hoewel het realiseren van gezamenlijke fietsenbergingen de voorkeur heeft kan Amsterdam dit niet afdwingen. De kwaliteitseisen waar een fietsenstalling aan dient te voldoen om als gelijkwaardig aan de eisen uit het bouwbesluit aangemerkt te worden zijn opgenomen in de Nota en volgen uit de Bouwbrief 2015-130.

Dit plan schrijft vanwege het bovengenoemde geen aparte regels voor over de berging van fietsen bij de realisatie van nieuwbouw woningen. Of genoeg fietsenparkeerplekken worden gerealiseerd wordt bij een aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen getoetst aan het Bouwbesluit en niet aan de regels van dit bestemmingsplan.

6.4.3 Scooterparkeren

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

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

De normen voor scooterparkeren zijn niet bindend. In het bestemmingsplan worden aan parkeerplaatsen voor scooters geen regels gebonden.

6.5 Conclusie

Zowel uit het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat als gevolg van de totale Zuidasontwikkeling een aantal infrastructurele knelpunten ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van de Zuidasontwikkeling. De knelpunten zelf liggen niet in het plangebied en inmiddels zijn de knelpunten deels opgelost. Het tijdig oplossen van de overige knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld, dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt. Het recente verkeersonderzoek Vivaldi en Ravel laat zien dat knelpunten oplosbaar zijn. Het beleid van de gemeente Amsterdam draagt bij aan een goede bereikbaarheid.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden zones rond geluidbronnen met mogelijk een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen.

De realisatie van het project Zuidasdok zal tijdelijk zorgen voor overlast, waaronder begrepen geluidoverlast. De bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en er worden aanvullende eisen gesteld over de maximaal toegestane hinder. Verder is de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen, vooral bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten, veel funderingspalen worden aangebracht. De geluid- en trillinghinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld de kantoren en hotels. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden is het mogelijk nodig om ook tijdens de nacht te werken. Dat kan geluidhinder tijdens de nacht betekenen.

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing op grond van 8., lid 3, van het Bouwbesluit is de 'Richtlijn Bouwlawaaï' opgesteld (datum publicatie: 15 februari 2017, Gmb 2017, 24503).

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel.

Tot slot is geluidonderzoek in het kader van milieuhinder in sommige gevallen noodzakelijk. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 10.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

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

Indien de door de Wgh aangegeven voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting wordt overschreden, kan een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het College van

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

7.2.2 Wegverkeergeluid

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

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

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

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	n.v.t.
Weg met drie of vier rijstroken	n.v.t.	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	n.v.t.	600 meter

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

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

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

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

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

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

Andere geluidsgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63
----------------------------------	----	---------------------	---------------------

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

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

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

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

7.2.3 Spoorweggeluid

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

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

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw L_{den} .

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

7.2.4 Swung-1

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is Swung-1 (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1) opgenomen. Op grond hiervan worden voor rijksinfrastructuur geluidproductieplafonds vastgesteld. Deze cijfers zijn samen met de bijbehorende brongegevens opgenomen in het digitaal raadpleegbaar openbaar geluidregister. Met de productieplafonds wordt een maximum gesteld aan het geluid dat door de betreffende infrastructuur mag worden geproduceerd. De bijbehorende brongegevens zijn de grondslag voor de op grond van de Wgh uit te voeren berekeningen van het te verwachten geluid ter plaatse van geluidgevoelige functies. Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen op 50 meter afstand van de weg op vier meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

7.2.5 Hogere waarden

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

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

7.2.6 Cumulatie

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

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximum toelaatbare ontheffingswaarden (gecumuleerde geluidbelasting). Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd zijn woningen alleen mogelijk indien dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

7.3 Beleid

7.3.1 Amsterdams Geluidsbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder

In maart 2019 heeft het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam het 'Amsterdams Geluidsbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' gewijzigd vastgesteld. Het uitgangspunt van het beleid is dat iedere woning een stille zijde moet hebben. Een stille zijde is een zijde waarbij de voorkeurswaarde (in ieder geval ter plaatse van te openen ramen en/of deuren) van de Wet geluidhinder (Wgh) niet wordt overschreden. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Alleen ingeval van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan worden afgeweken van dit principe. Het Amsterdams geluidsbeleid regelt verder dat de gecumuleerde geluidbelasting niet hoger kan zijn dan 3 dB hoger dan de hoogst toelaatbare ontheffingswaarde (66 dB).

7.4 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van de ontwikkelingen van het plangebied zijn twee akoestische onderzoeken uitgevoerd één voor kavels A en B (bijlage 11) en één voor kavels C-J uitgevoerd (bijlage 12). De resultaten van dit onderzoek worden in deze paragraaf samengevat besproken.

Vanwege het geluid afkomstig van de A10, de Beethovenstraat, De Boelelaan, het spoor en de metro worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. De maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 wordt bij kavel G en H overschreden. Voor kavel G zijn daarom op de bovenste bouwlagen dove gevels nodig.

In beide akoestische onderzoeken is zowel de situatie beschouwd waarin de kavels afzonderlijk van elkaar worden gerealiseerd, als de eindsituatie, waarbij de kavels gezamenlijk zijn beschouwd en sprake is van afschermende werking. Omdat verschillende verdergaande geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, worden hogere waarden aangevraagd ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Voor de hogere waarden wordt verwezen naar het besluit hogere waarden Zuidas - Woonbuurt Ravel (bijlage 13).

Kavel A en B

Voor Kavel A en B is een akoestisch onderzoek met referentie 02563-44450-16 uitgevoerd (bijlage 11). Ter plaatse van kavel A wordt een woontoren gerealiseerd. Op kavel B wordt het IKC (Integraal Kindcentrum) gerealiseerd, met een school en een kinderdagverblijf inclusief buitenruimten. Daarnaast wordt op dit kavel woningen naast het complex voorzien.

De geluidgevoelige gebouwen bevinden zich binnen de zones langs de rijksweg A10, de Beethovenstraat, de De Boelelaan en het spoortracé Duivendrecht-Amsterdam Schiphol. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder verricht. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Wegverkeerslawaai buitenstedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 53 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 53 dB (school/KDV) of 55 dB (woningen), maximale ontheffingswaarde 68 dB.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van de A10, de Beethovenstraat, De Boelelaan en het spoor worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. De maximale ontheffingswaarden worden nergens overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelastingen L_{VL} , cum voldoen aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB).
- Geconcludeerd wordt dat een deel van de woningen direct kan beschikken over een geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermd balkons of loggia's, zo nodig geheel (verdiepingshoog) verglaasd, zijn benodigd.

Kavel C tot en met J

Voor Kavel C tot en met J is een akoestisch onderzoek met referentie 02563-44450-17 uitgevoerd (bijlage 12). De woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige bestemmingen, kantoorfuncties en commerciële voorzieningen daarentegen niet. De woningen bevinden zich binnen de geluidzones langs de rijksweg A10, de Beethovenstraat, De Boelelaan, het spoortracé Duivendrecht-Amsterdam Schiphol en de metrolijnen 50/52. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder noodzakelijk. Onderzocht is of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Wegverkeerslawaai buitenstedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 53 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.
- Metrolawaai (is wegverkeerslawaai): voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid dat afkomstig is van de A10, de Beethovenstraat, De Boelelaan, het spoor en de metro worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. De maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 wordt bij kavel G (wonen) en H (kantoor) overschreden. Voor kavel G zijn op de bovenste bouwlagen dove gevels nodig.
- De gecumuleerde geluidbelastingen L_{VL} , cum voldoen aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $63+3 = 66$ dB).
- Geconcludeerd wordt dat een deel van de woningen direct kan beschikken over een geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermd balkons of loggia's, zo nodig deels of geheel verglaasd, of een dubbel raamprincipe zijn benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels en het spuien van verblijfsruimten aan een dove gevel.

7.5 Regeling in bestemmingsplan

In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van geluidsgevoelige functies. Gebouwen die geheel of gedeeltelijk gebruikt kunnen worden ten behoeve van geluidgevoelige functies dienen aan de zijde waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, te zijn voorzien van een dove gevel of een vliesgevel. De dove gevel of vliesgevel hoeft alleen gerealiseerd te worden ter plaatse van de geluidgevoelige functie. Dit kan er toe leiden dat niet een gehele gevel doof wordt uitgevoerd, maar dat slechts op enkele hoogtes (bijvoorbeeld de bovenste verdiepingen die zijn bestemd voor wonen) een dove gevel wordt geplaatst.

Voor woonruimtes geldt de eis dat deze altijd over ten minste een stille zijde beschikken. Dit is conform het Amsterdams geluidbeleid. In de situatie dat woningen eenzijdig zijn georiënteerd, zullen aan de gevels met een hogere waarde of een dove gevel daarom aanvullende gebouwmaatregelen worden getroffen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden in de vorm van loggia's.

In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen op basis waarvan kan worden afgeweken van het vereiste van een dove gevel. Als met akoestisch onderzoek is aangetoond dat door reeds gerealiseerde bouwblokken het geluid op het te ontwikkelen bouwblok lager uitkomt en als wordt voldaan aan de vastgestelde hogere waarde, dan is een dove gevel niet meer noodzakelijk. Voor de kavel (G) met een dove gevel wordt daarom ook een hogere waarde aangevraagd.

7.6 Conclusie

Hoewel er sprake is van een geluidbelaste locatie, blijkt uit onderzoek dat via verkaveling en situering van wel- en niet-geluidgevoelige functies in het gebied, woningbouw en andere geluidgevoelige functies met een goed woon- en leefklimaat mogelijk zijn.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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

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

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

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

Grenswaarden

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

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	40

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

Tabel 1, bijlage 2 bij de Wet milieubeheer

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

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

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting in 2019) van toepassing is (Besluit tweede verlenging NSL). Het project Zuidas is in het NSL opgenomen met IB-nummer 724 en wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project.

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

voorzieningenprogramma met maximaal ongeveer 75.000 m² bvo. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterende programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

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

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

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

Het bestemmingsplan maakt binnen de kavels met de functieaanduiding Sgd 1 en 3 tot en met Sgd 8 gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet direct mogelijk. Wel is het mogelijk om af te wijken van de regel dat op deze kavels geen gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn toegestaan, indien geen sprake is van (dreigende) overschrijdingen en de GGD advies heeft uitgebracht.

8.3 Beleid

8.3.1 Agenda Duurzaamheid gemeente Amsterdam

Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. In het coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' heeft de verduurzaming van Amsterdam een prominente plaats gekregen. Een duurzamer Amsterdam wordt gezien als uitgangspunt voor hoe we de stad willen ontwikkelen en voor de kansen die we willen creëren. De Agenda Duurzaamheid formuleert ambities, doelen en uitwerkingsrichtingen. Ook luchtkwaliteit heeft een belangrijke plaats gekregen in de Agenda Duurzaamheid.

Amsterdam wil verder gaan dan het voldoen aan landelijke en Europese normen. De focus wordt verschoven van de 'norm' naar 'gezondheid', waarbij niet alleen de meetbare normen maar ook de gezondheidseffecten voor de individuele Amsterdammer worden bekeken.

Om de luchtkwaliteit in Amsterdam verder te verbeteren wordt ingezet op een pakket aan maatregelen. Het gebruik van de fiets wordt gefaciliteerd door de aanleg van veilige fietsroutes en voldoende fietsenstallingen. De Agenda Duurzaamheid richt zich ook op het schoner krijgen van het gemotoriseerde verkeer in Amsterdam. De milieuzones worden strenger en het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's blijft groeien. De ambitie is om vanaf 2025 uitstootvrij of in ieder geval zo schoon mogelijk te rijden in Amsterdam.

8.3.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Uitgangspunten van de richtlijn zijn dat:

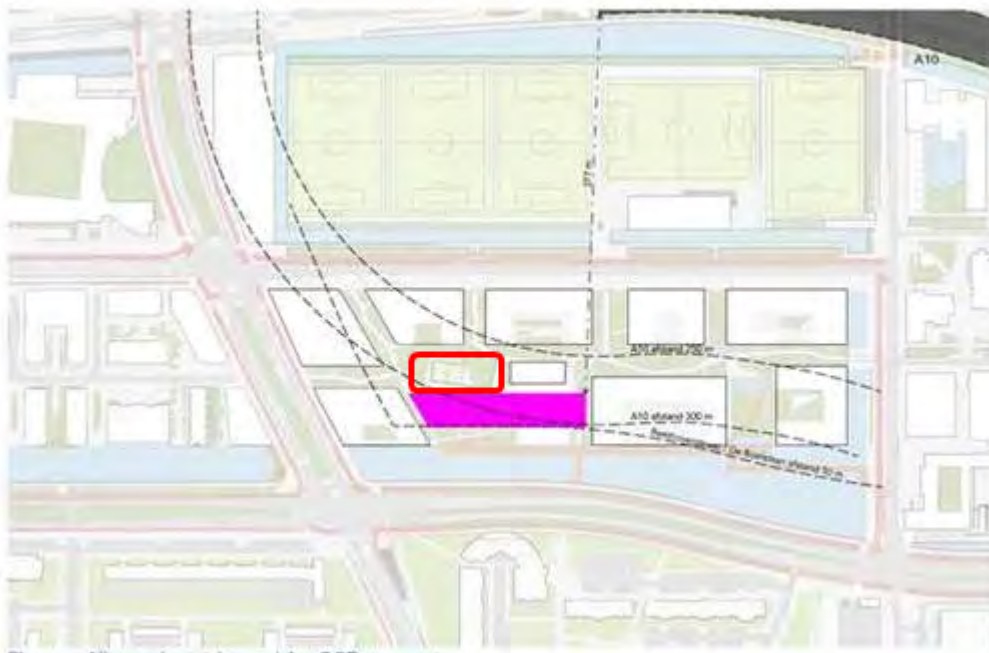
1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand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

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

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

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke besluit, alleen betrekking op nieuwe situaties. De richtlijn is niet van toepassing bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig is en niet meer dan 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

Het bestemmingsplan maakt uitsluitend gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit rechtstreeks mogelijk ter plaatse van de kavel met functieaanduiding Sgd 2. Op deze kavel (zie het paarse vlak op de afbeelding hieronder) is een school en een kinderdagverblijf voorzien. Ter plaatse van deze kavel is geen sprake van een dreigende overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De GGD heeft advies uitgebracht en heeft ingestemd met een school en een kinderdagverblijf op deze locatie.



8.4 Conclusie

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

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt binnen de kavels Sgd 1- en Sgd 3 tot en met 8 niet direct voorzien in vestiging van dergelijke functies. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd. Wel is er een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen. Daarbij dient echter rekening te worden gehouden met de criteria die daarvoor ook in het gemeentelijk beleid zijn opgenomen. Daarmee wordt voorzien in uitvoering van de vastgestelde richtlijn.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

9.2 Regelgeving

9.2.1 Algemeen

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

In verscheidene besluiten is gedefinieerd wat onder (beperkt) kwetsbare objecten moet worden verstaan. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld gebouwen bestemd voor het verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten of gebouwen waar doorgaans grote aantallen personen aanwezig zijn, zoals

kantoorgebouwen groter dan 1500 m², winkelcentra, maar ook grootschalige kampeer- en recreatieterreinen. Woningen, woonschepen en woonwagens zijn eveneens kwetsbare objecten, tenzij het gaat om verspreid liggende woningen, woonschepen of woonwagens; dat zijn beperkt kwetsbare objecten. Kleinere kantoorgebouwen, winkels en sporthallen zijn eveneens beperkt kwetsbare objecten. Om effectief omgevingsgericht beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar kwetsbare objecten aanwezig zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan locaties waar zich ongevallen kunnen voordoen. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

9.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

9.2.2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes

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

- Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het PR maximaal 10⁻⁶ per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegestaan.
- Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.
- Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10⁻⁶ voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10⁻⁶ voor beperkt kwetsbare objecten.
- Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het GR, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.
- Binnen het invloedsgebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
- Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in de volgende gevallen:
 1. het GR is niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
 2. het GR in de toekomstige situatie:
 - a. met niet meer dan tien procent toeneemt en
 - b. de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

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

Plasbrandaandachtsgebied

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

9.2.3 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied (dit is het gebied waarbinnen de mate van waarschijnlijkheid van een fatale afloop voor personen bij een ongeval 100% is);
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is;
- het GR is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

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

9.3 Beleid

9.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

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

Voor de A10 Zuid geldt dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. Met het ministerie van Infrastructuur

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

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

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

9.4 Resultaten onderzoeken

9.4.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft in 2010 een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico (GR) als gevolg van de Zuidasontwikkeling en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlage 14).

Het projectgebied van Zuidas ligt binnen het externe veiligheid-invoedgebied van de A10 zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het GR worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de deelgebieden. De verschillende onderdelen van de Zuidasbrede inventarisatie kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende deelgebieden: Amsterdam RAI, Frederik Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

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

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

- de realisatie van project Zuidasdok zorgt dat de tunnel van de A10 Zuid ingedeeld wordt als categorie C, zodat het vervoer van GF3 (waaronder LPG) niet meer over de A10 Zuid zal

plaatsvinden;

- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

9.4.2 Projects specifiek onderzoek

In aanvulling op de Zuidasbrede inventarisatie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan (zie bijlage 15).

Uit het onderzoek volgende de volgende conclusies.

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de plannen.

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden met een factor 20.1. Door realisatie van de plannen neemt het groepsrisico toe tot 20.2 keer de oriëntatiewaarde.

Na aanleg van Zuidasdok mag het vervoer van brandbare gassen geen gebruik maken van de A10-Zuid die ter plaatse van de ontwikkeling is uitgevoerd als categorie C-tunnel. Het groepsrisico neemt hierdoor af tot 0.01 keer de oriëntatiewaarde.

Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. Omdat het groepsrisico op basis van de vervoershoeveelheden cf. de Regeling Basisnet in dit geval groter is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording groepsrisico vereist. Alle onderdelen van de groepsrisicoverantwoording dienen te worden vermeld.

De bestemmingsvlakken wonen binnen Woonbuurt Ravel liggen buiten het PAG.

9.5 Verantwoording

9.5.1 De verantwoordingsplicht

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

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

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

9.5.2 Bronmaatregelen

Routing vervoer van gevaarlijke stoffen

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

Ontwikkeling Zuidasdok

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

9.5.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de Zuidasbrede inventarisatie zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. De aanleg van geluidschermen kan, afhankelijk van het soort, bijvoorbeeld de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen beperken. Een eventuele andere bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook.

Andere te overwegen maatregelen zijn:

- Constructies van gebouwen zodanig uitvoeren dat zij bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. Het rapport bouwkundige maatregelen (Bouwkundige maatregelen externe veiligheid; IPO 10; januari 2010) kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de risicobronnen af realiseren.
- Mogelijkheden onderzoeken om de indeling van de gebouwen zo uit te voeren dat bescherming kan worden geboden tegen de effecten van de mogelijke scenario's.
- De geplande gebouwen in het plangebied zodanig uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een giftige wolk. Het rapport bouwkundige maatregelen kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Technische voorzieningen aanbrengen waarmee men in het plangebied snel en centraal lucht- en ventilatiesystemen kan uitschakelen en afdichten.

Het bestemmingsplan maakt in de directe nabijheid van de A10 geen bebouwing mogelijk. In de toekomst wordt de bebouwing door de tunnel afgeschermd. Het nemen van effectmaatregelen zou voor een korte tijd zijn. De bouw van de gebouwen wordt verder gefaseerd uitgevoerd (periode 2022-2035). Gelet op bovenstaande is het niet wenselijk c.q. nodig om effectmaatregelen voor te schrijven.

9.5.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

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

Onderliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies mogelijk specifiek voor mensen met beperkte zelfredzaamheid.

Voldoende bedrijfshulpverleners

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

Gebouwwitgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid.

Voorgesteld wordt dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontvluchten.

Gebiedsontsluiting

In de Zuidasbrede inventarisatie is verder per deelgebied de ontsluiting beschreven van het langzaam en het gemotoriseerd verkeer. Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. Bij project Woonbuurt Ravel vormt de ontsluiting van het plangebied geen nader aandachtspunt.

9.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de Zuidasbrede inventarisatie nader toegelicht.

Bereikbaarheid

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

Bluswatervoorziening

In hoofdstuk 6 van de Zuidasbrede inventarisatie wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam (Bluswatervoorzieningen in de Zuidas, februari 2008) blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

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

9.5.6 Advies Regionale Brandweer

De brandweer heeft bij brief van 18 juni 2020 over diverse aspecten uit het 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. Er zijn scenario's en gevolgen voor de omgeving beschreven (zie paragraaf 20.3). De verwachting is echter dat in de toekomst geen brandbare gassen (zoals LPG) meer over de A-10 zuid worden vervoerd waardoor een explosie onwaarschijnlijk is.

Om de gevolgen van de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen te beperken, adviseert de Brandweer om maatregelen te treffen. Door het nemen van maatregelen kan de kans op een ongevalsscenario worden verkleind of kunnen de gevolgen worden beperkt.

- Aandacht blijven besteden aan de aandachtspunten uit de Zuidasbrede inventarisatie.
- Blijven overleggen met de Brandweer over de mogelijkheden voor de hulpverlening in het kader van de ontwikkelingen Zuidas zoals beschreven onder het kopje hulpverlening.
- Noodknop voor de mechanisch ventilatie in de gebouwen aanbrengen waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt.
- Noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.

9.5.7 Overwegingen

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden. Als gevolg van dit bestemmingsplan neemt het groepsrisico toe. De toename van het groepsrisico als gevolg van dit bestemmingsplan is beperkt.

Het feitelijke groepsrisico zal, mede door de ontwikkeling van Zuidasdok, in de nabije toekomst beduidend onder het berekende groepsrisico liggen.

De ontwikkeling van Zuidas is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet maakt daarvan onderdeel uit. De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

9.6 Conclusie

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

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen. Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
- welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
- mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat bedrijfsactiviteiten in de nabijheid van geluidgevoelige bestemmingen. Het gaat om een nieuwe situatie. Dus nieuwe woningen en nieuwe bedrijven. Het gaat om de nieuwe functies zoals restaurant/café en een nieuwe school in de nabijheid van nieuwe woningen.

Bij de toetsing van deze functies is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2009" (VNG-publicatie).

De VNG-publicatie geeft per bedrijfscategorie een "veilige" afstand voor het milieuaspect geluid, de zogenaamde richtafstand. De afstanden worden gegeven voor milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtwaarde voor de aan te houden afstand zijn van toepassing tussen de perceelgrenzen van de inrichting en de gevels van de geluidgevoelige bestemming. Er is sprake van een 'goede ruimtelijke ordening' indien aan de richtwaarde voldaan wordt. Wanneer woningen binnen deze richtafstand zijn gelegen, is de ontwikkeling alleen gemotiveerd mogelijk indien onder andere aangetoond wordt dat ter plaatse van de woningen wordt voldaan aan geluidgrenswaarden.

De VNG-publicatie maakt een onderscheid tussen 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. De ontwikkeling van Ravel ziet op een gemengde woonwijk (zie Hoofdstuk 4). De functie wonen is dominant maar niet overheersend. Er is sprake van functiemenging, verschillende functies komen bij elkaar op de verschillende kavels. Om die reden is de woonbuurt Ravel een gemengd gebied.

Toetsing aan VNG-publicatie

Een restaurant / café behoort tot de milieucategorie 1 in de VNG-publicatie. De richtafstand tot woningen bedraagt 0 meter. Om een goed woon- een leefklimaat te garanderen worden

gebouwmaatregelen voorgesteld die geluidhinder voorkomen. De gebouwmaatregelen worden opgenomen in de toekomstige stedenbouwkundige uitgangspunten die bij planuitwerking worden opgelegd. In de algemene bouwregel is voorzien in gebouwmaatregelen ten behoeve van de horecafunctie.

Scholen voor (basis)onderwijs behoren tot de milieucategorie 2 in de VNG-publicatie. Omdat sprake is van een nieuwe situatie (nieuwe woningen en een nieuwe school) is onderzoek gedaan naar het stemgeluid van kinderen/ scholieren. De uitkomst van de toets is neergelegd in bijlage 16, onderzoek stemgeluid schoolkinderen).

De richtafstand van de schoolpleinen behorende bij die scholen tot woningen bedraagt 10 meter. De schoolpleinen zijn opgenomen als aanduidingen binnen de bestemming groen. De omvang van de aanduidingen zijn afgestemd op het aantal kinderen en de gewenste buitenruimte van 3 m² per kind. Binnen deze richtafstanden zijn kavels/gebouwen met de woonfunctie gelegen. Om een goed woon- en leefklimaat te garanderen worden gebouwmaatregelen voorgesteld die geluidhinder voorkomen. De gebouwmaatregelen worden opgenomen in de toekomstige stedenbouwkundige uitgangspunten die bij planuitwerking worden opgelegd. In de bouwregels voor gebouwen in de bestemming Gemengd zijn de gebouwmaatregelen mogelijk gemaakt. Tevens is bouwregel opgenomen waarin de grenswaarden zijn geformuleerd. De gebouwmaatregelen landen op die manier in het bouwplan en in het akoestisch onderzoek.

De overige bedrijfsmatige activiteiten zijn de planregels in omgang beperkt (tot milieucategorie 2). Bij de planuitwerking kan worden voldaan aan de richtafstanden in de VNG-publicatie. Het goed woon- en leefklimaat is niet in het geding.

Het bestemmingsplan voorziet in functiemenging: verschillende functies op verschillende kavel. Hierover vallen ook bedrijfsactiviteiten die hinder kunnen veroorzaken. Bij planuitwerking worden eisen gesteld. Het bestemmingsplan maakt (gebouw)maatregelen mogelijk en de grenswaarden zijn opgenomen. De VNG-publicatie en een goed woon- en leefklimaat zijn betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Hoofdstuk 11 Trilling

Voor trillinghinder bestaat geen wettelijke norm. In de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (mei 2019) wordt geadviseerd om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dat is gelegen in de nabijheid van een spoor het aspect hinder door spoortrillingen in het kader van een goede ruimtelijke ordening af te wegen. De Handreiking adviseert een onderzoek indien de afstand groter is dan 100 meter, maar korter dan 250 meter.

Het plangebied ligt op minimaal 250 meter afstand van het spoor. Het plangebied voorziet onder meer in woningen, maar door de relatief grote afstand tussen het spoor en de toekomstige woningen (minimaal 250 meter) is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 12 Bodem

12.1 Algemeen

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

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

Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2020

PFAS zijn stoffen die in het verleden zijn gebruikt in onder andere antiaanbaklagen van pannen, vuil- en vochtwerende coating voor kleding, tapijt en meubelstoffen, en in brandblusschuim. Deze stoffen zijn door het veelvuldige en jarenlange gebruik diffuus verspreid in de bodem terecht gekomen.

De mogelijke ecologische en gezondheidsrisico's zijn pas de laatste jaren onder de aandacht gekomen. Het gebruik van PFAS is al deels aan banden gelegd: in de Europese Unie is het gebruik in een groot aantal toepassingen verboden en is sinds 2020 het gebruik in consumentenproducten ook verboden. Inmiddels heeft Nederland in Europees verband een voorstel gedaan om PFAS in alle niet-essentiële toepassingen te verbieden. De minister van Milieu heeft in december 2019 aangekondigd dat Nederland zich gaat inspannen voor een breed Europees PFAS-verbod.

Omdat er landelijk nog geen normen waren voor PFAS in de bodem, heeft Amsterdam in juli 2018 al gekozen om een eigen beleidsregel voor PFAS vast te stellen. Het college van B&W heeft op 28 januari 2020 de geactualiseerde Beleidsregel PFAS gemeente Amsterdam 2020 vastgesteld. Met deze beleidsregel wordt aangesloten op het Tijdelijk Handelingskader PFAS van het Rijk en het PFAS Wbb beleid van de provincie Noord-Holland. In de beleidsregels is vastgesteld:

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

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

Trillingen

Er bestaan geen wettelijke normen voor trillingshinder als gevolg van het treinverkeer over het spoor. In de praktijk wordt veelal aangesloten bij de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen".

Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- Deel A, Schade aan gebouwen
- Deel B, Hinder voor personen in gebouwen
- Deel C, Storing aan apparatuur

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

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat in de bestaande situatie en toekomstige situatie (na realisatie van Zuidasdok) voor bebouwing binnen Zuidas buiten een zone van 40-55 meter langs het spoor binnen geen trillinghinder optreedt.

Voorliggend bestemmingsplan maakt op relatief grote afstand van het spoor woningen mogelijk. De afstand bedraagt meer dan 250 meter. Gelet op het in het verleden verrichte onderzoek is trillinghinder niet te verwachten gelet op de afstanden van gebouwen tot het spoor.

12.2 Regelgeving

12.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

12.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebied specifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn 6 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. Binnen een zone liggen soms meerdere bodemfuncties, die elk een ander beschermingsniveau en dus een eigen Lokale Maximale Waarde vragen.

Er zijn aparte kaarten opgesteld voor de toplaag (0-0,5 m beneden maaiveld), voor de diepere bodemlaag (0,5-2,0 m beneden maaiveld) en voor het oorspronkelijk maaiveld (de laag onder de ophooglaag, in de regel vanaf 2,0 m beneden maaiveld en dieper). Is het gebied niet opgehoogd, of is de ophooglaag dikker dan 2 meter, dan geldt het dieptetraject "oorspronkelijk maaiveld" vanaf 2,0 m beneden maaiveld en dieper. Over het algemeen is deze laag schoner dan de ophooglaag.

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



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

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

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

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

12.3 Conclusie

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

Hoofdstuk 13 Water

13.1 Algemeen

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

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

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

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

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

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

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

13.2 Regelgeving

13.2.1 Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en waarborgt de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld, met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken, lozen en onttrekken van water, varen, aanmeren, evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie alsmede uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt

dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

13.2.2 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn bij het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. het IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en het IJmeer, de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten IJ, het Aftgesloten IJ en het Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het Rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk. Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist.

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen waterstaatswerken aanwezig die in beheer zijn bij het Rijk.

13.2.3 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de behartiging van aan het waterschap opgedragen taken. In december 2011 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het Hoogheemraadschap AGV 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 toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevoerd door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13, onder a, van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen.

Legger

De legger is een openbaar register van het Hoogheemraadschap AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen en dient als uitwerking van de Keur. De legger heeft geen invloed op voorliggend bestemmingsplan.

13.3 Beleid

13.3.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

13.3.2 Provinciale Watervisie 2021

In de Watervisie 2021: Buiten de oevers (november 2015) zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Aan de hand van de thema's veilig, schoon en voldoende is beleid vastgesteld voor de lange termijn (2040) en prioriteiten voor de planperiode (2016-2021). Het Uitvoeringsprogramma 2016-2021 (december 2015) geeft aan wat de concrete maatregelen zijn om de lange termijn doelstellingen te verwezenlijken.

Thema Veilig

Beperken van slachtoffers en economische schade via preventie en gevolgenbeperking, door:

- Kaders stellen voor regionale waterkeringen: vastleggen van normen en tracés in de waterverordeningen en bindende afspraken maken met de waterschappen over de termijnen waarbinnen de regionale keringen op orde moeten zijn.
- Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit: toetsen op voldoende ruimtelijke inpassing door de waterbeheerder en bevorderen van ruimtelijke kwaliteit via programma's met cofinanciering door regionale partijen.
- Waterrobuust inrichten bevorderen: via ruimtelijke maatregelen beperken van aantal slachtoffers en beperken van economische schade en een adequate rampenbestrijding bij (dreiging van) een overstroming.

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

- Het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden.
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater: duurzaam beheren van grondwatervoorraden voor verschillend gebruik zoals drinkwater, industrie en energievoorziening.

13.3.3 Waterbeheerplan Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek 2016-2021

Op 8 oktober 2015 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) het Waterbeheerplan AGV 2016-2021: Waterbewust en Waterrobuust vastgesteld. Het betreft het tweede waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap AGV in de nieuwe zesjarige waterplancycclus van het Rijk, de provincie en het waterschap.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken, te weten nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en

architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn, wat de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

13.3.4 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
- inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
- treffen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRA) 2016-2021 staat vermeld hoe deze drie zorgplichten voor de komende jaren door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Het doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen. Het GRA 2016-2021 heeft de volgende uitgangspunten:

Stedelijk afvalwater

- zoveel mogelijk scheiding aan de bron van de componenten van stedelijk afvalwater;
- waar mogelijk decentrale zuivering in plaats van de huidige centrale, zolang dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt.

Hemelwater

- de perceelegeenaaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
- de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente;
- uitgangspunt is om verontreinigd hemelwater gescheiden te houden van het overige hemelwater;
- gebruik heeft de voorkeur boven direct lozen;
- gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien.

Grondwater

- duurzaam functionerend grondwatersysteem om nieuwe hinder voorkomen en bestaande hinder weg te nemen;
- de perceelegeenaaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein.

13.3.5 Waterbeleid Zuidas

In de Visie Zuidas 2016 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water in het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water'. Water is een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven. Door klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Water heeft een dempende werking op temperaturen in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, diverser en goed verbonden water belangrijk voor een divers dier- en plantenleven.

De bergingscapaciteit van water is belangrijk. Daarom wordt het water in samenhang ontworpen. Dat geldt voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwater in zowel de openbare ruimte als privéruimte. Bij extreme regenbuien moet Zuidas regenbestendig zijn: het water wordt op de kavels zelf opgevangen en geborgd. Daarnaast maken we een aantal plekken geschikt voor waterberging bij piekbuien. In Ravel leggen we bijvoorbeeld in de straten een slim systeem aan van waterbergende groenstroken.

Binnen Zuidas wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen. In Zuidas worden bovendien alle plannen op hun bijdrage aan een goed stadsklimaat getoetst. Ontwikkende partijen en de gemeente moeten hun inzet op het verbeteren van het microklimaat zichtbaar maken, bijvoorbeeld door de aanleg van groene daken of binnentuinen.

13.4 Watertoets

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in het kader van een bestemmingsplan het proces van de watertoets worden gevolgd. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Deze watertoets wordt opgesteld in het kader van de ontwikkeling van Ravel ontwikkelingsveld 2 in de Zuidas te Amsterdam. De Watertoets is als bijlage 17 bijgevoegd.

Waterkeringen

Er liggen geen waterkeringen in het plangebied. 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 2024. Dit heeft geen invloed op het plangebied.

Oppervlaktewater

Er worden een aantal watergangen, de Vivaldigracht en de Ravelgracht, toegevoegd, waardoor de Boelegracht verbonden wordt met de watergang langs het spoor. Het oppervlaktewaterpeil blijft NAP -2,0 m. Het nieuwe watersysteem is hydraulisch een verbetering ten opzichte van het huidige watersysteem, hierdoor wordt de Binnendijkse Buitenveldertse polder toekomstbestendig en robuust ingericht.

Vanwege de gefaseerde aanleg van de nieuwe watergangen dient rekening te worden gehouden met de (grond)watersituatie en de waterkwaliteit in de tijdelijke fase. Eventueel kan het noodzakelijk zijn tijdelijke watergangen of duikers aan te leggen. (Tijdelijke) doodlopende watergangen zijn niet gewenst en hiervoor dienen maatregelen te worden genomen in overleg met Waternet.

Indien duikers worden aangelegd bij de ontwikkeling van het gebied, dan dienen de volgende diameters worden aangehouden: tweemaal een ronde duiker van 1000 mm of driemaal een ronde duiker van 800 mm.

Er zijn twee bruggen voorzien en een nog nader uit te werken duikerverbinding/duikerbrug ter ontsluiting van het gebied; één brug en duikerbrug aan de oostzijde en één aan de noordzijde. Het ontwerp van de bruggen en de steigers dient te worden afgestemd met gemeente Amsterdam zodat voldaan wordt aan eventuele nautische eisen, zoals het doorvaartprofiel en de doorvaarthoogte.

Watercompensatie

Als de bebouwing waterneutraal wordt ontwikkeld, dan kan deze als waterneutraal in de waterbergingsboekhouding worden opgenomen en voldaan worden aan de regels van de Keur. Het waterneutraal ontwikkelen van de kavels in Ravel heeft de voorkeur, door middel van de waterneutraliteitsclausule in de bouwenvelop.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan wordt vanuit de Keur AGV het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen en worden emissies naar het oppervlaktewater van PAK, lood, zink en koper tegengegaan. Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater [13]. Het is de ambitie van de Zuidas gebruikswaarde van water in en rondom de Zuidas te verbeteren [20]. Daarom wordt geadviseerd in te zetten op verbetering van de waterkwaliteit.

Grondwater

De grondwaternorm (GRPA 2016-2021) stelt dat in te herontwikkelen gebieden waar met kruipruimtes wordt gebouwd de grondwaterstand minstens 90 cm onder maaiveld moet liggen in een maatgevende situatie. Ravel wordt mét kruipruimtes ontwikkeld en daardoor geldt hier een minimale ontwatering van 90 cm bij de maatgevend hoge grondwaterstand (GHG). De ontwateringdiepte mag met een herhalingskans van 1 keer per 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen overschreden worden. Voor andere functies zoals wegen en bomen is de beheerder vrij om een eigen ontwateringsrichtlijn te kiezen die aansluit bij het gebruik. Voor wegen is 70 cm gangbaar, bomen verlangen 80 tot 100 cm ontwatering. Om de ontwatering te bereiken, geldt een voorkeursvolgorde van respectievelijk aanleg van open water, integraal ophogen, grondverbetering, aanpassing van bouwwijze of gebruik. Pas als deze maatregelen onhaalbaar zijn komt duurzame drainage aangesloten op het polderpeil in beeld.

De aan te leggen watergangen met grondwater doorlatende kades in Ravel zijn een essentieel onderdeel van een goede ontwatering in Ravel. Het behalen van de ontwateringseis van 0,9 m is essentieel voor het behalen van de ambitie in Ravel ontwikkelveld 2 van een duurzame, klimaatbestendige, groene stedelijke leefomgeving.

In de watertoets is het effect van de geplande 2-laags parkeerkelders op kavels E&F en G&H berekend met klimaatscenario WH2050. Tussen kavel F&G is géén parkeerkelder gemodelleerd en hier mag ook geen parkeerkelder komen. Uit de berekening volgt dat de 2-laagskelders een verwaarloosbaar klein grondwatereffect hebben; er worden geen voorwaarden aan deze kelders gesteld ten aanzien van grondwaterneutraliteit; er gelden wel voorwaarden wat betreft oppervlak, bouwdiepte en gronddekking indien deze zich onder binnentuin of groen bevindt.

Echter wanneer er fietsenkelders en technische ruimtes worden toegevoegd, wordt het grondwatereffect te groot. Zonder grondwatermaatregelen is het niet mogelijk om de geplande fietsenkelders en technische ruimtes toe te staan in combinatie met de geplande 2-laags parkeerkelders, omdat de ontwateringsnorm van 0,9 m dan niet wordt behaald.

Grondwaterneutraal bouwen maakt de aanleg van de fietsenkelders en de technische ruimtes wél mogelijk en wordt als voorwaarde gesteld.

Voor de bouw van een fietsenkelders of technische ruimte in Ravelontwikkelveld 2 houdt grondwaterneutraal bouwen in:

- onder het volledige oppervlak van de fietsenkelder of technische ruimte wordt een grondwatermaatregel genomen met een doorlaatvermogen (kD-waarde) van minimaal 10 m²/dag of een maatregel met hetzelfde grondwatereffect;;
- de grondwatermaatregel zorgt ervoor dat de bovenste (freatische) bodemlaag aan de voor- en achterzijde met elkaar in contact staat;
 - a. de ze moet in verbinding staan met de freatische ophooglaag door middel van verticale grind- of zandpijpen van minimaal 1,0 m breed met een doorlaatvermogen (kD waarde) van

minimaal 10 m²/dag.

- dient tijdens de volledige levensduur van de kelder te blijven functioneren.
- toetsing met behulp van een geohydrologische rapportage
- de diepte van kelder of het souterrain ten opzichte van het maaiveld aan de straatzijde maximaal 4 meter bedraagt.

Door het toepassen van de bovenstaande maatregelen wordt de barrièrewerking van de aan te leggen fietsenkelders en technische ruimtes gecompenseerd. De voorkeur gaat uit naar grondwatermaatregelen met draineerzand, een gelijkwaardige maatregel is ook mogelijk en moet getoetst worden met een geohydrologische rapportage.

Indicatieve voorbeeldberekening:

Een 0,5 m dikke laag draineerzand met een doorlatendheid (k-waarde) van minimaal 20 m/dag heeft een doorlaatvermogen (kD waarde) van 10 m²/dag. Door dit aan te leggen onder de volledige kelder en te verbinden met de omliggende freatische laag wordt de barrièrewerking van de kelder geneutraliseerd.

In Tabel 5 is een overzicht gemaakt betreffende de grondwater eisen voor parkeerkelders, fietsenkelders, technische ruimten en kruipruimtes in Ravel. Dit is een samenvatting van de berekeningen. In paragraaf 4.3.1 zijn de verschillende dieptes per kavel uitgeschreven. Het maximaal te bebouwen oppervlak door fietsenkelders of technische ruimten (ook WKO) is vrij onder voorwaarde van grondwaterneutraal bouwen. De maximale bouwdiepte is gespecificeerd in onderstaande Tabel 5.

Tabel 1: Overzicht grondwater eisen voor parkeerkelders, fietsenkelders, technische ruimten en kruipruimtes.

Type kelder	Max m ²	Locatie	Eis	Bouwdiepte
Parkeerkelder (auto)	Aanduiding 'Pg' (hele vlak)	Kavels E-H (inclusief tussenruimten en binnentuinen)	Geen; indien onder binnentuin/openbare ruimte: 1 m gronddekking.	Max. NAP -10,1 m (8,5 m onder maaiveld plus eventueel 1 m gronddekking)

Type kelder	Max m ²	Locatie	Eis	Bouwdiepte
Fietsenkelders	Vrij	Alle kavels behalve vlak 'pg'	Grondwaterneutraal bouwen	Max. NAP -4,6 m (4 m onder maaiveld)
Technische ruimten (ook voor WKO)	Vrij	Alle kavels behalve vlak 'pg'	Grondwaterneutraal bouwen	Max. NAP -4,6 m (4 m onder maaiveld)
Kruipruimte	vrij	Alle kavels	Geen	Max. NAP -1,6 m (1 m onder maaiveld)

De maatgevend hoge grondwaterstand GHG in het gebied is NAP – 1,5 m, de ontwateringsnorm van 0,9 wordt gehaald bij een maaiveldhoogte van NAP – 0,6 m. Het advies is om een bouwpeil af te geven voor Ravel ontwikkeldveld 2 van minimaal NAP – 0,6 m.

Voor de openbare ruimte kan eventueel afgeweken worden van de ontwateringsnorm van 0,9 m. Het advies is om wél minimaal te voldoen aan een ontwatering van een 0,5 m. Bij het oppervlaktewater is een maatgevend hoge grondwaterstand berekend van NAP – 1,9 m, deze loopt geleidelijk omhoog naar NAP – 1,5 m in het midden van het gebied. Het advies is om de maaiveldhoogte geleidelijk omhoog mee

te laten lopen vanaf de waterkant van min. NAP – 1,4 m naar min. NAP -1,0 m. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet dan wel rekening gehouden worden met een hoge grondwaterstand, veel bomen vereisen een minimale ontwatering van tussen de 0,8 en 1,0 m.

Droogte

In de toekomst kunnen door klimaatverandering de periodes met droogte toenemen. In Ravel spelen houten funderingspalen geen rol, maar stedelijk groen kan wel schade ondervinden door droogte. In de eindsituatie is Ravel ontwikkelveld 2 aan drie zijden omringd door oppervlaktewater, dit vermindert sterk het uitzakken van de grondwaterstand. (Grond)waterdoorlatende kades zijn een essentieel uitgangspunt voor een goed grondwatersysteem en ontwatering. Het risico van lage grondwaterstanden in een droge periode wordt ook verlaagd, indien in natte perioden een deel van het regenwater wordt geïnfiltreerd in de bodem.

Klimaatadaptatie

Er is een rainproof oplossingenkaart toegevoegd voor deelgebied ravel (en Vivaldi). Bij iedere aanpassing in de openbare ruimte dient naar dit wensbeeld te worden toegewerkt. In de Zuidas wordt waterneutraal gebouwd, door middel van een waterneutraliteits clausule in de standaard bouwenvelop. Waternet/gemeente Amsterdam is bezig met het opstellen van een hemelwaterverordening, die naar verwachting wordt vastgesteld in 2021.

Hittestress

De sterk verharde Zuidas is gevoelig voor hittestress. Op kavelschaal kan hier rekening mee worden gehouden door het toevoegen van groen, koele plekken en het gebruik van lichtgekleurde en geen warmtegeleidende materialen.

Riolering

Bij de gebiedsontwikkeling Ravel ontwikkelveld 2 wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het aansluiten van ontwikkelveld 2 op HWA is niet nodig als in de openbare ruimte het regenwater kan worden verwerkt door bijvoorbeeld goten, wadi's en infiltratiestroken.

Nieuwe sanitatie

Voor grootschalige uitbreidingen of gebiedsontwikkelingen vanaf duizend woningen ("Groene wei"), geldt dat onderzocht moet worden of een 'decentrale' zuivering op wijkniveau voordelen biedt op basis van onder andere de beschikbaarheid van (fysieke) ruimte, geschikte lozingspunten, milieueffect, duurzaamheid en kosten. Dit wordt ook wel 'Nieuwe Sanitatie' genoemd. De doelstelling is om het totale afvalwatersysteem meer duurzaam, kosteneffectief en efficiënt te maken. Bij kantoor of hoogbouw kan gedacht worden aan het lokaal zuiveren van water door bijvoorbeeld helofytenfilters. Watergebruik kan worden teruggedrongen door middel van waterbesparend sanitair en het hergebruik van opgevangen hemelwater voor toiletspoelwater of sproeiwater voor groen. Organisch materiaal afkomstig uit toiletwater kan via een vergister worden gebruikt voor energiewinning.

Natuurinclusief bouwen

Het project Ravel 2 heeft een ambitieuze groenvisie. Inpassing van water, groen en biodiversiteit in de openbare ruimte en op de kavels staat hoog op de agenda, dit past ook bij de Amsterdamse beleidsdoelen voor onder ander Rainproof, hittestress en natuurbeleving.

Een hoofddoel in de groenvisie is het vasthouden van water in de wijk, waarmee meerdere doelen worden bediend zoals tegengaan van droogte, Rainproof en het zichtbaar maken van water. Ontwikkelaars worden aangemoedigd bij de groenvisie aan te sluiten en naast het vasthouden van water op de kavel ook in te zetten op natuurinclusief bouwen. De keuze en diversiteit in beplanting zorgt voor meer biodiversiteit.

WKO's

Er zijn in de huidige situatie geen WKO's aanwezig binnen de grenzen van het plangebied. 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.

13.5 Conclusie

Uit de waterparagraaf blijkt dat het bestemmingsplan geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de waterhuishouding in het plangebied of de omgeving daarvan. In het bestemmingsplan is een maximale bouwdiepte opgenomen. De negatieve gevolgen vanwege ondergrondse bebouwing voor grondwater is daarmee beperkt en blijft binnen de norm. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is er overleg gevoerd met de waterbeheerder die met de uitkomsten van de onderzoek akkoord is gegaan. Derhalve vormt het aspect water geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er niet toe leiden dat te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

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

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd.

14.2 Toetsingskader

Er is één wettelijke regeling van belang, te weten de Wet natuurbescherming.

De Wet natuurbescherming (Wnb) heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming

In de Wnb zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

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

belang en is voorzien in compenserende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wnb beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd totdat op de nieuwe gedragscode is beslist. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Wnb onuitvoerbaar.

14.3 Resultaten onderzoeken

14.3.1 Algemeen onderzoek Zuidas

Binnen Zuidas heeft een inventarisatie plaatsgevonden om inzichtelijk te maken welke beschermde soorten zich in het gebied (kunnen) bevinden (bijlage 18). Deze inventarisatie heeft geleid tot het rapport 'Inventarisatie beschermde soorten Wet natuurbescherming Zuidas-Zuidasdokgebied 2018' en dateert van december 2018. Kort gezegd volgt uit de inventarisatie dat van een aantal soorten uitgesloten kan worden dat zij in het gebied voorkomt. Voor een aantal soorten dient nader onderzoek te worden verricht.

Roofvogels

In 2016 is er begonnen met de inventarisatie van mogelijke roofvogelnesten in het Zuidas en Zuidasdokgebied. Het doel was om een dossier op te bouwen van nesten van roofvogels.

In 2018 is er voor het derde opeenvolgende jaar geïnventariseerd. In 2018 zijn de sperwer in het Beatrixpark, naast het bosje bij de RAI, en de boomvalk, in het Kenniskwartier Noord, niet meer aangetroffen. Bij de Europaboulevard, vlakbij station RAI, is wel een nest van een sperwer vastgesteld.

bestemmingsplan_Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

Vleermuizen

In 2015 is er door Ecoresult in een groot deel van het plangebied onderzoek gedaan naar viegroutes en foerageergebied. Gebaseerd op de uitkomsten van dit onderzoek is er een mitigatieplan opgesteld en heeft Zuidasdok voor het verwijderen van groen op de taluds ontheffing aangevraagd en gekregen. Eén van de maatregelen van het mitigatieplan is een driejaarlijkse monitor. Daarom is het onderzoek in 2018 op ongeveer dezelfde wijze herhaald. Conclusies zijn dat de onderdoorgang bij de Kleine Wetering nog steeds intensief door vleermuizen wordt gebruikt. Er hebben dan ook nog geen werkzaamheden plaatsgevonden. Ook boven de oost-west lopende waterpartijen in Buitenveldert viegen en foerageren nog veel vleermuizen. De taluds van de A10, bij Ravel, worden aanmerkelijk minder gebruikt. Vermoedelijk zijn de werkzaamheden in die omgeving daarvan de oorzaak.

Vanwege het belang van de onderdoorgang bij de Kleine Wetering wordt geadviseerd om na de start van de werkzaamheden op deze locatie te controleren of vleermuizen deze passage nog gebruiken en of de mitigerende maatregelen afdoende werken.

Kleine marters

Met de ingang van de Wet Natuurbescherming van 1 januari 2017 is er in de Provincie Noord-Holland geen vrijstelling meer bij ruimtelijke ontwikkelingen voor wezel, hermelijn en bunzing. Voor de werkzaamheden die onder het tracébesluit van Zuidasdok vallen is er wel een vrijstelling. Hiervoor is het Rijk het bevoegd gezag. Kleine marters worden soms wel gezien in het onderzoeksgebied, maar tot nog toe zijn er geen aanwijzingen dat ze daar een leefgebied hebben. Gericht onderzoek met cameravallen in het plangebied Ravel Zuidas heeft geen waarnemingen opgeleverd.

Iepenpage

Na waarnemingen van de iepenpage in 2016 en 2017 is er twijfel ontstaan of deze waarnemingen wel iepenpages betreffen en geen eikenpages. In 2018 is er op de locatie waar deze waarnemingen zijn gedaan niet met zekerheid een iepenpage vastgesteld. Omdat op deze locatie uitstekend waargenomen kan worden en de kruinen van de iepen in de taluds langs de A10 nauwelijks observeerbaar zijn is er het onderzoek naar iepenpages niet verder uitgebreid.

In het onderzoek zijn conclusies ten aanzien van de roofvogels, vleermuizen, marters en iepenpage opgenomen. De aanbeveling voor roofvogels en iepenpage luidt dat monitoring van de aanwezigheid van deze soorten gewenst is. Voor marters is verder onderzoek niet nodig. Met betrekking tot vleermuizen wordt aanbevolen om bij start van de werkzaamheden bij de onderdoorgang van de A10 bij de Kleine Wetering te monitoren of vleermuizen deze route nog gebruiken, zodat tijdig maatregelen getroffen kunnen worden.

14.3.2 Toetsing Wnb Zuidas: Ravel ontwikkelveld 2

In opdracht van gemeente Amsterdam heeft Tauw onderzoek gedaan naar de consequenties van de Wet Natuurbescherming voor de ontwikkeling van Ravel. De ontwikkeling kan alleen doorgaan als deze niet in strijd is met de bepalingen als opgenomen in de Wnb, of als de benodigde vergunningen en/of ontheffingen worden verleend. Het onderzoek is op 29 mei 2019 afgerond (bijlage 19). De conclusies uit het onderzoek luiden als volgt.

Wet natuurbescherming

Welke onderdelen van de Wet natuurbescherming (hierna te noemen Wnb) zijn van belang?

Alleen het onderdeel 'soortenbescherming' van de Wnb is van belang voor de ontwikkeling. Het is uit te sluiten dat de ontwikkeling negatieve effecten heeft op beschermde Natura 2000-gebieden, NNN-gebieden of beschermde houtopstanden.

In hoeverre is de beoogde ontwikkeling (mogelijk) strijdig met de Wnb?

De beoogde ontwikkeling is mogelijk strijdig met de Wnb vanwege het mogelijk voorkomen van beschermde soorten. Vleermuizen kunnen mogelijk in of direct rond het plangebied aanwezig zijn. Bij de kap van de oude populieren in het westen van het gebied zijn negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen in de bomen zijn niet uit te sluiten. Essentiële vliegroutes en/of essentieel foerageergebied is niet aanwezig binnen het plangebied. In het plangebied zijn tevens geschikte nestplaatsen aanwezig voor algemene broedvogels. Het is niet uit te sluiten dat de voorgenomen ontwikkelingen negatieve effecten hebben op in gebruik zijnde nesten van broedvogels.

Zijn maatregelen en/of een ontheffing nodig?

Bij de kap van de oude populieren is hier nader onderzoek nodig naar het gebruik als verblijfplaats door vleermuizen. Dit kan in de vorm van een holte-inspectie, als hieruit blijkt dat geschikte holten aanwezig zijn is nader onderzoek naar het voorkomen van verblijfplaatsen nodig. Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen en vliegroutes en/of foerageergebied van vleermuizen is niet nodig.

Daarnaast is een broedvogelcontrole nodig om te voorkomen dat in gebruik zijnde nesten van broedvogels worden verstoord of vernietigd tijdens de werkzaamheden. Als een in gebruik zijnde nest aanwezig is, dan moet een verstoringvrije zone rondom het nest aangehouden worden tot het nest verlaten is.

Wat betekent dit voor de verdere planvorming en uitvoering?

Als een holte-inspectie uitwijst dat geschikte holten in de bomen aanwezig zijn is nader onderzoek naar vleermuizen nodig. Dit dient in de periode 15 mei – 15 juli en de periode 1 augustus – 15 september uitgevoerd te worden. Het onderzoek moet verspreid over vier veldbezoeken (2 in het voorjaar en 2 in het najaar) uitgevoerd worden. Als van één van de soorten blijkt dat de verblijfplaatsen in het plangebied hebben waarop negatieve effecten niet uit te sluiten zijn, dan is de aanvraag van een ontheffing nodig.

De werkzaamheden mogen dan niet starten voordat een ontheffing verkregen wordt en voordat mitigerende maatregelen genomen en de bijbehorende gewenningsperiode is verstreken. De beoordelingstermijn van een ontheffingsaanvraag bedraagt 13 weken met een maximale verlenging van zeven weken.

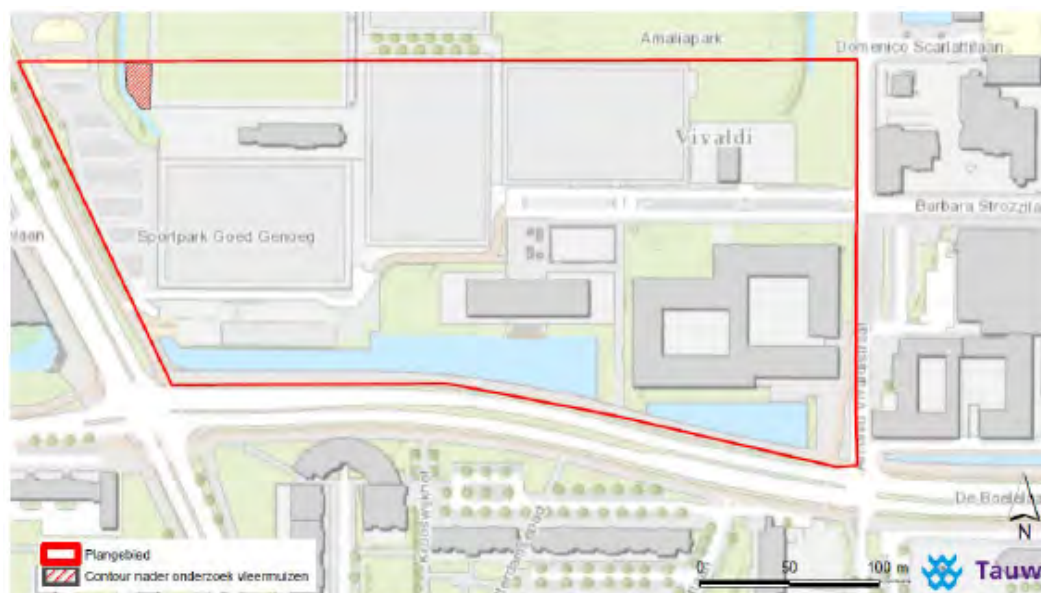
Voor broedvogels is een broedvogelcontrole noodzakelijk voorafgaand aan de werkzaamheden als in de periode maart t/m oktober gestart wordt met de werkzaamheden. Als tijdens de controle blijkt dat een broedgeval aanwezig is, dan dient een verstoringvrije zone rond het nest bepaald te worden. In deze zone mag niet gewerkt worden totdat het nest weer verlaten is.

In tabel 1 is een samenvatting opgenomen van de toetsing aan de soortenbescherming. In figuur 1 zijn de locaties opgenomen waar vervolgonderzoeken moeten worden uitgevoerd.

Aanwezige soort(groep)en	Effect	Vervolgstappen
Flora, grondgebonden zoogdieren, vogels met jaarrond beschermd nest, amfibieën, reptielen, vissen, vlinders, libellen en overige ongewervelden.	Geen overtreding artikel 3.1, 3.5 of 3.10	N.v.t.
Vleermuizen	Mogelijk overtreding artikel 3.5	Bij kap van oude populieren holte- inspectie. Zo nodig vervolgonderzoek naar zomer- en paarverblijfplaatsen in bomen.
Vogels zonder jaarrond beschermd nest	Mogelijk overtreding artikel 3.1	Uitvoeren van een broedvogelcontrole voorafgaand aan de werkzaamheden als deze in de periode maart t/m oktober starten.

Tabel 1:

Conclusies toetsing soortenbescherming



Figuur 2:

Locaties waar nader soortgericht onderzoek uitgevoerd moet worden

Gemeentelijk natuurbeleid

Negatieve effecten op beschermde bomen, de Ecologische Structuur en beschermde muurflora en orchideeën als gevolg van de ontwikkelingen zijn uit te sluiten. Hierop hoeven geen verdere toetsing of aanvullende maatregelen genomen te worden. Negatieve effecten op de Hoofdgroenstructuur zijn niet uitgesloten. Voor ingrepen die de Hoofdgroenstructuur aantasten is instemming nodig van de TAC (Technische Advies Commissie).

Rond het plangebied komen invasieve exoten voor zoals de Japanse duizendknoop. Het is van belang om rekening met deze woekerende en snelgroeende soort te houden. Bij afgraven en vervoer van grond is het van belang om controles van de grond te doen. Ook moet het plangebied op de soort gemonitord worden. Bij een kleine besmetting is het bestrijden van de soort nog relatief goed uitvoerbaar.

Voor het plangebied zijn enkele natuurkansen te signaleren, namelijk de volgende:

- Het inbrengen van nestgelegenheid voor vogels door het ophangen van nestkasten
- Het inbrengen van verblijfplaatsen voor vleermuizen door het ophangen van platte kasten aan gebouwen en/of bolle kasten aan bomen
- Het aanplanten van inheemse bomen en struiken om de biodiversiteit te verhogen. Hierop komen onder andere insecten en vogels af
- Bij nieuwe bebouwing het aanbrengen van groene daken
- De oevers van de wetering aan De Boelelaan ecologisch waardevol maken door beschoeiing te vervangen door ecologische oevers.

14.3.3 Stikstofdepositie

In het kader van de natuurwetgeving is onderzoek gedaan naar de stikstofuitstoot als gevolg van de gehele ontwikkeling van woonbuurt Ravel. Het stikstofonderzoek ziet op de inzet van mobiele bouwmaterialen en wegverkeer tijdens de aanlegfase. Hierbij is rekening gehouden met de uitvoeringsfasering in de periode 2022-2034. Tevens is de gebruiksfase 2034 onderzocht. Het onderzoek is als bijlage 20 bijgevoegd. De berekening heeft plaatsgevonden in maart 2020 met de Aeries Calculator.

De conclusie luidt dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool Aeries geeft geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het project treedt er dus geen stikstofdepositie op in Natura 2000-gebieden.

14.4 Conclusie

Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt de De Wet natuurbescherming en het gemeentelijk natuurbeleid in acht genomen. Dit betekent dat indien nader onderzoek voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijk is, deze onderzoeken ook worden uitgevoerd.

Uit onderzoek blijkt dat het project dat het bestemmingsplan mogelijk maakt niet leidt tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden

Hoofdstuk 15 Hoogbouwaspecten

15.1 Bezonning

In het kader van het Ontwikkelplan voor Ravel is op basis van een voorbeeldverkaveling onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied (bijlage 21). Hierbij wordt opgemerkt dat er geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen zijn 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.

Beoordeeld moet worden of de schaduweffecten die optreden niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Bij de beoordeling van de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw is de situatie weergegeven op 21 maart, 21 juli (hoogste zonnestand) en 21 december (laagste zonnestand).

Zuidas is een hoog stedelijk gebied. Door de verschillende bouwhoogtes die in het plan mogelijk worden gemaakt, is het voorkomen van schaduwwerking op gebouwen en terreinen onmogelijk. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de schaduwwerking op de bestaande bebouwing in de omgeving door de nieuwbouw minimaal is. Slechts op de weinige bebouwing ten oosten van het plangebied zal sprake zijn van een afname van de bezonning gedurende de namiddag in de maanden waarin de zon lager staat. Deze afname in bezonning is in dit gebied niet onacceptabel. Voor de bebouwing binnen het plangebied geldt dat deze relatief hoog is en veel bebouwing mogelijk maakt per kavel. De vormgeving van de bouwvlakken zorgen ervoor dat er ondanks de dichtheid van de bebouwing geen sprake is van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie.

15.2 Windhinder

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

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van (afgerond) 113 meter. Om die reden is op plekken rondom de toekomstige bebouwing het windklimaat beoordeeld is.

Of en waar windhinder uiteindelijk kan optreden is echter sterk afhankelijk van de architectonische uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk. Met voorliggend uitwerkingsplan worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het bouwplan verder uitgewerkt kan worden.

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd (bijlage 22), waarbij gebruik is gemaakt van een voorbeeldverkaveling, waarbij is onderzocht in hoeverre in het plangebied windhinder is te verwachten. Hierbij zijn de voorziene ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied in aanmerking genomen. Uit het windonderzoek blijkt, kort gezegd, dat:

- Over het algemeen een goed tot plaatselijk matig te beoordelen windklimaat te verwachten is rond te bebouwing binnen het plangebied en in de directe omgeving. (Tevens zijn er enkele aandachtsgebieden vast te stellen en spelen de gebruiksfunctie en het daarmee samenhangende te hanteren beoordelingscriterium een rol.)
- Het belangrijkste aandachtspunt betreft de westgevels van de westelijke kavels grenzend aan de Beethovenstraat. Afhankelijk van de gebouwconfiguratie kan sprake zijn van een slecht windklimaat voor doorloopgebied en een beperkt risico op windgevaar. Door een getrapte hoogteopbouw te hanteren is een beperking van de mate van windhinder mogelijk. Ook dan blijft sprake van een matig windklimaat voor de functie doorlopen bij de meeste geveldelen. Het toepassen van een luifel op deze gevels heeft nauwelijks een positief op het plaatselijke windklimaat.
- Deze mate van windhinder niet geldt voor de gehele westelijke zijde van het plan. Er zijn diverse geveldelen aan de Beethovenstraat waar de hinderkans onder de grenswaarde van 5% blijft waarbij het windklimaat geschikt is voor windgevoelige functies als gebouwentrees en terrassen.
- Voor de rest van het plangebied is een aanzienlijk verbetering te verkrijgen met volwassen begroeiing.
- De doorloopgebieden in de diverse zuid-noord georiënteerde straten krijgen in het windonderzoek plaatselijk een matige beoordeling. Op basis van de grafische weergave van de onderzoeksresultaten in het windonderzoek zijn de locaties vast te stellen die geschikt zijn voor wingevoelige functies, zoals gebouwentrees.
- Het windklimaat in de binnenhoven en pocketparks is over het algemeen goed te noemen.

Er is gekozen in de planregels een regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de verdere uitwerking windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

Actualisatie windhinderonderzoek

Sinds het windklimaatonderzoek is het stedenbouwkundig ontwerp van Ravel voor kavels A en B gewijzigd (in het windklimaatonderzoek ook wel benoemd als kavels H en G). De windeffecten van de veranderde bebouwingsopzet zijn in de "Oplegnotitie windklimaat Kavel A (H) en B (G)" van 5 juni 2020 geactualiseerd (bijlage 23). De conclusies uit de notitie zijn als volgt:

- de te verwachten effecten op de windsnelheid en windstroming ten gevolge van de wijzigingen van de betreffende bebouwing zijn beperkt;
- gezien de eerder vastgestelde lage hinderkans in het gebied wordt verwacht dat optredende wijzigingen van de luchtstroming niet zullen leiden tot een ongunstig windklimaat;
- geleiding van het volume, bijvoorbeeld met setbacks, is niet nodig om het windklimaat te verbeteren;
- eerder geconstateerde aandachtsgebieden liggen op afstand, de wijzigingen hebben hier geen invloed op.

De verandering van de bebouwingsopzet heeft geen significant negatief effect op de kans op windhinder. Met de wijzigingen blijft naar verwachting sprake van een goed windklimaat.

15.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

15.3.1 Regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WI). Met het Lib wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het Lib bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

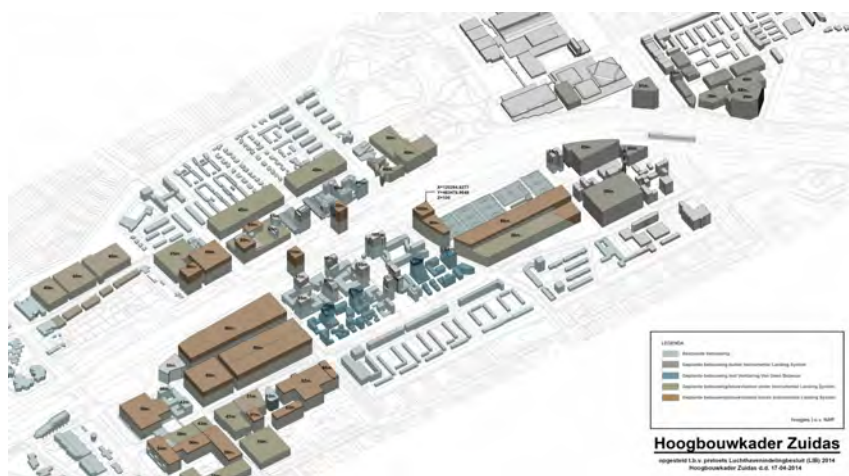
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in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

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

In artikel 8.8, eerste lid, van de WI is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan in strijd zijn met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

15.3.2 Uitwerking in bestemmingsplan

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



Figuur 1: Uitsnede hoogbouwkader Zuidas

Op 5 november 2014 heeft de Gemeenteraad het Hoogbouwkader Zuidas vastgesteld. In het Lib is bepaald dat indien een object hoger is dan de maximale waarde (maatgevende toetshoogte), dit object is toegestaan indien het is opgenomen in het Hoogbouwkader Zuidas. Dit geldt eveneens voor de maatgevende toetshoogte radar, onder voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart, aan welke voorwaarde inmiddels is voldaan.

Toets aan maatgevende toetshoogtes

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het Lib geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, vierde lid van het Lib, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar (VVGB) als bedoeld in artikel 8.9 van de WI.



bestemmingsplan Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

Figuur 2: Maatgevende toetshoogte

Maatgevende toetshoogte radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het Lib objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.



Figuur 3: Maatgevende toetshoogte radar

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

Toetsvlak	Specificatie	Verticale doorsnijding	Horizontale doorsnijding	Proces	Kaart
Maatgevende toetshoogte	60 m NAP	Max. 57.6 m	100%	§4.2	1
Maatgevende toetshoogte radar	48 m NAP	Max. 69.6 m	100%	§4.3	2
Beperking aantrekken vogels	-	n.v.t.	85.2%	§4.4	12
Beperking voor windturbines en lasers	-	n.v.t.	100%	§4.5	13

Figuur 4: Geraakte toetsvlakken

Op 23 juli 2019 (bijlage 24) is een VVGB verkregen. De maximale hoogte waarvoor de VVGB is verleend is 117,6 meter. Deze hoogte mag niet worden overschreden ook niet door (vergunningvrije) bouwwerken. Indien de te bouwen torens de hoogte van 117,6 meter bereiken, dan dienen er rode obstakellichten op de hoekpunten (dakniveau) van de twee woontorens geplaatst te worden. De maximale hoogte inclusief dakbebouwing dat het bestemmingsplan mogelijk maak is 115 meter (hiervan kan 1 meter worden afgeweken). Deze hoogte is lager dan de hoogte waarvoor de VVGB is afgegeven. Indien noodzakelijk is het mogelijk om obstakellichten aan te brengen. De obstakellichten op de hoekpunten van de gebouwen

zijn mogelijk gemaakt middels een algemene bouwregel. Het Lib vormt geen belemmering voor de vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

De VVGB vormt samen met het bestemmingsplan één besluit waartegen beroep openstaat.

Hoofdstuk 16 Cultuurhistorie en archeologie

16.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dicht bebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

16.2 Regelgeving

16.2.1 Erfgoedwet

Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 in werking getreden. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Op grond van de Erfgoedwet dient de Gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat op bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

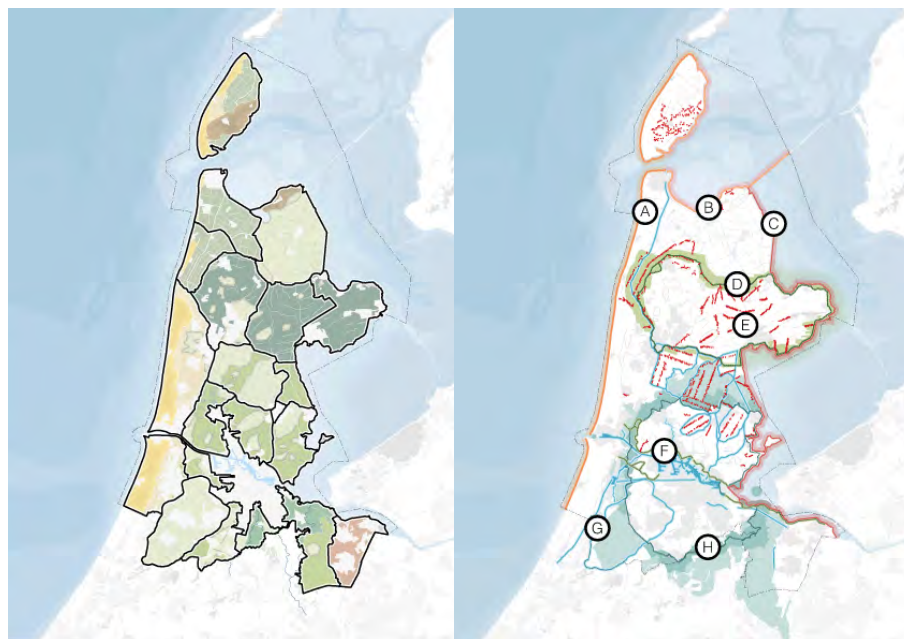
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in kaart te brengen, kunnen bij bouwprojecten toevalvondsten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Deze plicht houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek uit te voeren, bij vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA) per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen dienen gemeenten bovendien op grond van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

16.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Op 10 april 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, die wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen, gewijzigd vastgesteld. In de leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (oud) die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De Leidraad is niet bedoeld als een document met normstellende voorschriften.

Met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit. In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied Zuidas is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

De informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).

16.2.3 Gemeentelijke Erfgoedverordening

De Amsterdamse Erfgoedverordening is op 16 december 2015 vastgesteld en schrijft voor dat in de toelichting behorende bij een bestemmingsplan ten minste de (bovengrondse) cultuurhistorische waarden en (ondergrondse) archeologische waarden in het plangebied worden beschreven en dat wordt beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige waarden.

Het in beeld brengen van de aanwezige cultuurhistorische of archeologische waarden gebeurt middels een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen het plangebied en een advies met betrekking tot de aanpak en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van de aanpak staat een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen. Een dergelijke regeling houdt in dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of andere werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd, een rapport dient te overleggen. In dat archeologisch rapport moet de archeologische waarde van het terrein waar de aanvraag op ziet in voldoende mate zijn vastgesteld. Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen. In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

16.3 Resultaten onderzoeken

Het Bureau Monumtenzorg & Archeologie van Amsterdam heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek plangebieden Ravel en Vivaldi Parkrand, bestemmingsplan Ravel kavels 1-4 Stadsdeel Zuideramstel, met kenmerk BO 09-077 Amsterdam 2009, datum 29 juli 2009, zie bijlage 25). Het onderzoek heeft betrekking op het gehele 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 ter plaatse van de plangebieden de ondergrond zo is verstoord dat hier geen archeologische resten meer verwacht worden. Deze terreinen zijn vrijgesteld van archeologische maatregelen. Dit betekent dat verder archeologisch veldonderzoek niet nodig is. Gelet hierop is geen beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig.

Conform de Monumentenwet geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Met betrekking tot de cultuurhistorische waarden kan het volgende worden opgemerkt. Het gebied

waarvoor het plan is opgesteld is sinds de aanleg van Buitenveldert in gebruik geweest als sportpark. Deels komt deze functie terug, deels zal het gebied bebouwd worden. Dit park vertegenwoordigt niet een zodanige cultuurhistorische waarde dat een cultuurhistorisch onderzoek nodig zou zijn. Het clubgebouw aan De Boelelaan 50, dat ontworpen is door A.J. Roodenburgh en van 1972 dateert, bezit geen belangrijk architectonische waarden. Om deze redenen is een beschouwing van de bovengrondse cultuurhistorische waarden in dit geval niet relevant.

16.4 Conclusie

Er bevinden zich in het plangebied geen archeologische of cultuurhistorische waarden die aan uitvoering van het plan in de weg zouden kunnen staan.

Hoofdstuk 17 Duurzaamheid

17.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

17.2 Toetsingskader

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Duurzaamheid staat bij de provincie Noord-Holland hoog in het vaandel. De provincie wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Noord-Holland bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en aan inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte- en Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient daarnaast aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

De provincie betreft duurzaamheidsaspecten bij de ontwikkeling van beleid zoals beschreven in het Milieubeleidsplan 2015-2018.

Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat ook hoog op de Amsterdamse agenda. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. De inhaalslag wordt behaald door in goede samenwerking met partners uit de stad (de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen). Niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook door de energie en doorzettingskracht die al aanwezig is in de samenleving te versterken. Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld (Agenda Duurzaamheid). De Agenda Duurzaamheid is uitgerust met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Bij de vertaling van deze vijf thema's in ambities en doelen is de onderlinge samenhang en de samenhang met andere beleidsdoelen betrokken. In de Agenda Duurzaamheid is beschreven hoe met een integrale aanpak de doelen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door in te gaan op de financiering van de transitie naar een duurzaam Amsterdam en door het monitoren van het proces voor te stellen. De agenda besluit met een uitvoeringsprogramma samengevat op doelen, richting en maatregelen.

17.3 Duurzaamheid in Zuidas

17.3.1 Duurzaamheid Zuidas

In de Visie Zuidas zijn de ambities op het gebied van Duurzaamheid, Groen en Water vastgelegd. Deze zijn opgehangen aan een aantal aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. De aandachtsgebieden zijn:

1. Energie;
2. Mobiliteit;
3. Circulair bouwen en afval;
4. Groen;
5. Water;

Een duurzame Zuidas betekent een groene, gezonde, schone en energie neutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties brengen we dit in de praktijk. Dat betekent onder andere dat we werken aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie (Agenda Duurzaamheid 2015).

Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas, zowel in de gebouwen als op straat. Ook de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief groen en water in Zuidas is hierbij een belangrijke voorwaarde. Dat is niet alleen belangrijk vanwege recreatieve functies, maar water en groen hebben een dempende werking op temperaturen in de stad en kunnen effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, gevarieerd en goed verbonden groen en water belangrijk voor een divers dieren- en plantenleven.

17.4 Doorwerking planvorming

Bij het planvormingstraject van bouwplannen in Ravel speelt duurzaamheid een rol, bijvoorbeeld ten aanzien van energie, waterprestatie, mobiliteit, circulariteit en groene daken. Hierover worden bij de ontwikkeling afspraken gemaakt.

Energie

Gebouwen moeten energieneutraal (EPC <0,15) zijn en beschikken over een BREEAM Excellent^[1] certificering of aantoonbaar gelijkwaardig alternatief. Een duurzame warmte- en koude voorziening is verplicht waarbij gebruik wordt gemaakt van de lokale stadswarmte en koude infrastructuur en/of van lokale bronnen (WKO). Geen gas en geen piekvoorzieningen met elektrische boilers voor de warmte voorziening.

Duurzame mobiliteit

- Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten onderdeel zijn van de nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) autodeelconcepten en het stimuleren van fietsgebruik.

- 50% van alle parkeerplaatsen voor auto's dient voorzien te zijn van een oplaadpunt voor elektrische auto's. Verder moeten alle parkeerplaatsen voorbereid zijn om een oplaadpunt te kunnen aansluiten (benodigde leidingwerk en capaciteit) in de toekomst. Het Bouwbesluit

Circulair bouwen en afval

Een relatief nieuwe ambitie van de gemeente Amsterdam binnen duurzaamheid is circulariteit. Een circulair gebouw is een gebouw dat ontworpen, ontwikkeld, beheerd en gebruikt wordt volgens het systeem van de circulaire economie en waarbij het voorkomen van grondstofuitputting centraal staat. Het doel is zo min mogelijk nieuwe grondstoffen te gebruiken en, daar waar producten, grondstoffen en/of systemen worden ingezet, deze zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten te houden. Het gaat

hierbij nadrukkelijk om de hele levenscyclus van een gebouw, tot het einde van de functionele levensduur. Binnen circulariteit kunnen twee aspecten worden onderscheiden: de toegepaste materialen en het ontwerp van het gebouw. Materialen moeten zoveel mogelijk hergebruikt kunnen worden en toegepaste materialen dienen een zo laag mogelijke milieu-impact te hebben. De mate van circulair materiaalgebruik kan bijvoorbeeld blijken uit een materialenpaspoort en het percentage herbruikbaar materiaal. Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven en circulariteit in de gebruiksfase vorm te geven. Het gaat hierbij om een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen.

- Afvalinzameling vindt voor alle functies (wonen, kantoren en voorzieningen) en alle typen afval in pandig plaats.
- Voor huishoudelijk afval geldt een scheidingspercentage van 65%. Dit houdt in dat er rekening gehouden dient te worden met containers voor rest-, glas-, papier en karton-, plastic- en gft(t)afval.

Groen

- Het is verplicht om op enige wijze op het kavel of het gebouw intensief en hoogwaardig groen toe te passen. In alle gevallen gaat het om het realiseren van intensief en hoogwaardig groen. Dit betekent dat het groen aantrekkelijk moet zijn, moet bijdragen aan de biodiversiteit en bruikbaar en toegankelijk moet zijn.

- Er moet een groenplan aangeleverd worden waarin (in ieder geval) is uitgewerkt op welke wijze, met welk doel en met welke beplanting groen wordt gerealiseerd op de kavel. Dit kan in de vorm van binnenterreinen, gevels en daken. Niet alleen de flora is van belang maar ook de fauna. De ontwikkelende partij ligt in hun plan toe hoe zij omgaan met natuurinclusief bouwen.

Daken

Er is sprake van een efficiënt en doelmatig gebruik van de daken voor ten minste één van de volgende bijvoorbeeld zonnepanelen, groen of wateropvang. Waarbij rekening moet worden gehouden met:

- Op daken tot een hoogte van 50 meter moet minimaal 50% van het dakoppervlak een intensieve hoogwaardige dakbegroeiing krijgen
- Een intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing bestaat uit een grote variatie van beplanting, uiteenlopend van vaste planten tot houtige gewassen, die gedurende alle jaargetijden een fraai beeld geeft.
- De groene daken zijn toegankelijk en worden ingericht als dakterras- en tuin.
- Technische voorzieningen op het dak vormen een integraal onderdeel van het daklandschap en sluiten in verschijningsvorm aan bij de architectuur van het gebouw (aan het zicht onttrokken).

Waterprestatie

Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen. Onderstaande eisen gelden hiervoor:

- De minimale waterberging op het kavel is de totale kaveloppervlakte x 60 mm per 24 uur
- Een afvoercapaciteit van maximaal 0,9 mm/uur (21,6 mm/dag)
- Watergebruik moet worden beperkt. Waterbesparende maatregelen, zoals hergebruik van douchewater voor toiletspoeling of schoonmaak of de opvang van regenwater moeten worden toegepast.

Eisen die zien op duurzaamheid worden niet via het bestemmingsplan afgedwongen.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

18.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van het gebied vast te leggen. Het bestemmingsplan is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

18.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

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

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

Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde.

Op voorwaarde dat alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een 'rustige woonwijk'. Dit omgevingstype houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een 'rustig buitengebied', een stiltegebied of een natuurgebied.

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

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

18.4 Regels met betrekking tot geluid

Zones vanwege wegen

Op grond van artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in het bestemmingsplan worden aangegeven wat de functie is van de voornaamste wegen, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan dan wel de as van de weg waarmee gerekend is, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh). De verwijzing naar artikel 74 Wgh heeft betrekking op de breedte van de zone waarmee gerekend moet worden. Zoals in paragraaf 7.2.2 reeds is aangegeven gelden er voor wegen bepaalde zones, waarbij de breedte van de zones afhankelijk is van het aantal rijstroken. Daarbij geldt voor binnenstedelijk gebied een onderscheid tussen wegen bestaande uit een of twee rijstroken, en wegen bestaande uit drie of meer rijstroken. Er is in dit bestemmingsplan voor gekozen om op de verbeelding het aantal rijstroken aan te geven. Daar waar een maximum geldt van 2 rijstroken geldt een zone van 200 meter. Voor alle overige delen geldt een zone van 350 meter. Overigens zijn wegen waarvoor een 30 km/u regime geldt uitgezonderd van toepassing van de wet geluidhinder. Hiervoor gelden geen zones vanwege wegen als bedoeld in de Wgh. Daar waar wegen mogelijk worden gemaakt met uitsluitend een 30 km/u regime, is dit in de planregels vastgelegd.

Regeling ten aanzien van geluidgevoelige gebouwen

Het bestemmingsplan maakt wonen mogelijk. Op grond van de Wgh moeten woongebouwen worden beschouwd als geluidgevoelige gebouwen. Met betrekking tot woningen is de Wgh van toepassing (zie hoofdstuk 7).

Uit onderzoek is gebleken dat op veel locaties niet zonder meer kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de maximaal toelaatbare waarden zoals bedoeld in de Wgh. Uit het onderzoek zoals dat is gedaan blijkt een grote geluidsbelasting vanwege de A10. Langs de A10 wordt in eerste lijn voorzien in aaneengesloten bebouwing. Dit betekent dat tussen te realiseren gebouwen gebouwde voorzieningen moeten worden getroffen teneinde het 'lekken' van geluid tussen de gebouwen door te minimaliseren. Gedacht kan worden aan het plaatsen van schermen tussen gebouwen, waarmee op termijn een aaneengesloten geluidsbuffer ontstaat. Deze werkwijze sluit aan bij de adviezen van de Commissie-m.e.r. Deze eerstelijnsbebouwing dient vervolgens als geluidsbarrière voor het achtergelegen gebied. Ook de gevels van de eerstelijnsbebouwing die loodrecht op de A10 staan,

kunnen dan een geluidsniveau hebben dat onder de maximaal toelaatbare geluidswaarden ligt, of zelfs onder de voorkeursgrenswaarden. Daarmee is het mogelijk ook woonbebouwing te realiseren direct langs de A10. De gevel aan de zijde van de A10 dient in dat geval als dove gevel te worden uitgevoerd, dan wel te zijn voorzien van een geluidwerend vlies.

Er is echter niet gekozen voor een voorgeschreven fasering. Dit kan met zich meebrengen dat woningbouw in de tweede lijn eerder wordt gerealiseerd dan dat de geluidswerende eerstelijnsbebouwing (in zijn geheel) gereed is gekomen. In dat geval is geen sprake van een bestaande geluidsbuffer en zullen andere maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wgh. Bovendien zal ook de eerstelijnsbebouwing niet direct in zijn geheel worden gerealiseerd. In dat geval kunnen behalve de A10-zijde ook andere gevelzijden een te grote geluidsbelasting kennen. Om desondanks woningbouw mogelijk te maken is in de planregels voorgeschreven dat bebouwing aan een aantal zijden dient te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Als voorwaarde is daarbij wel opgenomen dat afzonderlijke woningen een stille zijde dienen te hebben.

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

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

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

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

functies.

18.5 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

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

Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeeldingen zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

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

Artikel 1 Begrippen

Begrippen

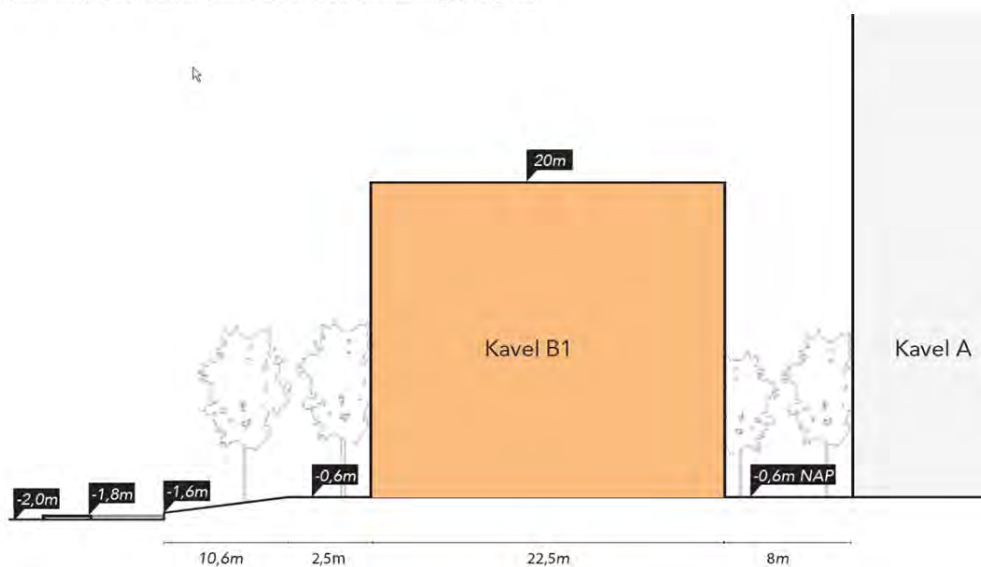
Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven.

De bouwhoogtes zijn gezien vanaf peil NAP = 0.

Maaiveld ligt op -0,6m. Moet ik dan 0,4m aftrekken van de maximale hoogte of is dat in bestemmingsplan meegenomen.



De overige maten zijn gezien vanaf maaiveld, tenzij anders aangegeven.

Artikel 3 Gemengd

Lid 3.1 Toegelaten activiteiten en functies

In lid 3.1 is aangegeven welke activiteiten en functies zijn toegestaan op de gronden Gemengd. Onder a tot en met j is opgenomen dat de gronden zijn aangewezen voor woonruimte, woon-werk woningen, kantoor, kleinschalige bedrijvigheid, voorzieningen als horeca, cultuur, sport ontspanning en vermaak, zakelijke, maatschappelijke en consumentverzorgende dienstverleningen en detailhandel.

In lid 3.1 onder k is levendig programma opgenomen. Onder dit begrip vallen meerdere functies en is bedoeld om een levendig programma in de plint te creëren.

In lid 3.1 onder l er het begrip nader in te vullen programma opgenomen. Dit programma is bedoeld voor woonruimte, woon-werkwoningen, kantoor, kleinschalige bedrijvigheid, cultuur, sport en ontspanning en diensten.

In lid 3.1 onder m is het binnenterrein benoemd. Het binnenterrein is de onbebouwde ruimte tussen de bebouwing.

Alle functies zijn voorzien van een programmatabel in 'Algemene randvoorwaarden voor gebruik'.

Onder n tot en met aa zijn de bijbehorende activiteiten en functies opgenomen. Dit betekent dat die functies alleen zijn toegestaan voor zover ze horen bij de hoofdfuncties (en dus niet zelfstandig). Er is ruimte voor een parkeergarage, fietsvoorzieningen, toegangs- en ontsluitingswegen, laad- en losvoorzieningen, voet- en fietspaden, pleinen en vergelijkbare verblijfsgebieden, (dak)tuinen en erven,

groenvoorzieningen, kunstwerken, objecten van beeldende kunst, waterpartijen en watergangen, waterstaatkundige werken en nutsvoorzieningen.

Lid 3.2 Algemene randvoorwaarden voor bouwen

In lid 3.2.1 zijn de regels opgenomen voor het bouwen van gebouwen ten dienste van de bestemming Gemengd. Er mag uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak (onder a).

Het binnenterrein blijft onbebouwd (onder b). Onder c is de maximale bouwdiepte aangegeven. Voor de parkeergarage geldt dat deze bestaat uit twee bouwlagen en voor de overige kavels geldt een maximale bouwdiepte van 1,6 meter vanaf NAP. Dit geldt echter niet voor het binnenterrein.

De maximale bouwhoogte inclusief ondergeschikte bouwonderdelen vanaf NAP en de maximale bovengrens per kavel zoals in de programmabel staat aangegeven onder d en g.

Onder e is een regel opgenomen ten aanzien van ondergeschikte bouwonderdelen zoals technische installaties, glaswasinstallaties, airco's op het dak en daarmee vergelijkbare bouwonderdelen. Voor de ondergeschikte bouwonderdelen geldt dat deze uit het zicht worden onttrokken en geïntegreerd in de architectonische eenheid van het gebouw. Met de architectonische eenheid van een gebouw worden een of meer bouwblokken bedoeld die als eenheid zijn ontworpen en ook als zodanig herkenbaar zijn. Verder is opgenomen dat de bouwhoogte van de ondergeschikte bouwonderdelen gelijk is aan het hoogste punt van de gevel of dakrand. Een hoger ondergeschikt bouwdeel is onder voorwaarden toegestaan (zie ten derde).

Onder f is de regeling opgenomen die ziet op ondergeschikte bouwonderdelen aan de gevel.

De eerste bouwlaag ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding -1" blijft onbebouwd en ter plaatse van de aanduiding "gevellijn" geldt een verplichte gevellijn minimaal tot een hoogte van 20 meter vanaf maaiveld (onder h en i). Onder j is opgenomen dat uitkragingen buiten een bouwvlak niet zijn toegestaan. Onder uitkraging wordt verstaan het geleidelijk overstekend uitmetselen van steenlagen om een muurverzwaring of uitspringend bouwdeel te ondersteunen. Gevelaccenten zijn geen uitkragingen en die mogen dus wel uittekenen, evenals gebouwmaatregelen en luifels (zie verder artikel 7 van de planregels).

De minimale verdiepingshoogte van de eerste bouwlaag is 4,5 meter (onder k). Onder l is een tabel opgenomen waarin is aangegeven welke minimale onbebouwde oppervlakte per kavel geldt voor de binnenterreinen. Bij de ontwikkeling van de kavels moet rekening worden gehouden met deze minimale oppervlakte. Tot slot regelt lid m een minimale gronddekking van 1 meter.

In lid 3.2.2 onder a is voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van geluidgevoelige functies opgenomen dat deze gebouwen dienen te zijn voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies. Woonruimten (daaronder begrepen wonen en werken) beschikken over ten minste één stille zijde (onder b). Onder c is een regeling opgenomen die erin voorziet dat bij woonruimte(n) gebouwmaatregelen moeten worden aangebracht waarmee de geluidbelasting op de gevels vanwege stemgeluid afkomstig van personen op onbebouwde en/of onverwarmde terrassen behorende bij een horecagelegenheid of spelende kinderen behorende bij een school, kinderdagverblijf of buitenschoolse opvang, kan worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau op de gevel. Hierbij kan worden gedacht aan een verglaasd balkon of verglaasde loggia, en ook aan lamellen constructies of bouwmaatregelen anderszins. Deze regeling is van toepassing op woonruimte die is voorzien op locaties waar geluidbelasting vanwege horecafunctie(s) of school, kinderdagverblijf of buitenschoolse opvang zoals mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, kan optreden. Met akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat met behulp van gebouwmaatregelen wordt voldaan aan de grenswaarden op de gevel. Het goede woon- en

leefklimaat is hiermee gegarandeerd. De gebruiker / bewoner is in staat om zodanig vaste of flexibele geluidwering te activeren dat daarmee op de gevel niet meer geluidbelasting optreedt dan zoals opgenomen in de regeling. Als de bewoner geen behoefte heeft aan geluidwering op momenten van de dag of in het jaar (in de vakanties) dan moet het mogelijk zijn om het gebruik van de geluidwering (grotendeels) achterwege te laten (bijvoorbeeld het openzetten van het verglaasde balkon of het wegschuiven van een lamellen constructie).

Verder is de binnenwaarde in de tijdelijke situatie tot realisatie van Zuidasdok bepaald op 33 dB (in een woonruimte met gesloten ramen, onder d).

Lid 3.2.3 voorziet in bouwregels voor parkeren. Hierin is opgenomen dat ongebouwde parkeervoorzieningen voor auto en fiets niet zijn toegestaan (onder a). Onder b is opgenomen dat de gebruiksregel voor parkeren in lid 3.4.10 van toepassing is. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn alleen ondergronds toegestaan bij de aanduiding "parkeergarage", de ontsluiting voor auto's geschiedt via de noordzijde en zijn voorzien van entrees voor voetgangers en fietsers grenzend aan openbaar toegankelijk gebied (onder c). Onder d is bepaald dat fiets- en scooter parkeren inpandig is toegestaan en voor zover ondergronds moet worden voldaan aan maximaal toegestane bouwdiepte. Er is een afwijkingsregel voor bouwdiepte.

In lid 3.2.4 zijn regels opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De maximale bouwhoogte voor bouwwerken is maximaal 4,5 meter mits volledig geïntegreerd in de architectonische eenheid van het gebouw (onder a). Onder b is opgenomen dat bouwwerken in het binnenterrein niet zijn toegestaan, met uitzondering van bouwwerken ten behoeve van grondkeringen en erfafscheidingen in de vorm van hagen en muren met een maximale hoogte van 1 meter.

Andere bebouwing, ook vergunningsvrije bebouwing is hiermee uitgesloten.

De gronden dienen niet te worden beschouwd als erf in de zin van artikel 1 bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht, zoals dat artikel luidt op het moment van de datum van inwerkingtreding van dit plan. Kenmerk van dit plan is o.a. een zeer hoge bouwdichtheid van de kavels. Een groot deel van de binnentuinen is openbaar toegankelijk. Door de hoge bouwdichtheid is het niet wenselijk dat bouwwerken behorende bij het hoofdgebouw worden opgericht omdat extra bebouwing de beperkte ruimte aan binnentuinen inperkt. Wegens het open karakter van de binnentuinen is het evenmin wenselijk dat het gebied met (hoge) hekwerken of erfafscheidingen wordt afgesloten. Gelet op de locatie-specifieke omstandigheden strekt het uitsluiten van vergunningvrij bouwen op deze gronden tot een goede ruimtelijke ordening.

Lid 3.3 Afwijken van randvoorwaarden voor bouwen

In lid 3.3 zijn de situaties beschreven waarin het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen om af te wijken van de randvoorwaarden voor bouwen.

Onder a is opgenomen dat met een geohydrologisch onderzoek kan worden aangetoond dat waterneutraal wordt ondergronds wordt gebouwd. De maximale bouwdiepte kan verlaagd worden naar -4,6 meter (NAP). Het maaiveld ligt gemiddeld aan de zuidzijde op -1,6 NAP.

Er kan een omgevingsvergunning worden verleend voor het afwijken van de bouwhoogte met ten hoogste 1 meter. Dit is een afwijking van lid 3.2.1 onder d.

Onder c is opgenomen dat ter plaatse van kavel D, indien de ondergrondse infrastructuur bebouwing toelaat, kan worden afgeweken van lid 3.2.1 onder h en kan bebouwing in de eerste bouwlaag worden toegestaan.

Onder d is een uitzondering opgenomen om af te wijken van de minimaal onbebouwde oppervlakte van het binnenterrein. Per kavel is een overschrijding van ten hoogste 10% mogelijk.

Onder e is opgenomen dat kan worden afgeweken van lid 3.2.2 (bouwregels geluid) voor kavels G en H. Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken als met akoestisch onderzoek wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder en als wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig de hiervoor vastgestelde hogere grenswaarde. Hierbij geldt de voorwaarde dat woningen moeten beschikken over tenminste één stille zijde.

Onder g is een regel opgenomen die voorziet in tijdelijk parkeren op het maaiveld. Dit is noodzakelijk tot het moment dat de eerste parkeergarage is gerealiseerd.

Lid 3.4 Algemene randvoorwaarden voor gebruik

In lid 3.4 zijn de gebruiksregels voor alle in lid 3.1 genoemde activiteiten en functies opgenomen. Per lid zijn de gebruiksregels beschreven voor functies en activiteiten, wonen, kantoor, meerdere functie, kleinschalige bedrijvigheid en consumentverzorgende dienstverlening, horeca, detailhandel en zakelijke dienstverlening, levendig programma, nader in te vullen programma parkeren en strijdig gebruik.

Programmatabel:

	A	B	C	D	E	F	G	I	J	K
	kavel	wonen	levendig programma	kantoor	voorzieningen	nader te bepalen	maatschappelijk	totaal	max wonen	max kantoor
1	A	8.200		0	400			8.600	8.200	0
2	B1(school)	0		0	0		3.500	3.500	0	0
3	B2	5.750					1.025	6.775	5.750	0
4	C	9.700		5.880	920		0	16.500	9.700	5.880
5	D	6.100		10.000	1.800			17.900	6.100	10.000
6	E	4.240		18.350	1.105	1.980	325	26.000	6.220	20.330
7	F	15.800	1.150	0	175	2.050	325	19.500	19.000	2.050
8	G	20.400	550	3.800	550			25.300	20.950	3.800
9	H	13.500	1.200	15.550	950			31.200	14.700	15.550
10	I	16.000		2.300	375		325	19.000	16.000	2.300
11	J	21.800	1.500	1.350	0		350	25.000	23.300	1.350
12	totaal	121.490	4.400	57.230	6.275	4.030	5.850	199.275	129.920	61.280

In lid 3.4.1 onder a is de maximale totale bvo voor de functies in lid 3.1 onder a tot en met I in een tabel opgenomen.

In lid 3.4.2 zijn de gebruiksregels voor wonen beschreven. Onder a is opgenomen dat de totale bvo voor woonruimten en woon-werk woningen gezamenlijk niet meer bedraagt dan 129.895 m² bvo bedraagt. Deze maat is inclusief het levendig programma en het nader in te vullen programma en de maximale bvo voor woon-werkwoningen. Het totale aan m² per kavel is opgenomen in de tabel onder b.

Onder c is geregeld dat het woonprogramma dat via het levendig programma of nader in te vullen programma mogelijk wordt gemaakt als extra meters gelden. De maximale maat per kavel zoals onder b gegeven, kunnen dus worden overschreden.

Verder is onder d en e opgenomen dat het gebruik van een woonruimte in een vorm van onzelfstandige woonruimte niet is toegestaan. Ook het gebruik van een woonruimte ten behoeve van bed & breakfast is niet toegestaan.

Voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het bvo en maximaal 30 m² mag worden gebruikt (onder e). Voor woon-werk woningen met een oppervlakte van minimaal 100 m² bvo, geldt dat minimaal 20 m² is bestemd voor de functies uit lid 3.1 onder b (kantoor,

kleinschalige bedrijvigheid, cultuur, sport, ontspanning en vermaak of diensten) (onder f). De overige m² worden voor bewoning gebruikt.

Verkamering en bed & breakfast

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent

was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen.

In lid 3.4.3 zijn gebruiksregels voor kantoor opgenomen. Het totale brutovloeroppvlak waar de functie kantoor is toegestaan, bedraagt gezamenlijk niet meer dan 61.260 m². Dit is inclusief het nader in te vullen programma. De maximale brutovloeroppvlakten per kavel zijn opgenomen in onder b.

Onder c is geregeld dat het kantoorprogramma dat via het levendig programma mogelijk wordt gemaakt als extra meters gelden. De maximale maat per kavel zoals onder b gegeven, kunnen dus worden overschreden.

In de tabellen behorend bij lid 3.4.4 staan bij verschillende kavels de minimale en maximale totale brutovloeroppvlakten voor verschillende activiteiten en functies (onder a en b). Onder c tot en met g staan maximale brutovloeroppvlakten voor diverse activiteiten en functies. Als de functie niet is toegestaan op een kavel dan is een X opgenomen. Als de functie naast de minimale of de maximale maat wel is toegestaan, is een verwijzing naar het relevante lig opgenomen.

Onder c is opgenomen dat voor maatschappelijke doeleinden, geen school zijnde, een maximum van 1.300 m² bvo per twee aanduidingen geldt. Voor het exploiteren van detailhandel, geen supermarkt zijnde, geldt een maximale vestigingsgrootte van 200 m² bvo per vestiging (onder d) en een gezamenlijk maximum van 1.500 m² bvo (onder f). Voor het exploiteren van een supermarkt geldt een maximum van één vestiging (onder e). Voor cultuur, ontspanning en vermaakt geldt ter plaatse van de aanduidingen het maximum per aanduiding of verdeeld over meerdere aanduidingen (onder g).

De gebruiksregels voor kleinschalige bedrijvigheid (ambachten) en consumentverzorgende dienstverlening zijn in lid 3.4.5 opgenomen. Het totale brutovloeroppvlak voor kleinschalige bedrijvigheid en consumentverzorgende dienstverlening bedraagt niet meer dan 1.400 m² (onder a). De genoemde functies zijn alleen toegestaan in de eerste bouwlaag (de plint) ter plaatse van de aanduidingen die in de tabel staan onder onder b. Verder zijn er voorwaarden gesteld ten aanzien van kleinschalige bedrijvigheid (onder c). De voorwaarden zijn als volgt. De betreffende functie mag op grond van milieuhinderaspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoren dan milieuhindercategorie 2. Verder mogen de activiteiten niet 's nachts plaatsvinden en moeten deze hoofdzakelijk binnen plaatsvinden. Tot slot geldt dat de functie geen gemeenschappelijke muur, vloer of plafond heeft met een geluidsgevoelige functie.

In lid 3.4.6 zijn de gebruiksregels voor horeca bepaald. Het totale brutovloeroppvlak voor horeca (cafés en restaurants) bedraagt maximaal 2.350 m². Hierbij geldt dat minimaal en maximaal het programma wordt gerealiseerd zoals is aangegeven in lid 3.4.4. onder a en onder b (onder a). Verder is opgenomen dat horeca alleen is toegestaan in de plint (eerste bouwlaag) ter plaatse van de aanduidingen die in de tabel staan onder b (onder b).

Ten aanzien van detailhandel en zakelijke dienstverlening is in lid 3.4.7 onder a opgenomen dat het totale brutovloeroppvlakte maximaal 2.980 m² bedraagt. Voor 'Detailhandel in levensmiddelen' (supermarkt) en 'Detailhandel niet in levensmiddelen' is een verwijzing naar artikel 3.4.4 op zijn plaats. Detailhandel is alleen op kavels C en D toegestaan. In de tabel onder b is opgenomen zakelijke dienstverlening alleen is toegestaan in de plint bij kavels C tot en met J.

In lid 3.4.8 zijn gebruiksregels voor het levendig programma beschreven. De maximale brutovloeroppvlak van de activiteiten en functies van het levendig programma (woonruimte, woon-werkwoningen, kleinschalige bedrijvigheid en consumentverzorgende dienstverlening) bedraagt

4.400 m². Deze activiteiten en functies zijn alleen in de eerste en tweede bouwlaag toegestaan bij de aanduidingen en kavelletters die zijn opgenomen in de tabel onder onder b. De maten die hier worden genoemd zijn extra meters programma ten opzichte van lid 3.4.2. Voor wonen is een verwijzing naar lid 3.4.2 c tot en met f opgenomen, zodat die regels ook voor dit mogelijke programma geldt.

Lid 3.4.9 bevat de gebruiksregels voor het nader in te vullen programma. Het bruto vloeroppervlak van de activiteiten en functies van het nader in te vullen programma (woonruimte, woon-werkwoningen, kantoor, kleinschalige bedrijvigheid, cultuur, ontspanning en vermaak en diensten) bedraagt maximaal 4.030 m² en is alleen toegestaan bij de aanduidingen en de kavelletters die in de tabel zijn opgenomen onder onder b (onder a en b). De maten die hier worden genoemd zijn extra meters programma ten opzichte van lid 3.4.2 en 3.4.3. Voor wonen is een verwijzing naar lid 3.4.2 c tot en met f opgenomen, zodat die regels ook voor dit mogelijke woonprogramma geldt.

In lid 3.4.10 zijn de gebruiksregels voor parkeren opgenomen. Onder onder a zijn de voorwaarden opgenomen waaronder een omgevingsvergunning voor parkeren wordt verleend. Er dienen voldoende autoparkeervoorzieningen beschikbaar te worden gesteld bij de aanduiding 'parkeergarage'. Aan 'voldoende autoparkeervoorzieningen' wordt voldaan als het aantal beschikbare autoparkeerplaatsen in overeenstemming is met de normen uit de beleidsregels 'Nota Parkeernormen Auto'. Ook dienen er voldoende fietsparkeervoorzieningen te worden gerealiseerd. Aan voldoende fietsparkeervoorzieningen wordt voldaan als dat er op eigen terrein wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels 'Nota parkeernormen fiets en scooter'. Voor zowel de Nota Parkeernormen Auto als de Nota parkeernormen fiets en scooter geldt dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging. Onder b is opgenomen dat, in afwijking van hetgeen bepaald onder a, voldoende tijdelijke parkeervoorzieningen beschikbaar zijn, in overeenstemming met de beleidsregels 'Nota Parkeernormen Auto'.

Ook hier geldt dat als de beleidsregels gedurende de planperiode wijzigen, rekening wordt gehouden met de wijziging. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' bedraagt het aantal parkeervoorzieningen maximaal 550 (onder c). Onder d is bepaald dat de autoparkeervoorzieningen alleen zijn bedoeld en mogen worden gebruikt ten behoeve van de functies die onder lid 3.1 onder a tot en met j staan en de bezoekers daarvan.

Onder f is opgenomen dat voor de functie kantoor een maximale van 232 autoparkeerplaatsen geldt. Dit aantal is niet bedoeld als norm, maar als een handhaafbaar plafond. De parkeernorm voor de functie kantoor volgt uit de dynamische verwijzing naar de beleidsregels 'Nota Parkeernormen Auto'.

In lid 3.4.11 is strijdig gebruik van gronden en bouwwerken beschreven. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of laten gebruiken ten dienste van een telefooninrichting of belhuis, automatenhal, casino, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop, growshop of partycentrum (onder a). Ook perifere en grootschalige detailhandel is niet toegestaan (onder b).

Het verbod geldt ook ten aanzien van een inrichting en bedrijf als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht en als bedoeld in artikel 2, lid 1, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (onder c en d).

Onder strijdig gebruik valt ook het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten dienste van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Alleen op de kavels met functieaanduiding Sgd 2 zijn gevoelige bestemmingen rechtstreeks toegestaan (onder e).

In het tweede lid van 3.4.11 is een gebruiksverbod opgenomen voor het wijzigen van het oorspronkelijke gebruik. Dit gebruik ontstaat door het gebruik dat oorspronkelijk is toegestaan. Met dit artikel wordt voorkomen dat gebruik dat niet wenselijk is bij recht is toegestaan. Afwijkend gebruik is wel toegestaan,

nadat daarvoor een vergunning is verleend. Het eerste oorspronkelijk gebruik is gebaseerd op een inschrijving of een tender. Voor dat gebruik kan een omgevingsvergunning worden verleend.

Lid 3.5 Afwijken van randvoorwaarden voor gebruik

In lid 3.5 is beschreven wanneer kan worden afgeweken van de randvoorwaarden voor gebruik. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van lid 3.4.11 onder e en één of meer gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit toestaan (onder c). Hierbij geldt de voorwaarde dat er op de betreffende locatie geen sprake is van een (dreigende) overschrijding als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), en daarover advies van de GGD is ingewonnen. Ook kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van lid 3.1 onder d (kleinschalige bedrijvigheid). Het bevoegd gezag kan dat doen indien het gebruik niet in de 'Staat van inrichtingen' voor komt en niet meer milieuhinder veroorzaakt dan functies die vallen onder de toegestane categorieën (onder a).

Ook kan in afwijking van artikel 3.4.2 onder b en c (gebruiksregels voor wonen) een omgevingsvergunning worden verleend om een woonruimte om te zetten naar een of meer onzelfstandige woonruimten of voor het gebruik van een woonruimte voor bed & breakfast (onder b). De omgevingsvergunning wordt alleen verleend als de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening is verleend.

Onder d is opgenomen dat kan worden afgeweken van 3.4.11, lid 2 voor het wijzigen van gebruik van gebouwen naar één of meer van de in lid 3.1 onder a tot en met l toegelaten activiteiten en functies. Met dit artikel kan worden afgeweken van het gebruiksverbod. Het gewijzigde gebruik mag geen afbreuk doen aan het woon- en leefklimaat, de inrichting van de openbare ruimte, de stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving, gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen en de economische en maatschappelijke functie van het oorspronkelijke gebruik.

Lid 3.6 Maatwerkvoorschriften (nadere eisen)

In lid 3.6 zijn maatwerkvoorschriften opgenomen. Aan het stellen van maatwerkvoorschriften zijn voorwaarden verbonden. Onder onder a is beschreven dat burgemeester en wethouders maatwerkvoorschriften kunnen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 25 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken, maar ook het aanbrengen van bouwkundige voorzieningen die windhinder kunnen voorkomen of beperken, zoals het aanbrengen van een luifel aan een gebouw. Dit, ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan om een windtunnelonderzoek vragen.

Ook kunnen burgemeester en wethouders maatwerkvoorschriften stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen om de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken te vergroten (onder b). Deze maatwerkvoorschriften kunnen worden gesteld voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is en indien hiertoe een advies van de regionale brandweer aanleiding geeft.

Verder is opgenomen dat burgemeester en wethouders maatwerkvoorschriften kunnen stellen aan bouwplannen met betrekking tot ondergrondse bebouwing (onder c). De maatwerkvoorschriften houden in dat maatregelen dienen te worden getroffen die noodzakelijk zijn om grondwateroverlast te voorkomen. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders ook van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een onderzoek naar de effecten op het grondwater aan hen te overleggen.

Tot slot kunnen burgemeester en wethouders maatwerkvoorschriften stellen aan de situering, omvang, exploitatietijden en toelaatbare geluidbelasting daarvan op omliggende woonruimten van ongebouwde

terrassen behorende bij een horecagelegenheid (onder d). Deze maatwerkvoorschriften kunnen worden gesteld om een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat te borgen.

Artikel 4 Groen

Lid 4.1 Toegelaten activiteiten en functies

In lid 4.1 zijn de toegelaten activiteiten en functies van de bestemming Groen opgenomen. De bestemming Groen omvat het openbaar gebied en is geheel autovrij. Een uitzondering geldt voor incidenteel gebruik van autovoertuigen bijvoorbeeld bij verhuizing of calamiteiten. Op de bestemming Groen ligt een netwerk van paden voor voetgangers en fietsers en zijn er groenvoorzieningen en pleinen. Terrassen en schoolplein voor de school zijn geregeld. Voor het schoolplein zijn aanduidingen opgenomen. De minimal vereiste buitenruimte is 3 m² per kind. De buitenruimte past binnen de daarvoor aangegeven aanduidingen. Ook zijn buitenruimte behorende bij een kinderdagverblijf of een naschoolse opvang toegestaan binnen de groenbestemming.

Er is ruimte voor voet- en fietspaden, waterberging, watergangen, waterlopen, waterelementen en andere waterpartijen daaronder begrepen een zwembad, nutsvoorzieningen, speel- en sportvoorzieningen, activiteiten gericht op cultuur, ontspanning en vermaak, objecten van beeldende kunst, overige kunstwerken, zitobjecten, ongebouwde fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van de school en waterstaatkundige werken zoals bruggen, dammen en duikers. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage" ruimte voor een ondergrondse parkeergarage. Op de bestemming zijn groene plekken met gras en een variëteit aan bomen te vinden. De toegelaten functies en activiteiten sluiten aan bij het openbare karakter van het gebied. Om het groene karakter van deze gronden te beschermen en voldoende groeiruimte voor groen en bomen te waarborgen geldt er een uitvoeringsverbod voor het werken in de ondergrond zonder vergunning (zie verder hierna).

Lid 4.2 Algemene randvoorwaarden voor bouwen

In lid 4.2 zijn de algemene randvoorwaarden opgenomen voor bouwen op en onder de gronden die zijn genoemd onder lid 4.1. Er mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming. Gebouwen zijn niet toegestaan, met uitzondering van één gebouw ten behoeve van de functies speel- en sportvoorziening, cultuur, ontspanning en vermaak of objecten van beeldende kunst (onder a). Voor gebouwen geldt dat de toegestane maximale oppervlakte 25 m² is en de maximale bouwhoogte 4 meter, gemeten vanaf maaiveld. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 6 meter (onder b). C regelt de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouw zijn.

Onder d zijn de maten van de terrassen bij horeca voorgescreven. Dit zijn maximale maten. Onder e is opgenomen dat gebouwde hekwerken en erfafscheidingen niet zijn toegestaan. Ook ondergrondse bouwwerken zijn niet toegestaan, met uitzondering van een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage". De maximale bouwdiepte van de parkeergarage is 2 bouwlagen, met dien verstande dat de gronddekking minimaal 1 meter is (onder f). Verder is opgenomen dat de bouwregels voor parkeren zoals opgenomen in lid 3.2.3 van toepassing zijn (onder g).

Lid 4.3 Afwijken van randvoorwaarden voor bouwen

In lid 4.3 zijn de situaties genoemd waarbij het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen om af te wijken van de algemene randvoorwaarden voor bouwen. Onder a is een afwijking van lid 4.2, onder a mogelijk voor een tweede gebouw. Ook is het mogelijk om af te wijken van lid 4.2 onder b voor een overschrijding van de genoemde maten met 15% (onder b). Onder c is een afwijking voor het verbod

op gebouwde hekwerken en erfafscheidingen uit lid 4.2, onder d opgenomen. Hekwerken bij speelvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 1,5 meter zijn toegestaan. onder d staat het afwijken van lid 4.2, onder f toe, voor ondergrondse bouwwerken ten behoeve van warmte en koude installaties. In lid 4.3 onder d is een afwijkingsregel opgenomen voor een diepere bouwdiepte dan voorgeschreven in lid 4.2 onder f en onder 2. Een diepere bouwdiepte is mogelijk als uit onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen voor grondwater is.

Lid 4.4 Algemene randvoorwaarden voor gebruik

Lid 4.4, onder a bepaalt dat op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden rekening wordt gehouden met de algemene gebruiksregels uit artikel 8. Gebouwen en bouwwerken zijn alleen toegestaan voor zover ze ten dienste staan van de in lid 4.1 genoemde activiteiten en functies (onder b). In onder c is opgenomen dat terrassen zijn toegestaan bij een horecabedrijf. Hierbij gelden de volgende twee voorwaarden: 1. de breedte van het terras is maximaal de breedte van de gevel van het horecabedrijf en 2. het terras mag maximaal 4 meter uit de gevel. Schoolplein zijn toegestaan uitsluitend ter plaatse van aanduidingen op de verbeelding. De gebruiksregels voor parkeren uit lid 3.4.10 zijn ook hier van toepassing, met uitzondering van het verbod op ongebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen.

Lid 4.5 Afwijken van randvoorwaarden voor gebruik

Lid 4.5 ziet op een afwijking ten behoeve van schoolpleinen buiten de aanduidingen. Met akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet in het geding is.

Lid 4.6 Algemene randvoorwaarden voor werken en werkzaamheden

Lid 4.6 bevat de algemene randvoorwaarden voor werken en werkzaamheden. In het gebied geldt een verbod voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden. Dit wordt ook wel een uitvoeringsverbod voor werken en werkzaamheden genoemd. Om bomen een ruime groeiplaats te geven en een minimum aan opbrekingen van paden te bewerkstelligen, geldt een verbod op het aanleggen van (onder meer) kabels en leidingen in de ondergrond. Het verbod is opgenomen om de openbare ruimte de kans te geven zich te ontwikkelen. De WIOR beschermt de technische belangen in de ondergrond en de openbare ruimte. Aangezien bij een WIOR-aanvraag geen ruimtelijke toets plaatsvindt, is deze regeling opgenomen om de ruimtelijke belangen te beschermen.

Kenmerk van dit plan is o.a. een zeer hoge bouwdichtheid van de kavels. Deze dichtheid gegenereerd potentieel grote hoeveelheid ondergrondse kabels en leidingen in het naast gelegen openbaar gebied. Omdat deze kabels en leidingen gaan niet samen met de bomen en de hoogwaardig groene inrichting is het nodig deze functies te scheiden. Dit artikel beoogd bijvoorbeeld om de bomen een groeiplaats te geven, de inrichting van het park, de paden te waarborgen. Bij de inrichting van de openbare ruimte hebben de bomen bij aanplant al een flinke maat. Hierdoor geven ze schaduw en helpen ze hittestress te voorkomen. Ten behoeve van beplanting in de volle grond is een leeflaag van 1,5 meter noodzakelijk.

Voor de aansluiting van de kavels op nutsinfrastructuur is een specifiek ruimtelijk plan opgesteld, in samenspraak met de netbeheerder van kabels en leidingen. In dit plan zijn specifieke zones aangewezen waar de ondergrondse kabels en leidingen van openbare nutsvoorzieningen aangelegd mogen worden.

Het verbod in lid 4.6 geldt voor het volgende. Het is verboden om op de gronden die zijn genoemd in lid 4.1 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning werken of werkzaamheden uit te voeren. In lid 4.6 onder a, onder 1 tot en met 6 staan de werken en werkzaamheden omschreven waarop het verbod ziet. Het verbod ziet op het aanbrengen van boven- en ondergrondse kabels, leidingen, andere infrastructurele voorzieningen en het daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur

en het uitvoeren van grondbewerkingen (onder 1 en 2). Onder het uitvoeren van grondbewerkingen valt het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, ophogen en aanleggen van drainage (onder 2). Het aanleggen, verharden, vergraven, verruimen of verbreden van wegen en paden is evenmin toegestaan (onder 3). Onder onder 4 tot en met 6 is beschreven dat het verlagen afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem en/of gronden, het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van voorwerpen in de bodem en het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren niet toegestaan is.

Onder b, onder 1 tot en met 5 zijn de werken of werkzaamheden opgenomen waarop het verbod niet ziet. Normaal onderhoud en beheer en het plaatsen van bouwwerken ten dienste van de bestemming en die verband houden met de toegelaten activiteiten en functies zoals genoemd in lid 4.1 is toegestaan (onder 1 en 2). Zo is het mogelijk om kabels aan te leggen voor openbare verlichting. Omdat deze kabels tevens voorzien in de laagspanning aansluiting van de kavels, zijn ook deze kabels in hetzelfde tracé als de kabels voor openbare verlichting toegestaan. Het normaal onderhoud en beheer van de openbare ruimte is beschreven in hoofdstuk 4 van het Ontwikkelplan Ravel (bijlage 1 bij de toelichting). Hieronder vallen werkzaamheden die verband houden met het beheren en onderhouden van voetpaden, gazons, bomen, beplanting, Monderpad, verlichting, speelobjecten, speelplaatsen en verblijfsplekken, waterobjecten, (water)pleinen, en kunstwerken. Ook zijn werken en werkzaamheden toegestaan die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip dat het bestemmingsplan inwerking treedt (onder 3). Op grond van onder 4 en 5 zijn werken en werkzaamheden die worden uitgevoerd volgens een aangevraagde en/of verleende omgevingsvergunning toegestaan. Het verbod ziet verder ook niet op werken en werkzaamheden die zien op een huisaansluiting per kavel.

Lid 4.7 Afwijken van algemene randvoorwaarden voor werken en werkzaamheden

Lid 4.7 maakt het mogelijk om met een omgevingsvergunning af te wijken van de algemene randvoorwaarden voor werken en werkzaamheden uit lid 4.6 onder a. Een omgevingsvergunning wordt alleen verleend als de aanwezige of gepande (bomen)structuur niet wordt aangetast en als uit de belangenafweging blijkt dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de activiteiten en functies onder lid 4.1.

Lid 4.8 Maatwerkvoorschrift

In dit lid is bepaald dat burgemeester en wethouders op grond van lid 4.8 in verband met het functioneel gebruik van gronden, maatwerkvoorschriften kunnen stellen aan de uit te voeren werken en werkzaamheden.

Omdat binnen de groenbestemming terrassen behorende bij horecagelegenheden zijn toegestaan is hier eveneens de regeling opgenomen dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen.

Artikel 5 Water

In dit artikel zijn regels ten aanzien van de bestemming Water opgenomen. In lid 5.1 is bepaald dat de gronden zijn bestemd voor water en waterbergingen, groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, speel- en sportvoorzieningen, activiteiten gericht op cultuur, ontspanning en vermaak, objecten van beeldende kunst, bruggen en Monderpad, nutsvoorzieningen en kunstwerken. Verder is opgenomen dat op de gronden uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd ten dienste van de bestemming (lid 5.2). Er geldt een maximale bouwhoogte van 4 meter. Op deze gronden is artikel 8 van toepassing is (lid 5.3).

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt 'bij wijze van recht'. Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben.

Lid c, d en e van artikel 7 maakt kleine overschrijdingen mogelijk die zien op respectievelijk gebouwmaatregelen, obstakellichten en luifels.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. Dit is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het gaat om een aantal specifieke activiteiten. Onder d is bepaald dat de milieuhinder niet groter kan zijn dan categorie 2.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kan het College van burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben.

Artikel 10 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 11 Overgangsrecht

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

Artikel 12 Slotregel

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

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12, eerste lid, van de Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter, er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12, tweede lid, van de Wro. De belangrijkste uitzondering is dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie 'reeds anderszins is verzekerd'.

Ingevolge artikel 6.12 van de Wro besluit het bevoegd gezag of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van 'reeds anderszins verzekerd' zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorziene systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

In een planschaderisicoanalyse is het risico op planschade beoordeeld. Hierbij is een planologische vergelijking gemaakt tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Uit de vergelijking blijkt een minimaal risico op planschade aan de zuidzijde. Planschade wordt pas uitgekeerd nadat een verzoek daartoe gehonoreerd is. De planschaderisicoanalyse is gebaseerd op veronderstellingen die leiden tot de meest negatieve uitkomst (worst case). De mogelijke kosten in verband met planschade worden gedekt door de grondexploitatie.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Algemeen

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

- Burgemeester en Wethouders van Amstelveen
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Inspectie leefomgeving en Transport (ILT/luchtvaart)
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (I&M/Rijkswaterstaat NH)
- Provincie Noord-Holland
- Rijksvastgoedbedrijf Directie Vastgoedbeheer Afdeling Klant en Vastgoedmanagement

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

- Alliander
- Amsterdamse federatie van woningcorporaties
- Brandweer Amsterdam Amstelland
- Dienst Wonen
- Fietzersbond Amsterdam
- GGD
- Liander
- Nuon
- NV Nederlandse Gasunie
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (DMB)
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)
- Vervoerregio Amsterdam
- TenneT
- Verkeer en Openbare Ruimte gemeente Adam
- TAC RD
- Gasunie Transportservice
- Dagelijks Bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid
- Projectorganisatie Zuidasdok
- Taskforce

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen reacties (paragraaf 20.2 en 20.3) samengevat. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het bestemmingsplan rekening is gehouden.

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan eenieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 20.4 wordt hier nader op ingegaan.

20.2 Artikel 3.1.1. Bro - overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk de minister kunnen bepalen dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (I&M/Rijkswaterstaat NH)

Rijkswaterstaat west-Nederland Noord heeft bij email van 23 juni 2020 aangegeven kennis te hebben genomen van het voorontwerpbestemmingsplan en geen aanleiding te zien voor een reactie.

Provincie Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland heeft bij email van 18 juni 2020 gereageerd dat de onderbouwing van de beoogde ontwikkeling een aandachtspunt is. De toelichting bevat diverse PM-posten en er wordt nog niet verwezen naar de meest recente regionale afspraken. De provincie gaat er vanuit dat de onderbouwing bij het opstellen van het ontwerp verder wordt aangevuld en aangescherpt en dat daarbij naar de meest actuele gegevens wordt verwezen. Het voorontwerp vormt verder geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

De overlegreacties zijn voor kennisgeving aangenomen. De veronderstelling van de Provincie dat teksten moeten worden aangevuld is juist. De meest actuele gegevens zijn verwerkt zijn in het bestemmingsplan.

20.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg zijn de volgende reacties ontvangen:

Brandweer Amsterdam Amstelland

De brandweer heeft bij brief van 18 juni 2020 over diverse aspecten uit het 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 ongeval met een tankwagen met een brandbare vloeistof (zoals benzine) bereiken het plangebied niet. De effecten van een explosie of een giftige wolk mogelijk wel. 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 A-10 zuid worden vervoerd waardoor een explosie onwaarschijnlijk is.

- Explosie: Bij een ongeval met het transport van LPG kan een explosie (warme of koude BLEVE) optreden. Met als gevolg een vuurbal en een drukgolf. Door de hitte en de drukgolf zullen gebouwen beschadigd raken en ruiten breken. Door de hittestraling van de vuurbal kunnen in het plangebied slachtoffers vallen, voornamelijk buitenshuis. De gebouwen bieden bescherming. Een koude BLEVE

bestemmingsplan_Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

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 gebouwen bieden 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. De aanwezigen in het plangebied kennen naar verwachting de omgeving goed en kunnen worden voorbereid op de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plangebied kan worden ontvlucht. De gebouwen zijn naar verwachting geschikt om in te schuilen en bieden bescherming tegen hittestraling en een giftige wolk. Bij een explosie kan ruitbreuk wel slachtoffers veroorzaken. De zelfredzaamheid kan worden bevorderd door een goede voorbereiding en aanwezigen goed te instrueren over de handelingen die moeten worden verricht bij een incident. Goede voorlichting en communicatie verbeteren de zelfredzaamheid.
- Hulpverlening: De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland bereidt zich voor op ongevallen met gevaarlijke stoffen. De hulpverlening kan een ongeval met wegtransport van gevaarlijke stoffen niet voorkomen. De hulpverlening richt zich voornamelijk op het beperken van de gevolgen, het afschermen van de omgeving en het helpen van gewonden. Het plangebied is goed bereikbaar voor de hulpdiensten. Er is overleg met de brandweer over de ontwikkelingen aan de Zuidas waar dit plan een onderdeel van is. De aspecten die van belang zijn voor de hulpverlening zoals bereikbaarheid en bluswater worden daarin besproken. In de Zuidasbrede inventarisatie die is uitgevoerd zijn bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen opgenomen als aandachtspunten.
- Maatregelen: Een aantal mogelijke maatregelen die de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen voor het plangebied kunnen beperken worden genoemd. Dit zijn niet de enige maatregelen die genomen kunnen worden, maar geven een denkrichting aan. Door het nemen van maatregelen kan de kans op een ongevalsscenario worden verkleind of kunnen de gevolgen worden beperkt.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Op welke wijze het bestemmingsplan rekening houdt met de externe veiligheid is beschreven in hoofdstuk 9 Externe veiligheid.

De GGD

De GGD heeft bij brief van 8 juni 2020 advies gegeven over diverse aspecten uit het voorontwerpbestemmingsplan.

- Verkeer/parkeren: De openbare ruimte tussen de bouwblokken wordt autovrij en krijgt een groene inrichting. Dat heeft verschillende positieve invloeden op de gezondheid en is sterk element in het ontwerp. Wat betreft de het parkeren verdient één punt nog de aandacht. In de doelstelling en het stedenbouwkundig ontwerp wordt gesproken van ongeveer 1350 woningen. Op pagina 70 wordt echter gerekend met een woningaantal van 1400. Dit verschil leidt tot 50 parkeerplaatsen minder wanneer er met de maximumnorm voor woningen wordt gerekend en tot 5 parkeerplekken minder die door de gemeente in de openbare ruimte (op basis van de minimale bezoekersnorm) gerealiseerd moeten worden. Minder parkeerplekken leidt tot meer openbare ruimte, die bijvoorbeeld voor bewegen, spelen, ontmoeten, en groen ingezet kan worden. Vanuit onze inzet op een gezonde leefomgeving zijn we erg voor het beperken van automobiliteit. De auto is ongezond vanwege (in willekeurige volgorde) geluid, luchtverontreiniging, ruimtebeslag, barrièrewerking, bewegingsarmoede en verkeersveiligheid. De GGD adviseert om er voor te zorgen dat het woningaantal bij het

berekenen van parkeerplaatsen gelijk is met de prognose van het plan. Verder adviseert de GGD om naar zo min mogelijk parkeerplekken in het gebied te streven.

- Geluid: De GGD adviseert om een goede communicatie bij de bouwactiviteiten die veel geluid veroorzaken, buiten de reguliere werktijden om. Mensen zijn minder snel gehinderd door geluid wanneer zij er op kunnen anticiperen. Stel deze communicatie als voorwaarde naast de best beschikbare technieken voor een ontheffing.
- Onderzoeken: De GGD vindt dit stuk nog zeer onvolledig en geeft het volgende advies. Let op bij dove gevels geen kleine, eenzijdig georiënteerde woningen te bouwen. Deze bieden te weinig ruimte voor kwalitatieve geluidwerende oplossingen en buitenruimten. Streef ook bij hoge geluidbelastingen naar een aangename zijde, dat wil zeggen een zijde die niet alleen stil is, maar ook groen en fris (betere luchtkwaliteit). Dit kan bereikt worden door tweezijdige georiënteerde woningen te maken met aan de geluidluwe kant een groene buitenruimte en balkons. Gedeelde groene openbare ruimtes kunnen helpen, maar voor de gezondheid is het beter als beide aanwezig zijn. Let daarbij extra op de mogelijkheid stil te kunnen slapen met het raam open, plaats de aangename zijde ook aan een slaapkamer.
- Regeling in het bestemmingsplan: De GGD geeft aan dit stuk nog zeer onvolledig te vinden.
- Laag frequent geluid: Bij het realiseren van ventilatievoorzieningen en warmtepompen is het zinvol op de geluidbelasting voor de omgeving te letten, vanwege de hinder die deze apparaten kunnen veroorzaken door laag frequent geluid. De GGD adviseert om het trillingvrij ophangen of neerzetten van dergelijke apparatuur om hinder te voorkomen.
- Horeca: Onder artikel 3.1 staat bij de toegelaten activiteiten Horeca type 1. De inrichting van de omgeving en de beschikbaarheid van (ongezond) voedsel beïnvloedt de keuzes die we maken. Op veel plekken is continu verleiding tot het maken van ongezonde keuzes voor gemakkelijk, goedkoop, maar calorierijk eten en drinken. In het plangebied ligt een school en een sportpark. Het is onwenselijk als er in de buurt van deze plekken fastfood wordt toegestaan. De gezondheidsambities rondom scholen en sportparken zijn extra groot: we streven naar non-alcohol, non-smoke en no-fry zones in en rondom scholen en sportparken. In maatschappelijke voorzieningen is het voornemen om uitsluitend gezond eten en drinken toe te staan. De GGD adviseert om Horeca Type I niet toe te staan in het bestemmingsplan.
- Rookvrij: Een van de doelstellingen van het Amsterdams tabaksontmoedigingsbeleid is dat kinderen in Amsterdam rookvrij opgroeien. Onderdeel daarvan is rookvrij spelen en het rookvrij maken van alle plekken waar veel kinderen zijn. De GGD adviseert om de speel- en ontmoetingsplekken in het gebied rookvrij te maken. Datzelfde geldt voor de terrassen van de horecavoorzieningen.
- Hittestress: Het gebied is gevoelig voor hittestress. Er wordt genoemd dat op kavelschaal met hittestress rekening kan worden gehouden door het lichtgekleurde en geen warmtegeleidende materialen. De GGD adviseert om goede buitenzonwering en energiezuinige koeltechnieken, zoals warmte-koude opslag aan dit rijtje toe te voegen.

Reactie

De opmerkingen van de GGD over zijn meer algemeen van aard en niet relevant voor de regeling in het bestemmingsplan of de toelichting. De opmerkingen zijn voor kennisgeving aangenomen. Dat geldt niet voor twee onderwerpen: de parkeernormen en het toelaten van horeca als functie in het bestemmingsplan. Wat betreft de parkeernormen is paragraaf 6.2.6 Parkeren relevant. Hier is beschreven dat het bestemmingsplan uitgaat van de parkeernormen zoals die in het gemeentelijk (stedelijk) beleid zijn opgenomen. Daarnaast is een maximum aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan opgenomen. Voor het bepalen van het maximum aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van een zo laag mogelijk toe te passen parkeernorm. Autoparkeren is voorts uitsluitend ondergronds en aan de noordzijde toegestaan. Wat betreft het toestaan van horeca I geldt, dat deze functie niet meer is toegestaan. De regels en de toelichting zijn op deze punten aangevuld.

NV Nederlandse Gasunie

De Gasunie heeft bij email van 2 juli 2020 aangegeven dat de dichtsbijgelegen leiding van de Gasunie 600 meter uit het plangebied ligt. De Gasunie heeft daarom verder geen opmerkingen over de voorgenomen ontwikkeling.

Reactie

De overlegreactie van de NV Nederlandse Gasunie is voor kennisgeving aangenomen.

Stadsdeel Zuid

Het concept ontwerpbestemmingsplan is op 22 juni 2020 tezamen met het Ontwikkelplan voor Ravel mondeling besproken in de weekstart van het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid.

Het bestuur van stadsdeel Zuid ontvangt de plannen positief.

Op 22 juni 2020 is het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwikkelplan besproken in de weekstart. Tijdens de weekstart zijn door het stadsdeelbestuur de volgende aandachtspunten meegegeven.

- *Verkeer en parkeren*

Het stadsdeelbestuur vraagt aandacht voor deelmobiliteit van zowel auto's als fietsen.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt 2 parkeergarages aan de noordzijde mogelijk. De parkeergarages bieden ruimte aan 550 autoparkeerplaatsen. Een deel van de parkeerplaatsen is gekoppeld aan de functie wonen. Het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor de kantoorfunctie is gemaximeerd. Deze regeling betekent dat het gebruik van het aantal parkeerplaatsen door kantoorgebruikers beperkt is en daarmee in potentie ook het aantal verkeersbewegingen door kantoorgebruikers. Het is niet de verwachting dat als gevolg van het beperken van het aantal autoparkeerplaatsen de parkeerdruk in de omgeving toeneemt. Uit onderzoek blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving lager is dan gemiddeld. Ook de parkeerdruurbepaling draagt bij aan het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving.

In de parkeergarages en de andere halfverdiepte bebouwing onder de gebouwen is het stallen van fietsen toegestaan. Voor zowel het auto- als fietsparkeren is in het bestemmingsplan een dynamische verwijzing naar de beleidsregels opgenomen. Dit betekent dat de aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan het beleid dat op dat moment geldt.

Het bestemmingsplan is niet het instrument om deelmobiliteit te regelen. In de gebruiksregels voor parkeren is geregeld dat dubbelgebruik van een deel van de parkeerplaatsen is toegestaan. Het bestemmingsplan maakt deelmobiliteit dus niet onmogelijk.

- *Duurzaamheid*

Het stadsdeelbestuur signaleert dat stedelijke duurzaamheidsnormen in de plannen verwerkt moeten worden en vraagt in het bijzonder aandacht voor water, zonneopwekking, afvalinzameling, warmte en koude uit de bodem en hergebruik materialen. Het stadsdeelbestuur concludeert dat stedelijk beleid leidend is en dat vanuit het stadsdeel geen eisen worden gesteld.

In het bestemmingsplan zijn geen specifieke regels opgenomen die gaan over duurzaamheid. Stedelijke kaders hebben vaak rechtstreekse werking, zodat een regeling in het bestemmingsplan geen meerwaarde biedt. Stedelijke kaders zijn leidend onlangs is de website

<https://duurzaamontwikkelen.amsterdam/> gelanceerd waaruit de stedelijke kaders duidelijk blijken.

Reactie

Duurzaamheidseisen voor het gebied of een specifieke kavel worden gesteld in de bouwenveloppen. Op die manier kunnen de laatste duurzaamheidseisen worden uitgevraagd aan de ontwikkelende partij. Het bestemmingsplan maakt niet onmogelijk dat gebouwen of bouwwerken duurzaamheid worden op- en ingericht.

- *Identiteit, toegankelijkheid en relatie omgeving*

Het stadsdeelbestuur heeft aangegeven dat zowel op fysiek, programmatisch als in sociaal opzicht een goede aansluiting met de omgeving moet plaatsvinden.

Reactie

Fysieke aansluiting omgeving

De vrije zichtlijnen langs de gebouwen vanuit de omgeving het gebied in, zijn verankerd in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn de vrije ruimtes tussen de kavels vastgelegd. Aan de zuidzijde geeft het water van de De Boelegracht een gevoel van openheid. Een deel van de barrièrewerking door de De Boelelaan wordt daarmee teniet gedaan. Het bestemmingsplan maakt een vlonderpad en bruggen over het water mogelijk. Deze bouwwerken zijn gebonden aan bouwregels. Als in de toekomst een brug over het water gewenst is, dan zal daarvoor een procedure moeten worden doorlopen.

Programmatische aansluiting omgeving

Naast het woon- en kantoorprogramma maakt het bestemmingsplan voorzieningen mogelijk. Voorzieningen zijn in brede zin mogelijk: een school, culturele voorzieningen, detailhandel en o.a. kleinschalige bedrijvigheid. De mix aan voorzieningen versterkt de relatie met de omgeving. In het bestemmingsplan is een nader in te vullen programma opgenomen. Dit programma kan in de loop van de ontwikkeling worden ingezet om de identiteit, toegankelijkheid en relatie met de omgeving te versterken. Het type voorzieningen dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is complementair aan de voorzieningen in de omgeving.

Sociale aansluiting omgeving

Woonbuurt Ravel is ontworpen als een buurt met een hoge stedelijke dichtheid in een groene setting van de openbare ruimte. De openbare ruimte bestaat uit een tweetal pleinen en aan de zuidzijde een vlonderpad over het water. De buitenruimte rond de gebouwen hebben een openbaar karakter en nodigen voetgangers en fietsers uit om via de buurt naar sportpark Goed Genoeg, de alles in 1 school of Station Zuid te gaan. De openbare ruimte tezamen met de voorzieningen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, nodigen bewoners uit de omgeving uit om de woonbuurt Ravel te bezoeken voor een boodschap, een horecabezoek of een wandeling.

Adviesaanvraag stadsdeelcommissie Zuidas

In de adviesaanvraag aan de stadsdeelcommissie van 28 oktober 2020 is gevraagd een positief advies te geven over het bestemmingsplan. De stadsdeelcommissie beslist op 7 december 2020 over de adviesaanvraag. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid besluit definitief over het advies op 15 december 2020.

bestemmingsplan_Zuidas-Woonbuurt Ravel (vastgesteld)

20.4 Participatie

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

Daarnaast heeft op niveau van het projectgebied inspraak plaatsgevonden in het kader van het Herzien Uitvoeringsbesluit. Het concept heeft van 29 mei 2014 tot 10 juli 2014 ter inzage gelegen. Op 25 juni 2014 is een informatiebijeenkomst georganiseerd waarbij omwonenden en belangstellenden te informeren over de ontwikkeling in het gebied. In de nota van Beantwoording behorende bij het Herzien Uitvoeringsbesluit is aangegeven op welke wijze met de inspraakreacties rekening is gehouden. Het Herzien Uitvoeringsbesluit is op 15 november 2015 vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 van de Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen en eenieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het Herzien Uitvoeringsbesluit, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden.

Het ontwikkelplan dat is opgesteld voor de woonbuurt Ravel is aan de omgeving gepresenteerd in de periode juni-juli 2020. Bewoners en belanghebbenden zijn geïnformeerd en geconsulteerd over het ontwikkelplan. De uitkomsten van de informatie en consultatie zijn beschreven in een omgevingsdocument (Bijlage 2 bij dit bestemmingsplan). Hierin zijn de volgende conclusies getrokken:

Terugkijkend op het doorlopen informatie- en consultatieproces kan geconcludeerd worden dat zowel in de één op één gesprekken als tijdens de digitale informatiebijeenkomst men over het algemeen opvallend positief was over het ontwikkelplan Ravel. Met name de groene parkachtige setting wordt gewaardeerd, evenals het feit dat de buurt Vivaldi en het centrumgebied van Zuidas met elkaar verbonden worden.

Een deel van de belanghebbenden is echter wel huiverig voor de mogelijke impact die onderdelen van dit plan hebben op de omliggende buurten. Met name als het gaat om parkeerproblematiek en de autobereikbaarheid van dit deel van Zuidas en Buitenveldert. Vanuit het project wordt echter gedacht dat de negatieve effecten hiervan gedeeltelijk door het plan zelf worden opgelost en deels acceptabel zijn. Bovendien is twee jaar geleden met de vernieuwing en verbreding van de De Boelelaan Oost al rekening gehouden met het ontwikkelplan Ravel.

Het informatie en consultatieproces en de daaruit volgende reacties van belanghebbenden en geïnteresseerden vormden geen aanleiding om het ontwikkelplan Ravel aan te passen. De zorgen en aandachtspunten zijn genoteerd en blijven onder de aandacht bij de verdere uitwerking en realisatie van het plan.

Gelet op alle bovenstaande mogelijkheden van inspraak en participatie, is in het kader van dit bestemmingsplan afgezien van verdere participatie.