

Amstelstation e.o.

Inhoudsopgave

vaststellingsbesluit		6
Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	8
Hoofdstuk 2	Plankader	10
2.1	Ligging en begrenzing plangebied	10
2.2	Beschrijving van het plangebied	10
2.3	Huidig planologisch regime	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.5	Stadsdeelbeleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	20
4.1	Geschiedenis	20
4.2	Ruimtelijke- functionele aspecten	23
4.3	Stedenbouwkundige aspecten	25
Hoofdstuk 5	Verkeer en parkeren	44
5.1	Beleid, wet- en regelgeving	44
5.2	Autoverkeer	45
5.3	Openbaar vervoer	46
5.4	Parkeren	47
5.5	Resultaten onderzoek	48
5.6	Conclusie	50
Hoofdstuk 6	Mer /mer-beoordeling	51
6.1	Algemeen	51
6.2	Beleid, wet- en regelgeving	51
6.3	Resultaten m.e.r. beoordeling	52
6.4	Conclusie	52
Hoofdstuk 7	Geluid	54
7.1	Algemeen	54
7.2	Beleid, wet- en regelgeving	54
7.3	Resultaten onderzoeken	57
7.4	Samenvatting en conclusie	65
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	67
8.1	Algemeen	67
8.2	Beleid, wet- en regelgeving	67
8.3	Resultaten onderzoeken	70
8.4	Conclusie	73
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	74
9.1	Algemeen	74
9.2	Beleid, wet- en regelgeving	75

9.3	Resultaten onderzoeken	77
9.4	Conclusie	81
Hoofdstuk 10	Milieuzonering	82
10.1	Algemeen	82
10.2	VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering	82
10.3	Conclusie	83
Hoofdstuk 11	Bodem	84
11.1	Algemeen	84
11.2	Beleid, wet- en regelgeving	84
11.3	Resultaten onderzoeken	85
Hoofdstuk 12	Water	86
12.1	Algemeen	86
12.2	Beleid, wet- en regelgeving	86
12.3	Resultaten onderzoek	89
12.4	Conclusie	90
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	92
13.1	Algemeen	92
13.2	Beleid, wet- en regelgeving	92
13.3	Resultaten onderzoeken	94
13.4	Conclusie	97
Hoofdstuk 14	Cultuurhistorie en archeologie	98
14.1	Algemeen	98
14.2	Beleid, wet- en regelgeving	98
14.3	Archeologie, resultaten onderzoek	100
14.4	Cultuurhistorie, resultaten onderzoek	102
14.5	Conclusie	103
Hoofdstuk 15	Luchthavenindielingsbesluit	104
Hoofdstuk 16	Overige ruimtelijke aspecten	105
16.1	Sociale veiligheid	105
16.2	Fysieke veiligheid	105
16.3	Bezonnig	105
16.4	Windhinder	106
16.5	Duurzaamheid	106
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	108
17.1	Algemeen	108
17.2	Planvorm	108
17.3	Artikelgewijze toelichting	108
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	115
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	117
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	117
Bijlagen		126
Bijlage 1	Kennisgeving vaststelling bestemmingsplan en hogere waarden	128
Bijlage 2	Besluit hogere waarden en onderbouwing en nota van beantwoording	130
Bijlage 3	Zienswijzen	132

Bijlage 4	Kennisgeving ontwerp bestemmingsplan en ontwerp besluit hogere waarden	134
Bijlage 5	Ontwerp besluit hogere waarden en onderbouwing	136
Bijlage 6	DB besluit ontwerp bestemmingsplan en ontwerp hogere waarden	138
Bijlage 7	Stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation	140
Bijlage 8	Hoogbouweffectrapportage Amstelstation	142
Bijlage 9	Verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel	144
Bijlage 10	Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation d.d. 16 feb 2012	146
Bijlage 11	WadA 2e fase: Herberekening Amstelstation met aanpassing woontoren Blok A	148
Bijlage 12	Mer-beoordeling Amstelpoort en Oosterpoort	150
Bijlage 13	Akoestisch rapport, 20 juli 2012 ref. 20080055-12	152
Bijlage 14	Luchtkwaliteitonderzoek Wibaut aan de Amstel	154
Bijlage 15	Luchtkwaliteitonderzoek actualisering, juli 2012	156
Bijlage 16	Externe veiligheid Amstelstation, AVIV 9 april 2009	158
Bijlage 17	Externe veiligheid, groepsrisico spoor, AVIV 3 juni 2010	160
Bijlage 18	Externe veiligheid, advies Brandweer	162
Bijlage 19	Bodemonderzoek	164
Bijlage 20	Watertoets	166
Bijlage 21	Natuurtoets	168
Bijlage 22	Wateradvies	170
Bijlage 23	Bomenonderzoek maart 2008	172
Bijlage 24	Bomenonderzoek actualisatie 15 dec 2008	174
Bijlage 25	Bomenplan 18 sep 2009	176
Bijlage 26	Archeologisch bureauonderzoek	178
Bijlage 27	Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling Amstelstation	180
Bijlage 28	Windklimaatonderzoek actualisatie	182
Bijlage 29	Windtunnel onderzoek Amstelstation	184
Bijlage 30	Aanvullend windtunnelonderzoek d.d. 21 feb 2012	186
Bijlage 31	Energievisie	188
Bijlage 32	SAOZ risico-analyse planschade	190
Regels		192
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	193
Artikel 1	Begrippen	193
Artikel 2	Wijze van meten	202
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	203
Artikel 3	Gemengd - 1	203
Artikel 4	Gemengd - 2	205
Artikel 5	Gemengd - 3	207
Artikel 6	Gemengd - 4	208
Artikel 7	Groen	209
Artikel 8	Kantoor	210
Artikel 9	Maatschappelijk	211
Artikel 10	Verkeer - 1	212
Artikel 11	Verkeer - 2	214
Artikel 12	Verkeer - 3	215
Artikel 13	Verkeer - 4	216
Artikel 14	Verkeer - 5	218
Artikel 15	Water	219
Artikel 16	Wonen	220
Artikel 17	Waarde-Archeologie	222
Artikel 18	Waterstaat-Waterkering	224
Artikel 19	Gemengd - Uit te werken	225

Hoofdstuk 3	Algemene regels	227
Artikel 20	Anti-dubbeltelregel	227
Artikel 21	Algemene bouwregels	228
Artikel 22	Algemene gebruiksregels	229
Artikel 23	Algemene afwijkingsregels	230
Artikel 24	Algemene wijzigingsregels	231
Artikel 25	Overige regels	232
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	233
Artikel 26	Overgangsrecht	233
Artikel 27	Slotregel	234
Bijlagen		236
Bijlage 1	dwarsprofiel 1	237
Bijlage 2	dwarsprofiel 2	238
Bijlage 3	dwarsprofiel 3	239
Bijlage 4	dwarsprofiel 4	240
Bijlage 5	dwarsprofiel 5	241

blz. 6

vaststellingsbesluit

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt en stadsentree. Deze kwaliteiten komen in de huidige situatie niet uit de verf. Het gebied voelt leeg en verlaten aan, zeker 's avonds. De openbare ruimte is versleten. De auto rijdt overal en veroordeelt wandelaars en fietsers tot een bijrol. Tram en bus halteren in een 'niemandslaan'. Karakteristieke hoogteverschillen worden niet als een lust, maar een last ervaren. Stedelijk leven met bijbehorende functies ontbreken.

De samenhang met de rest van de stad is onder de maat. Dat moet veranderen. Een aanpak van het gebied is nodig om knelpunten op te lossen en om kansen te benutten. Het voorliggende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om de omgeving van het Amstelstation een onderdeel van de stad te maken. Fietsers en voetgangers krijgen hun openbare ruimte terug. De overstap tussen trein, metro, tram en bus kan met sprongen worden verbeterd. Er is, en dat is uniek voor Amsterdam 'binnen de ring', relatief veel ruimte voor nieuwbouw. Daar is een grote behoefte aan. Nog steeds zoeken veel Amsterdammers een woning in de stad. Maar een 'stad' is meer dan wonen alleen. Het gaat daarom om een mix van wonen en werken en voorzieningen. De nieuwe kantoren en dienstverlening zijn perfect bereikbaar, vooral met het openbaar vervoer. De voorzieningen, waaronder een hotel, horeca en winkels voor de buurt, dragen bij aan het '7 x 24 uur' leven op straat.

Bovenstaande heeft geleid tot een stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE 2004), vastgesteld door de stadsdeelraad in 2003 en door de gemeenteraad in 2004. Het SPvE was het resultaat van een interactief proces met bewoners en andere belanghebbenden. Deelnemers formuleerden gezamenlijk uitgangspunten voor het toekomstige stationsgebied:

Het moet aangenaam vertoeven zijn in het stationsgebied, voor reizigers en voor mensen die in of rondom het gebied wonen en werken. Een hoogwaardige, korte en sociaal veilige overstap tussen trein, metro, tram en bus is een vereiste. Een levendig en intiem plein is gewenst, evenals speelruimte voor kinderen in de nabijheid van woningen. De verkeersveiligheid moet verbeteren, vooral voor voetgangers en fietsers van en naar het station. De oversteekbaarheid van het Prins Bernhardplein (richting Wibautas), het Julianaplein (richting Julianapark) en de Overzichtweg (richting Amsteldorp) zijn belangrijke aandachtspunten. Nieuwe woningen en wijkgerichte voorzieningen kunnen de leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren, ook 's avonds. Bestaande bomen vormen een kwaliteit en dienen zoveel mogelijk te worden behouden.

Het SPvE is uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan "Omgeving Amstelstation" (het Stedenbouwkundig Plan). Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost-Watergraafmeer heeft dit plan in de inspraak gebracht (februari/maart 2009). De reacties zijn gebundeld en beantwoord in de Nota van Beantwoording. Het Stedenbouwkundig Plan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 16 november 2009 en door de gemeenteraad op 16 december 2009.

In het Stedenbouwkundig Plan worden de nieuwe gebouwen ontsloten via de Bertrand Russellstraat, hierdoor zal het verkeer op de Bertrand Russellstraat toenemen. Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan heeft de stadsdeelraad gevraagd de ontsluiting van de nieuwe bouwvolumes nader te bestuderen. Naar aanleiding van het raadsverzoek is de mogelijkheid opgenomen een uitweg te realiseren vanaf het bestaande kantoorgebouw naar de Gooiseweg.

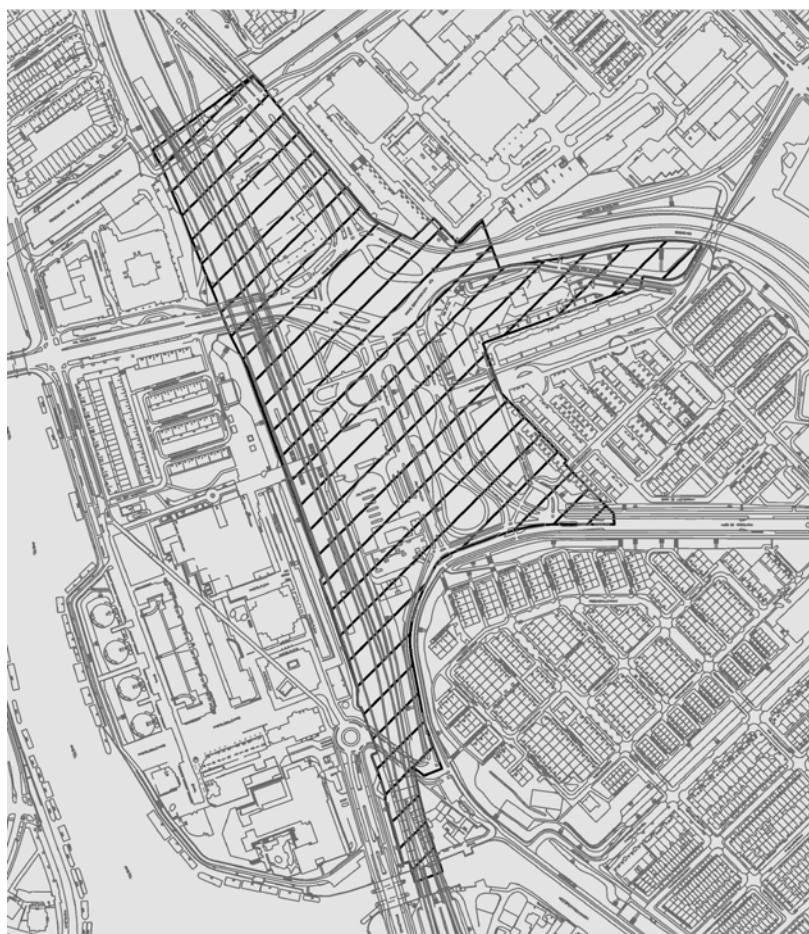
Het Stedenbouwkundig Plan voorziet in een nieuw gebouw dat tegen de gevel en gedeeltelijk op het bestaande kantoorgebouw is geprojecteerd. Vanwege de ruimtelijke samenhang van de nieuwe ontwikkelingen met de bestaande omgeving is besloten het bestemmingsplan ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan uit te breiden met het bestaande kantoorgebouw en de groenstrook tussen de Kamerlingh Onneslaan en de Gooiseweg. Voorts is het plangebied uitgebreid met het voormalige Renaultgebouw en de bakkerschool vanwege de aansluiting met andere bestemmingsplannen in het gebied Wibaut aan de Amstel. Zowel het bestaande kantoorgebouw als het voormalige Renaultgebouw en de bakkerschool worden conserverend bestemd.

In het bestemmingsplan is een beperkte bandbreedte opgenomen voor de verschillende functies, zodat enige flexibiliteit bij de uitvoering van het plan mogelijk is. Tenslotte zijn de voorzieningen in het plan nader gedetailleerd in 'horeca', detailhandel en overige.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Amstelstation e.o. wordt globaal begrensd door de spoorlijn Amsterdam Centraal - Duivendrecht in het westen, de Overzichtweg en de Hugo de Vrieslaan in het zuiden, de Bertrand Russelstraat, de Gooiseweg en de Wibautstraat in het oosten en de Ringvaart in het noorden. Zie de overzichtskaart hieronder.



Figuur 1: plangebied

2.2 Beschrijving van het plangebied

'Berlage meets Van Eesteren'. De Treublaan is het verlengstuk van H.P. Berlage's Plan Zuid, maar Cornelis Van Eesteren richtte het Amstelstation radicaal 'van de stad af' (AUP, 1934). De situering op het 'hoge' Amstelplateau met het gezicht naar de 'lage' polderkamer was een keuze voor het ideaal van licht, lucht en ruimte. Van Eesteren groepeerde vervolgens de tuindorpen van de Watergraafsmeer, zoals het Amsteldorp en Jeruzalem, rondom dit open landschap.

Stationsarchitect H.G.J. Schelling had twijfels. Hij richtte zijn architectonische meesterwerk uit 1939 weliswaar op de open polderkamer, maar de hoofdingang plus het voorplein keken uit richting de Wibautas. Dit verklaart niet alleen de alzijdige oriëntatie van het -inmiddels tot monument verklaarde- gebouw, maar ook de ongedefinieerde leegte rondom. Sinds 1939 is er veel veranderd. Het Amstelstation ligt inmiddels midden in de stad. In Van Eesterens open polder ligt nu een woonwijk: het Julianapark. De Maliebaan vormt een soort verwijzing, maar deze ligt vreemd genoeg uit de as van het stationsgebouw. De open ruimte voor het station heeft grotendeels haar betekenis verloren. Feitelijk resteert de huidige verkeerscorridor.

De bebouwing rondom het Prins Bernhardplein kent hoogtepunten, zoals het Amstelstation en het voormalige Renaultgebouw. De kop van het Eenhoorngebied is echter weinig uitnodigend. Het kantoor van Fortis oogt hard en autonoom. Achter het station doemt de hoogbouw van De Omval op. De stationspassage verbindt oost met west, maar beton ontnemt het zicht op de Amstel. De tweede passage, via de Treublaan, is evenmin aangenaam. Het is kenmerkend voor de fragmentatie en het gebrek aan verblijfskwaliteit in het gebied.

2.3 Huidig planologisch regime

Voor het plangebied van het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o.' zijn nu een drietal bestemmingsplannen van kracht, namelijk:

Herzien Uitbreidingsplan Watergraafsmeer (1939),
Uitbreidingsplan Eenhoorn II (1971), en
Julianapark (1991).

Het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o.' vervangt de bovengenoemde bestemmingsplannen voor de gronden die binnen de grens van dit bestemmingsplan gelegen zijn.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk, moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie en is dan ook van toepassing.

Structuurvisie infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2018. De ontwerp SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden 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.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op de bescherming tegen overstromingen en het behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land. In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

Bestemmingsplannen zullen zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren aan uitvoering van dit

beleid. De ontwikkeling van Amstelstation e.o. levert daaraan een bijdrage.

AMvB Ruimte (Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte)

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

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Dit heeft gevolgen voor de uitvoering van het nationale ruimtelijke beleid. Kern van de Wro is dat alle overheden vooraf hun belangen kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij deze denken te realiseren. In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het deze wil verwezenlijken. Er zijn negen nationale ruimtelijke belangen genoemd die voortvloeien uit de Nota Ruimte en die zullen worden gewaarborgd in de in voorbereiding zijnde AMvB ruimte.

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)

In het Nationaal Milieubeleidsplan is (o.a.) beleid opgenomen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationale Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 8 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) (november 2010)

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie en verordening zijn op 1 november 2010 in werking getreden.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

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

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink- ,grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

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

Metropool Amsterdam

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie ervoor om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland en die van de metropoolregio Amsterdam in het bijzonder zoveel mogelijk te faciliteren door het optimaal benutten van de luchthaven Schiphol en het ontwikkelen van de Amsterdamse haven in samenhang met de Rotterdamse haven. De metropoolregio moet voldoende ruimte bieden aan kantoren, bedrijven en woningen, maar daarnaast moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. De Provincie Noord-Holland zet daarom in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door aantrekkelijk recreatief groen (de metropolitaanse landschappen).

3.3 Regionaal beleid

Plabeka

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) werken gemeenten als Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad (en andere) samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordvleugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. Het Plabeka werkt een regionaal programma uit. In dit programma gaat het Plabeka in op investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen die nodig zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat op Noordvleugelniveau de Plabekapartners de intentie hebben uitgesproken om 3,5 miljoen m² brutovloeroppervlak planaanbod van kantoren uit de markt te nemen. Het plan past binnen het programma. (Zie verder 'kantorenstrategie' in paragraaf 3.4)

Regionale Woonvisie (2004)

De regionale Woonvisie is het beleidskader op het gebied van huisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. De ontwikkeling van Amstelstation e.o. levert daaraan een bijdrage door de geprojecteerde woningbouw.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

In de structuurvisie is tevens het hoogbouwbeleid vastgelegd. In paragraaf 4.3.6. zullen wij hierop ingaan.

Voor Amstelstation e.o. wordt in de structuurvisie benoemd dat er in het kader van de ontwikkelingsstrategie Amstel - AMC visievorming plaatsvindt voor woningbouw en functiemenging rond het Amstelstation. Dit bestemmingsplan faciliteert de gewenste woningbouw en functiemenging. In de structuurvisie wordt geconstateerd dat het stedelijk centrummilieu zich al lang niet meer beperkt tot de historische stad, maar zich uitrolt tot aan de ring A10. Langs de A10 zorgt de economische waarde van die zone voor bebouwing tot 60 meter hoog met nog hogere accenten rond enkele knooppunten, zoals het gebied van het Amstelstation.

Rond het Amstelstation spelen twee ontwikkelingen op elkaar in. Enerzijds als een gevolg van de uitrol van het centrumgebied, zijn er de ontwikkelingen in het kader van Wibaut aan de Amstel. Het traject Weesperstraat / Wibautstraat wordt daarbij aangemerkt als een "stadsstraat in ontwikkeling", een straat met een erkende verbindingsfunctie maar die als uitwisselingsmilieu onvoldoende functioneert, mede veroorzaakt door een kwalitatief arme woningvoorraad in de belendende gebieden. En anderzijds de ontwikkeling van de Amstelscheg als nieuw metropolitaan park. Onderhavig bestemmingsplan sluit aan bij beide ontwikkelingen.

Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005)

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

- investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
- investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;

- investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 1. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 2. werkende stad (werk en inkomen);
 3. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 4. sportieve stad (vrije tijd en sport);
 5. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 6. veilige stad ((sociale) veiligheid).

Het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o.' voorziet in bovenstaande uitgangspunten.

Nota Hotelbeleid

In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 (december 2007) is neergelegd dat de gemeente Amsterdam de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties in samenwerking met marktpartijen, stadsdelen en Stadsregio stimuleert. Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zal de gemeente zich er op toeleggen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd. Hiertoe zullen, rekening houdend met planuitval, vóór eind 2010 voor 7.200 hotelkamers plannen moeten worden ontwikkeld op reeds bekende of op geheel nieuwe locaties. Hiertoe moeten naast de bekende potentiële locaties vóór eind 2008 nog minimaal 50 nieuwe kansrijke locaties worden aangewezen. Gezien de bestaande plannen moet de aandacht zich met name richten op hotels in het driesterren en lagere segment, maar ook in het vier- en vijfsterren segment is nog aandacht nodig. In de hogere segmenten is met name behoefte aan nieuwe concepten als lifestylehotels, congresshotels en echte tophotels. De omgeving van het Amstelstation wordt, vanwege onder meer de goede bereikbaarheid, aangemerkt als een kansrijke locatie. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot nieuwbouw van een hotel. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid.

Beleidsnotitie short stay

Op 11 februari 2009 heeft de Amsterdamse gemeenteraad het Short stay beleid vastgesteld. Ruimte bieden aan huisvesting voor expats enerzijds en bescherming van de woningmarkt anderzijds staan daarbij voorop. Het nieuwe beleid maakt het mogelijk voor eigenaren om woningen voor dit doel tijdelijk te onttrekken aan de woningvoorraad. Het aanbieden van dergelijke woonruimte is van belang voor de (inter-)nationale economische positie van Amsterdam. Voor het aanbieden van een woning ten behoeve van short stay is een vergunning noodzakelijk. Het bestemmingsplan maakt het aanbieden van woningen voor short stay mogelijk. In het voorliggende plan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat onder short stay verstaan wordt.

Kantorenstrategie Amsterdam

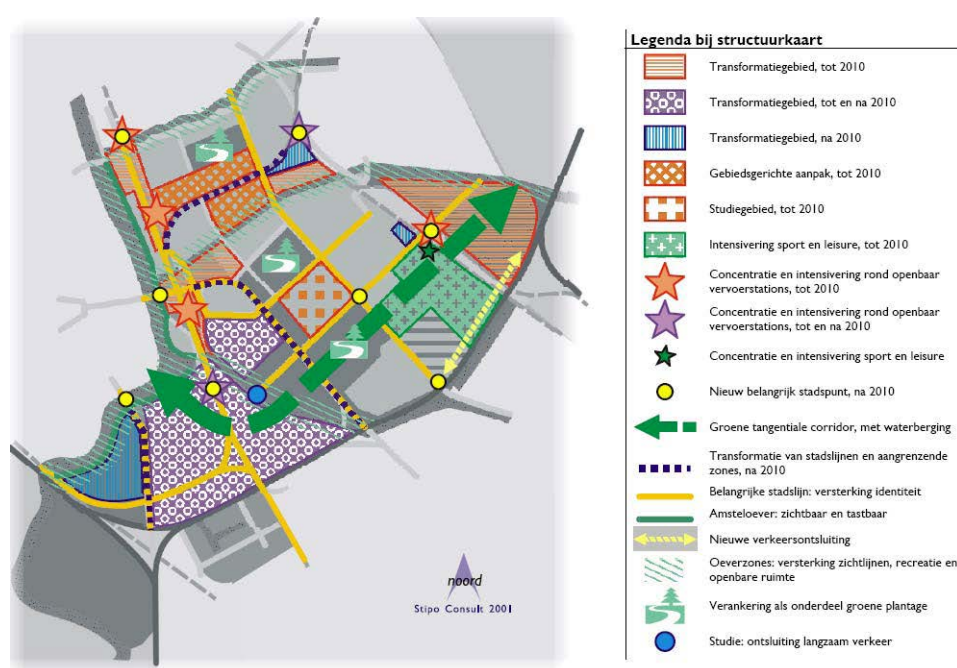
Op 24 augustus 2010 heeft het college van Burgemeester en Wethouders ingestemd met de 'Nota Kantorenstrategie Amsterdam' en op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad de 'Kantorenstrategie Amsterdam' vastgesteld. Amsterdam kent een overaanbod van kantoren daarom zal zeer restrictief omgaan met de uitgifte van nieuwe kantoren. Bij voorkeur zal alleen uitgifte plaatsvinden op zeer gewenste locaties waarbij multimodale bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde is. Het kantoorprogramma in het plangebied is door de aanwezigheid van trein, tram, metro en bus alsmede de nabijheid van de Gooiseweg multimodaal bereikbaar.

Volgens de beleidslijnen zoals deze zijn neergelegd in de Kantorenstrategie Amsterdam is slechts in beperkte mate ruimte voor nieuwbouw van kantoren. Het Amstelstation wordt aangemerkt als te behouden kantoorlocatie, ter plaatse zal maximaal 21.800 m² toegevoegd kunnen worden. Het bestemmingsplan maakt een toevoeging van maximaal 7.300 m² bedrijfsvloeroppervlak voor kantoren mogelijk en past daarmee in de nieuwe kantorenstrategie welke beperkte toevoeging kantoorvloeroppervlak toestaat.

3.5 Stadsdeelbeleid

Het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft op 28 januari 2002 de structuurschets "Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer" vastgesteld. De structuurschets geeft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Voor het gehele stadsdeel zijn zes ruimtelijke kwaliteitspijlers beschreven. De zes kwaliteitspijlers van het ruimtelijk beleid zijn:

1. Versterking van de diversiteit en (ruimtelijke) verscheidenheid;
2. Versterking van de ruimtelijke identiteit;
3. Versterking van de kwaliteit van de buitenruimte en een sterkere beeldkwaliteit;
4. Ruimte voor kwetsbaarheid (voorkomen dat sterke functies de zwakkere functies verdringen);
5. Een veilige en leefbare leefomgeving;
6. Dynamiek combineren met duurzame ruimtelijke ontwikkeling.
 - a. Uitgangspunt voor (dagelijks) handelen, koers voor ruimtelijke keuzes;
 - b. Middel voor het (dagelijks) bestuur om een ruimtelijke koers uit te zetten;
 - c. Kader om te anticiperen op de toekomst zonder dat het een blauwdruk wordt;
 - d. Middel om met inwoners, overheden, ondernemers, gesprekspartners en anderen over de koers te communiceren;
 - e. Middel om de brug te slaan tussen structuurschets en lopen beleid.



Figuur 2: Structuurkaart stedenbouwkundige hoofduitgangspunten

De kwaliteitspijlers zijn uitgewerkt in Stedenbouwkundige hoofduitgangspunten met bijbehorende structuurkaart (zie fig. 2). Deze hoofduitgangspunten zijn aldus verwoord in de structuurschets. Hoofduitgangspunten met een betekenis voor het onderhavig plan zijn de volgende:

- 'Oost' bouwt voort op de bestaande stedenbouwkundige verkavelingstructuur;
- De relatief open bebouwing van 'de polder Watergraafsmeer' ondergaat een beheerste verstedelijking. Hiernaar worden de komende jaren studies verricht;
- Concentratie en intensivering van functies rond bestaande en nieuwe openbaar vervoersstations (Station Amsterdam Amstel, station Amsterdam Muiderpoort, station Amsterdam Zuid/ WTC,

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

Spaklerweg, Weesperplein en Wibautstraat);

- Versterken van de identiteit van de assen (wegen, waterwegen en spoorwegen) die de 'mozaïekstructuur' van Oost-Watergraafsmeer kenmerken.

Het plan past binnen deze uitgangspunten.

Ruimtelijk economische structuurvisie

Het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 5 juli 2004 de "Ruimtelijk Economische Structuurvisie" (RES) vastgesteld. In de RES is beschreven wat de huidige kenmerken zijn van het stadsdeel, welke ontwikkelingskansen er liggen voor publieksgerichte voorzieningen (detailhandel, horeca en vermaak) en overige bedrijvigheid, gevolgd door een beschrijving op hoofdlijnen van de meest wenselijke ruimtelijk economische structuur voor Oost/Watergraafsmeer in 2010. Daarbij is een aanzet gegeven voor te treffen (fysieke) maatregelen die nodig zijn om een dergelijk resultaat te bereiken. Tot 2010 is de bestaande situatie, naast sociaal economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. De visie kan in de volgende drie kernpunten worden samengevat:

- Behoud diversiteit aan vestigingsmilieus
- Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningenclusters en werkgebieden.
- Intensivering door menging van bij elkaar passende functies.

In het plan zijn de kantoren, voorzieningen en detailhandel geclusterd rond een prominent knooppunt van openbaarvervoer. Er wordt voldaan aan bovengenoemde kernpunten.

Instellingsbesluit Wibaut aan de Amstel (mei-juni 2008)

Het instellingsbesluit is op 26 mei 2008 vastgesteld door de stadsdeelraad Oost- Watergraafsmeer en op 25 juni 2008 door de gemeenteraad. Het instellingsbesluit voorziet in de oprichting van het 'projectbureau Wibaut aan de Amstel' om de gewenste ontwikkelingen voor het complete gebied Wibaut aan de Amstel een krachtige impuls en sturing te geven.

Met het instellingsbesluit wordt door het college van burgemeester en wethouders toegezegd de raad een coalitiebesluit voor te leggen waarmee de bevoegdheidsverdeling tussen de centrale stad en het stadsdeel wordt geregeld, waaronder de overdracht van de financiële bevoegdheden. De gemeenteraad heeft op 20 mei 2009 met dit coalitiebesluit ingestemd. Het stadsdeel is bevoegd tot het vaststellen van een bestemmingsplan.

Strategienota Wibaut aan de Amstel (november 2009)

De Strategienota bevat een inventarisatie van belangrijke aspecten en kenmerken, een opsomming van geldende wetten en regels, een beschrijving van de gewenste sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling en een overzicht van de wijze waarop deze wordt gefinancierd. Daarnaast legt het Strategiebesluit vast hoe de toekomstige organisatie en communicatie van het project gaat verlopen. De Strategienota bevat de uitgangspunten en voorwaarden waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst. Het document 'De Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel' vormt een bijlage bij het Strategiebesluit van Wibaut aan de Amstel. Het plan past binnen deze uitgangspunten en voorwaarden.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Geschiedenis

Ter plaatse van het plangebied Amstelstation e.o. bevond zich tot het begin van de 17de eeuw het Diemer- of Watergraafsmeer. Dit meer ontstond vermoedelijk rond 1200 door een doorbraak van de Diemerzeedijk. Oorspronkelijk waren er twee meren gevormd, die door een weg van elkaar gescheiden waren. In het midden van de 14de eeuw verdween deze weg en ontstond het meer. De waterplas stond via de Diem in verbinding met de Zuiderzee en mondde aan de westkant uit in de Amstel. In 1624 kreeg Amsterdam toestemming om het meer te omdijken en droog te malen. Dit gebeurde in de jaren 1627-29. Na de eerste drooglegging liep de diep gelegen (5,50 m * NAP) Diemermeerpolder nog enige malen onder water. Voor het laatst gebeurde dat in 1672 toen Amsterdam, om de dreiging van de Franse troepen te weren, de polder liet onderlopen. Na het rampjaar 1672 echter bleef de polder- nu aangeduid als de Watergraafsmeer - definitief droog.

In de polder werden twee haaks op elkaar staande hoofdwegen aangelegd, en werd een rechthoek van tochtsloten gegraven die naar twee zijden afwaterden op de ringvaart. Door kleinere slootjes werd de polder in kavels gedeeld. Het natuurlijke landschap werd hiermee omgevormd tot geometrische perceelsstructuren. Dergelijke verkavelingspatronen weerspiegelen de 17de-eeuwse schoonheidsidealen van een overzichtelijk en door de mens vormgegeven landschap. Deze verkaveling is in de 20ste-eeuwse inrichting van de Watergraafsmeer bewaard gebleven. De kavels werden vooral verpacht aan tuinders en boeren. In het westen van de polder werden warmoezerijen (moestuinen) ingericht.

Eind 17de/begin 18de eeuw werden op steeds meer percelen pleziertuinen aangelegd en buitenhuizen gebouwd. In de 18de eeuw telde de Watergraafsmeer meer dan 160 grotere en kleinere buitens. Daarnaast hield een deel van het gebied zijn agrarische bestemming. Langs de Middenweg, de Kruislaan en de ringdijk verschenen grote buitens, zoals 'Frankendael' en 'Reigersburg'. In het noordwesten van de polder kwamen een aantal smalle lanen, met namen als de Kloosterlaan, Pauwenlaan en Groenenlaan, en doorgaans kleinere buitens en pleziertuinen. Gedurende de 19de eeuw ging de toestand van de buitenplaatsen achteruit. De gebouwen werden veelal afgebroken en de grond werd verkocht voor landbouwdoeleinden.

Rond 1900 bestond het plangebied uit landbouwgrond en kleine huizen langs de lanen. Daarna brak een periode van stedelijke groei aan met alle landschappelijke veranderingen van dien. De start van deze ontwikkelingen werd gemarkeerd door de aanleg van de Rhijnspoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht. De spoorlijn werd parallel aan de Amstel aangelegd en kon in 1843 worden geopend. Op de kop van de lijn lag het Station Weesperpoort. Voor de aanleg moest een strook weilanden en moestuinen verdwijnen. In de 20ste eeuw veranderde het plangebied in woon-werkgebied en bleef van het vroegere landelijke karakter weinig over. Toen in 1939 het Amstelstation in gebruik werd genomen verdwenen ook de kleine lanen in deze hoek van de Watergraafsmeer. Tegelijkertijd werden in het plangebied voorbereidingen getroffen om de bodem bouwrijp te maken. In de jaren '30 en '40 van de 20ste eeuw werd het gebied ingericht met pleinen, verkeersknooppunten, woonwijken en grote bedrijfsgebouwen. De oorspronkelijke inrichting van het plangebied is daarbij verloren gegaan.

Het station Amsterdam Amstel

Het stationsgebouw Amsterdam Amstel is in 2004 aangewezen als Rijksmonument. Het stationsgebouw uit 1939 is van algemeen belang vanwege zijn architectuurhistorische, stedenbouwkundige en typologische waarde. De overzichtelijkheid en scheiding van verkeersstromen in soorten (trampassagiers, fietsers, voetgangers en automobilisten) en richting (aankomend en vertrekkend) hebben de na-oorlogse Nederlandse stationsbouw sterk beïnvloed. Als een van de weinige stationsgebouwen in Nederland staat het dwars op de richting van de spoorbaan. Het stationsgebouw is van groot belang voor het oeuvre van H.G.J. Schelling, die eveneens het station Muiderpoort ontwierp.

Het monumentale stationsgebouw is opgericht op een ruime en langgerekte kavel aan de westzijde van het Julianaplein, naar een ontwerp van architect H.G.J. Schelling in functionalistische stijl. De plannen zijn tot stand gekomen in samenwerking met architect-stedenbouwkundige C. van Eesteren en architect J. Leupen van de Dienst Publieke Werken.

Het historische stationsgebouw, gebouwd op basis van het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP, 1934) van Cornelis Van Eesteren, keerde zich van de Amstel -en daarmee van Berlage- af. Een veelbesproken beslissing. Van Eesteren richtte zijn station primair op de open polderkamers die doorliepen tot in het huidige Park Frankendael. Architect Schelling van het station (1939) vertrouwde deze oriëntatie op het abstracte 'licht, lucht en ruimte' niet helemaal. Hij situeerde het eenvoudige hoofdvolume met dwarskap weliswaar op de open polderkamer, maar de hoofdingang richtte hij op de stad. Dat bleek jaren later een terechte keuze: Het behoud van de open polderkamer bleek een onhoudbaar uitgangspunt; begin jaren '90 is hier het woningbouwproject Julianapark verzezen.

Naast de vormgeving van het gebouw is het vooral de functionele visie op de geldende verkeersstromen die het Amstelstation een bijzondere plaats in de Nederlandse stationsbouw geeft. De toepassing van het destijds nieuwe principe van 'optimale bereikbaarheid voor diverse vormen van vervoer' maakte door middel van verschillen in hoogteniveaus en (voor)pleinen en onderdoorgangen, van het station een geheel met ongelijkvloerse kruisingen. De hoge hal vormt de verbindende factor tussen trein- en stadsverkeer. De wandschilderingen aan de korte zijden van de grote hal zijn van Peter Alma en hebben de 'dynamiek van de spoorwegen' als thema. De beelden van Theo van Reijn, een bronzen reliëf aan de oostgevel en een beeld van een halfzittende vrouw in grijze Zweedse kalksteen, drukken respectievelijk activiteit en passiviteit uit.

De twee voorpleinen bedienden het aankomende en vertrekkende verkeer. Het station werd op drie niveaus uitgevoerd: het polderniveau (trams, 5 m - NAP), het straatniveau (stationshal) en de spoordijk (perrons/sporen, 7 m + NAP). Het gedeelde plein stijgt naar het gebouw tot 2.30 m + NAP), waardoor het hoogteverschil tussen plein en perron nauwelijks merkbaar wordt verkleind. De financiering van zowel het Amstel- als het Muiderpoortstation werd mogelijk gemaakt door het plan-De Miranda ter bestrijding van de economische en sociale crisis.

Het Amstelstation bestaat uit een hoge ongedeelde hal op een rechthoekig grondplan, met een zadeldak met schilden onder flauwe helling met overstek. Haaks op de hoge hal bevindt zich aan de westzijde de lagere dwarshal. Hierin bevonden zich in oorsprong onder meer de ruimten die in verband stonden met de inname, het transport en het depot van bagage en bevat ook de reizigerstunnel die in de as van de hoge plaatskaartenhal de reiziger voert naar de perrons. De dwarshal onder plat dak met overstek staat op een langgerekt grondplan en heeft aan beide korte zijden van de vleugels een respectievelijk afgeronde en halfronde gevel. Aan de noordzijde bevindt zich een omlopende luifel op eenvoudige ronde staanders. De verdieping van de dwarshal ligt ongeveer op spoorhoogte. Aan weerszijden van de hoge hal bevinden zich zijbeuken en portalen van één bouwlaag. De eilandperrons van het station zijn gelegen aan de achterzijde, dwars op de hoofdas. De perrons bevinden zich aan weerszijden van de vier sporen (twee centrale en twee aan de buitenzijden) en hebben als loopvlak stoeptegels en stelcon platen. Het wachtlokaal, op een met travertijnen platen beklede plint, heeft wanden van glas met stalen kozijnen. De symmetrische plattegrond heeft rechte zijwanden, met per wand twee vierkante omtrekkingen voor de pijlers van de kap en gebogen kopse kanten. Het wachtlokaal heeft een zelfstandig plat dak met zware koperen lijst. De kap is een eenvoudig plat dak met drie lichtkappen, dat rust op portalen van stalen H-profielen en liggers. De westkant van de perrons rust op een betonnen sokkel op het talud, de oostkant op een in geel bakstenen klezorenverband gemetselde muur met acht (zuid) respectievelijk negen (noord) ronde ramen met kenmerkende stalen onderverdeling, één horizontaal en twee verticaal.



Amstelstation

Voormalige Renaultgarage

Het gebouw aan de noordzijde van het Prins Bernardplein is het voormalig hoofdkantoor van Renault Nederland. Het gebouw is ontworpen door de architecten Wouter Sybrand van de Erve en R. van der Heyden en het architectenbureau van Renault en in 1960 opgericht. Het gebouw heeft een dragend betonskelet van vloeren op paddenstoelkolommen en bestaat uit twee bouwlagen. Elke bouwlaag is vier meter hoog en heeft een oppervlak van 6000 m². De langsgevels waren opgebouwd uit glas, aluminium en betonwanden met mozaïektegels ertegenaan.

De gehele technische en commerciële organisatie van Renault Nederland was in het gebouw ondergebracht, zo was er een showroom voor nieuwe auto's, een reparatiewerkplaats, een magazijn en voor de deur een benzinepomp. Via een interne hellingbaan konden de auto's naar de verdiepingen en het dak rijden.

In het jaar 2000 verhuisde Renault naar een andere locatie en is het gebouw geschikt gemaakt voor kantoor- en bedrijfsfuncties. Sinds de oplevering van de verbouwing zijn in het pand onder meer een café restaurant, een uitgever en een nieuwszender gevestigd. Het gebouw heeft een kosmopolitische uitstraling, maar ademt nog steeds de industriële sferen van weleer.



Voormalige Renaultgarage

Het Amstelgebouw

Direct aan het Prins Bernardplein staat een robuust kantoorgebouw. Het gebouw is ontworpen door ir. Harry Nefkens. Het gebouw oogt solide en met de natuurstenen gevelbekleding en het spiegelende glas is het gebouw kenmerkend voor de kantoorarchitectuur van het laatste decennium van de vorige eeuw.



Het Amstelgebouw

4.2 Ruimtelijke- functionele aspecten

Kiezen voor stedelijkheid

De omgeving van het Amstelstation is gefragmenteerd en voelt als een stadsrand. Het plan kiest voor stedelijkheid! Hier worden de condities geschapen voor een levendig stuk stad met ruimte voor wonen, werken, winkelen en recreëren. Voorwaarde voor stedelijkheid is dat het evenwicht tussen 'verkeer' en 'verblijf' wordt hersteld. Door een herschikking van infrastructuur (auto, tram & bus) ontstaat er ruimte voor veilige wandel- en fietsroutes.

Maar een plezierige stationsomgeving is méér. Stations zijn in toenemende mate ontmoetingsplekken van en voor de hele stad. Het plan zet daarom in op een 'mixed use' programma rondom een lommerrijk stationsplein waar altijd iets te beleven valt.

Restaurant Dauphine illustreert dat deze potentie niet tot het plangebied beperkt blijft. Het is daarom belangrijk om, ook met het huidige verkeersplein, de loop richting het voormalige Renaultgebouw -en daarmee de Wibautas- te verbeteren.

Het gezicht naar de stad

Van Eesterens zichtlijn op de open polderkamer bestaat niet meer. Het plan oriënteert de stedenbouwkundige compositie rondom het historische station met het gezicht naar de stad en overbrugt de schaalsprong tussen Julianapark en De Omval.

De compositie van de nieuwbouw bestaat uit 3 + 1 gebouwen, schijnbaar losjes gegroepeerd in de licht, lucht & ruimte traditie van de Watergraafsmeer. Maar niets is minder waar. De 'mixed use' torens markeren het hoogtepunt in de Wibautas. De woon- en winkelgebouwen zorgen voor een vriendelijke overgang naar het Julianapark. Het -van nature- licht oplopende maaiveld en de nieuwe skyline accentueren het monumentale karakter van het Amstelstation: welkom!

De bouwhoogte loopt op van 'laag' langs de Bertrand Russellstraat tot 'hoog' bij het station. De woon- en hoteltoeren moet daar uitgroeien tot een aansprekend icoon die het monofunctionele kantorencluster rond de Rembrandttoren verrijkt.

Een mooie vloer met bomen

De openbare ruimte is versleten. Het plan gaat uit van een mooie vloer die de karakteristieke hoogteverschillen tussen het Amstelplateau ('hoog') en de polderkamers ('laag') accentueert. Bestaande en nieuwe bomen zorgen voor een lommerrijke sfeer.

Het stationsplein krijgt een hardstenen vloer met uitgesneden grasvlakken en halfverharding die aan de karakteristieke 'voortuin' van het station refereren. De vloer masseert kleine hoogteverschillen c.q. obstakels weg.

Grote sprongen worden juist geaccentueerd, bijvoorbeeld in de vorm van een mooie trap: lekker luieren in de zon. Voor mindervaliden kan dat lastig zijn. Voor hen is er daarom altijd een goed alternatief, zoals de nieuwe openbare lift in de stationspassage. Bestaande hoogteverschillen worden ook benut om het parkeren op te lossen, zónder lelijke achterkanten. Dit biedt onverwachte kansen, zoals het maken van een semi-openbaar parkeerplein dat aan de Julianalaan en onder het busstation ligt.

Wachten wordt verblijven

Tram en bus halteren momenteel in een niemandsland. Het plan organiseert het voor- en natransport vanuit het perspectief van de reiziger. Het biedt een heldere logistiek en een comfortabele overstap: 'Wachten wordt verblijven'.

Reizigers kiezen in de stationshal: tram (links) of bus & taxi (rechts). De tram halteert onder een nieuwe luifel, op een steenworp van de hoofdingang. Bussen zoeken hun plek uit de jaren '50 weer op; de bestaande droogloop wordt in ere hersteld. De ingang van de bewaakte fietsenstalling verschuift naar de onderdoorgang aan de Julianalaan. Daar bevindt zich ook de kiss-and-ride-strook en het parkeerplein onder het busstation. Wat een gemak: parkeren op het niveau van de stationspassage!

Een gezellig buurtplein

Het Julianaplein is nu nog een brede verkeerscorridor. Het plan bundelt auto en bus op een 'laan' met brede middenbermen voor een veilige overstek en bomen. Zo ontstaat er ruimte voor een gezellig buurtplein in de loop naar het Julianapark.

De mix van wonen, winkels en andere voorzieningen zorgt voor levendigheid, ook 's avonds. Er is ruimte voor twee supermarkten, één aan de straat en één op -1 niveau onder het -iets opgetilde-winkelplein. Op die manier parkeert het winkelend publiek de auto en wandelt vervolgens rechtstreeks de supermarkt in. Het laden & lossen vindt volledig inpandig plaats. Bijkomend voordeel: eindelijk een compleet winkelcentrum zonder 'achterkanten'!

Bewoners bereiken het buurtplein via het 'bordes' in de Maliebaan dat mooi in de bomen wordt gezet. Bewoners richting Amsteldorp, Jeruzalem en verder lopen via de Julianalaan of -en dat is leuker- via de wandelroute die langs het buurtparkje leidt.

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt en stadsentree. De ontwikkeling van het gebied beoogt het Amstelstation en de omgeving daarvan een onderdeel van de stad te maken. Dit heeft geleid tot een stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE2004). Het SPvE2004 is vastgesteld door de stadsdeelraad in 2003 en door de gemeenteraad in 2004. Vervolgens is het SPvE2004 uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan, vastgesteld door de stadsdeelraad op 16 november 2009 en door de gemeenteraad op 16 december 2009 (Bijlage 7).

4.3.1 Het programma

Volgens het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan bestaat het totale programma uit 71.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo), dat als volgt is onder te verdelen.

- 38.000- 44.000 m² wonen

Het woonprogramma telt tussen de 302 en 350 woningen in diverse prijsklassen, te verdelen in 91-105 (30%) sociale huurwoningen, 121-140 (40%) middeldure woningen en 91-105 (30%) dure woningen. Het woningaanbod richt zich op doelgroepen die de levendigheid en diversiteit van de stad waarderen. Het stadsdeel zet daarbij in op woningen voor grote gezinnen en aangepaste of aanpasbare appartementen voor ouderen en mindervaliden. Aanvullend kunnen onder andere betaalbare en middeldure 'mini lofts', luxe torenappartementen en woonwerkwoningen in verschillende prijsklassen worden gerealiseerd.

- 18.250 m² werken

Dit programma is kleiner dan gebruikelijk op een belangrijke stationslocatie. Het betreft bovendien een uitbreiding van een bestaand complex. Dit is enerzijds het resultaat van marktcondities. Anderzijds is het een bewuste keuze. Woningen en voorzieningen dragen namelijk meer bij aan de gewenste '24 uren' spirit rondom het Amstelstation.

- 4.250 m² - 10.250 m² voorzieningen

Er is ruimte voor een groot hotel en publieksgerichte diensten, zoals horeca, cultuur, entertainment, zakelijke dienstverlening en sociaal-maatschappelijke voorzieningen.

- 4.500 m² detailhandel

Onderzoek heeft aangetoond dat er een volwaardig levensvatbaar buurtwinkelcentrum van circa 4.500 m² vloeroppervlak kan worden gerealiseerd.

- maximaal 640 parkeerplaatsen

Alle benodigde parkeerplaatsen worden ondergronds gerealiseerd. Teneinde dubbelgebruik mogelijk te maken, worden de meeste plekken in openbare garages ondergebracht. Het parkeren vindt als volgt plaats:

Blok A maximaal 135 parkeerplaatsen;
Blok B: maximaal 125 parkeerplaatsen;
Blok C: maximaal 125 parkeerplaatsen;
Blok D: maximaal 255 parkeerplaatsen.

In totaal gaat het om maximaal 640 parkeerplaatsen. Het parkeren van de blokken B en C vindt plaats in een gezamenlijke parkeergarage.



Figuur 3: stedenbouwkundige verbeelding

Bij de vertaling van het Stedenbouwkundig Plan naar het bestemmingsplan zijn, vanwege de gewijzigde marktsituatie en de daarmee verband houdende grotere behoefte aan een flexibele invulling van het programma, een aantal functies in het plan toegevoegd en wijzigingen in het gebruik mogelijk gemaakt. Bovendien is, vanwege de krimpende kantorenmarkt het kantoorvloeroppervlak verminderd. Daarentegen kunnen meer woningen gebouwd worden. Deze veranderingen in het programma hebben een vermindering van het aantal parkeerplaatsen tot gevolg. Ten behoeve van blok A kunnen in een parkeergarage maximaal 97 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze wijzigingen zijn niet zodanig ingrijpend dat de uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan niet meer gelden.

In de onderstaande tabel is aangegeven wat de wijzigingen zijn. De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende. Het programma van blok A is verminderd, het bvo ten behoeve van kantoren is verminderd en niet gebonden aan een minimum. Ook is er meer ruimte voor horecavoorzieningen in de blokken B en C. De grootte van het in blok D geplande hotel is flexibel. Het totale bvo van blok D blijft gelijk, zo ontstaat er een maximale flexibiliteit bij de invulling van de ruimte. Bij de beschrijving van de verschillende blokken zal aandacht gegeven worden aan de gewijzigde programma's.

Blok/bestemming	Wonen	Detailhandel	Kantoor	Voorzieningen (incl. horeca)	Totaal (max)
-----------------	-------	--------------	---------	------------------------------	--------------

<u>A /GD-U</u>					
SP	4.500 4.500-6.000		18.250 0-7.300	1.250 1.250-1.500	24.000 13.050
BP					
<u>B /GD-1</u>					
SP	7.500 7.000-8.000	4.000 3.500-4.500		0-1.000	11.500 11.500
BP					
<u>C /Wonen</u>					
SP	13.000 12.500-13.500	500 0-500		500 0-1.500	14.000 14.000
BP					
<u>D /GD-2</u>					
SP	13.000-19.000 3.000-19.500			2.500-8.500 1.500-8.500	21.500 21.500
BP					

Figuur 4: vergelijking programma SP en BP

4.3.2 Openbare ruimte

De vloer

De openbare ruimte rondom het Amstelstation krijgt een groen en stoer karakter. De aanloop vanuit de Wibautas behoudt haar - van oudsher lommerrijke sfeer. Deze 'voortuin' wordt zelfs uitgebreid, omdat nu ook de nieuwe tramlus in het gras en/of halfverharding wordt gelegd.

Ook de aanloop vanuit het Julianapark krijgt een groen karakter. Het stadsdeel verbetert de groeiomstandigheden van bestaande bomen (Maliëbaan). Langs de Bertrand Russellstraat wordt een buurtparkje aangelegd. Hier is ruimte voor een zitje, spelen e.d. De exacte inrichting zal in overleg met bewoners worden bepaald.

De stoere pleinvloer rondom het historische stationsgebouw bestaat bij voorkeur uit een ruwe blauw-grijze hardsteen, gelijk aan de stoep van een oud dijkhuis. De rijbanen voor de auto, bus en fiets worden uit deze vloer 'gesneden'. Rijdt men onverhoopt van het asfalt op de steen, dan is de boodschap duidelijk: dit is het domein van de voetganger!

Het plein is zoveel mogelijk vrij van obstakels. De vele masten die nodig zijn (tram, verlichting e.d.) worden zoveel mogelijk gecombineerd. Straatmeubilair komt alleen op plekken waar het echt gebruikt wordt. De exacte plek en type van de verlichtingsarmaturen, bankjes e.d. wordt in het definitieve inrichtingsplan bepaald.

De trappen

De pleinvloer 'masseert' kleine hoogteverschillen c.q. obstakels weg met een natuurlijk afschot van maximaal 3%. Zo ontstaat een licht oplopend maaiveld dat het monumentale karakter van het Amstelstation accentueert. Op een aantal plekken is dat echter niet mogelijk. Daar wordt het hoogteverschil juist gedramatiseerd, zodat het de 'getrapte' geschiedenis van de plek vertelt:

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

+2.35m NAP

Boven de stationspassage ontstaat een autovrij 'balkon' met uitzicht over het gebied. Wandelaars bereiken dit via luie trappen buitenom of via de trappen of lift in de passage.

-0.50m NAP

Ook het autovrije en lommerrijke bordes op de kop van de Maliebaan is met een luie trap te bereiken. Fietsers en mindervaliden gebruiken de hellingbaan van 5%, dus veel minder steil dan nu.

-3.90m NAP

De wandelroute naar het buurtparkje sluit gelijkvloers aan op de Hugo de Vrieslaan. Een landschappelijke trap, die de parkeergarage camoufleert, biedt een short cut naar het buurtparkje. De sprong ter hoogte van het busstation is kwetsbaar. Een prettige en veilige loop naar de woon & hotel toren vereist hier méér dan een muur die het parkeren aan het oog onttrekt.

De bomen

Er zijn 329 bomen geïnteriseerd; de bomen in de Wibautstraat vallen buiten het plangebied en dus buiten de telling. De inventarisatie omvat ook zieke exemplaren (59) en bossages (65). De nieuwe situatie telt 264 bomen. Dit aantal is gelijk aan de huidige situatie minus bossages. 126 bomen worden gehandhaafd. 21 bomen worden verplant; dat zijn alle bomen die boomtechnisch gezien verplantbaar zijn, zoals de catalpa's op het stationsplein en de lindes rond de Hugo De Vrieslaan. 117 bomen worden nieuw aangeplant. De soortkeuze wordt bij de planuitvoering bepaald (zie verder hoofdstuk 13).

Er zal worden ingezet op optimale groeicondities voor nieuwe en bestaande bomen, zodat zij tot volle wasdom kunnen komen. Alle bomen zullen in de 'volle grond' komen te staan of er zal een speciale boomvoorziening komen; per boom wordt gerekend met minimaal 25 m³ grondverbetering. Bestaande en te verplanten bomen staan in grote boomspiegels. Het nieuwe sortiment moet geschikt zijn voor de stedelijke groeiplaats en ziekteresistent zijn.

Het stadsdeel moedigt bovendien ontwikkelende partijen aan om meer groen in en om hun gebouwen toe te passen. Een lommerrijke binnentuin of ecologische gevel draagt immers bij aan de ontspannen sfeer in en rond de complexen.

De kunst

De gemeente Amsterdam heeft een actief kunstbeleid. De royale maat van het stationsplein maakt het zeer geschikt om een kunstwerk te plaatsen, bijvoorbeeld op één van de grasvlakken voor het station en/of rond de sprong bij het busstation. Het Amstelstation verdient een groot en spraakmakend object, te vergelijken met Anish Kapoor's ellipsis en Jaume Plensa's Crown Fountain in Chicago's Millennium Park. De definitieve keuze zal in overleg met bewoners en ondernemers in het gebied worden gemaakt.



Figuur 4: voorbeeld kunstobject

Het beheer

De openbare ruimte krijgt een inrichtingsniveau Standaard Plus. De finale keuze van materialen en straatmeubilair wordt pas in het inrichtingsplan openbare ruimte gemaakt. Bij de keuze van straatmaterialen, straatmeubilair e.d. wordt rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten en goede beheerbaarheid.

De afvalinzameling vindt plaats volgens het in het stadsdeel gebruikelijke systeem van ondergrondse verzamelcontainers (O AIS). De loopafstanden zijn maximaal 75 meter.

Het plangebied wordt bij aanleg deels opgehoogd. De kans is aanwezig dat de bestrating, enkele jaren na oplevering, moet worden opgehoogd en geëgaliseerd. Voor deze eerste verstrating is een reservering in de grondexploitatie opgenomen.

4.3.3 Het Amstelstation

Het Stedenbouwkundig Plan is er op gericht om het historische stationsgebouw weer in ere te herstellen, maar binnen een nieuwe context. De oorspronkelijke logistieke slimheid van het gebouw, die de aanleiding vormde om het gebouw aan te wijzen als rijksmonument, krijgt een nieuwe betekenis. De bussen gaan terug naar waar ze 50 jaar geleden ook stonden, onder de luifel die daarvoor een meter wordt opgetild. De passage onderlangs wordt qua belang opgewaardeerd ten behoeve van wandelaars, fietsers en het halen en brengen vanuit de parkeergarage onder het busstation. Conform advies van de supervisor en de Spoorbouwmeester is besloten het busstation 90° te draaien. Hiermee krijgt de monumentale luifel haar oude functie terug: het biedt de reiziger een droge en logische route naar de bussen. De tram halteert bij Schellings hoofdentree. Conform advies van de spoorbouwmeester is hier gezocht naar een mogelijkheid om de luifel aan deze kant van het stationsgebouw door te trekken. Hiermee wordt een droge looproute voor de tramreiziger gerealiseerd en wordt evenwicht aan het stationsgebouw gebracht: De twee aansluitende systemen, bus en tram, zijn dan mooi loodrecht op de sporen gelegen, elk onder een eigen luifel parallel aan de sporen, in de geest van Schellings ontwerp.

4.3.4 Logistiek

Autoverkeer

Verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid heeft prioriteit. Veranderingen op en rond het Prins Bernhardplein zijn mogelijk, mits het Hoofdnet Auto blijft afgestemd op het berekende verkeersaanbod in 2020. De verbinding Julianaplein-Overzichtweg-Spaklerweg wordt gehandhaafd.

Het autoverkeer wordt gebundeld zodat het minder breed uitgespreid aanwezig is en de tramlus wordt verplaatst naar een locatie naast het station zodat het Julianaplein anders benut kan worden. De doorstroom van autoverkeer blijft gewaarborgd en zal waar mogelijk verbeteren.

Zo heeft de stadsdeelraad tijdens de bestuurlijke vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan opdracht gegeven te onderzoeken of er een veilig en duurzaam alternatief bestaat voor de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Bertrand Russellstraat. Dit is nader bekeken en heeft tot een mogelijke verbetering geleid; er zou een in-/uitrit vanaf het bestaande gebouw Altera naar de Gooiseweg aangelegd kunnen worden. Door deze in-/uitrit wordt de verkeersdruk in de Bertrand Russellstraat verlaagd en zou de doorstroming verder geoptimaliseerd kunnen worden. Naar aanleiding van deze studie is in de regels middels een wijzigingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur de mogelijkheid opgenomen een uitweg te realiseren vanaf het bestaande kantoorgebouw naar de Gooiseweg.

Fietsers en voetgangers

De oversteek naar het Amsteldorp en het Julianapark wordt met voetgangerslichten geregeld. In de bestaande stationspassage 'onderlangs' komt een lift die ook toegankelijk is voor voetgangers uit de Julianalaan. Zo kan iedereen, met en zonder beperking, de bovengelegen stationshal bereiken. In de uitwerking zal in ieder geval rekening worden gehouden met mensen met een beperking. Denk daarbij aan comfortabele hellingbanen (max. 5%) voor rolstoelers en gidslijnen, rateltickers e.d. voor reizigers met een visuele handicap.

Het bestaande tunneltje naar het Eenhoorngebied wordt behouden. Dit is echter geen optie voor voetgangers en fietsers richting de Wibautas. Het verbeteren van de oversteekbaarheid richting Dauphine -en daarmee de Wibautas- blijft daarom een aandachtspunt in de verdere optimalisatie van het Prins Bernhardplein.

Busstation

De inpassing van het openbaar vervoer is verder geoptimaliseerd. Het busstation krijgt, als gevolg van aangescherpte toegankelijkheidseisen, hoge perrons (18 cm) die de instap vergemakkelijken. Het busstation is, ten opzichte van eerdere voorstellen, een kwartslag gedraaid. De bussen van GVB en Connexxion halteren met de neus richting de Julianalaan, zodat de bestaande luifel als droogloop kan fungeren. Die moet daarvoor wel worden 'opgetild'.

Ook voor de andere gebruikers van het busstation zijn passende oplossingen gevonden: De taxi's krijgen een prominente standplaats met 10 plekken, dichtbij de ingang van het Amstelstation.

De bus krijgt op de nieuwe Julianalaan een vrije baan, tevens tramreservering voor de lange termijn. Op het Prins Bernhardplein wordt een doorsteek in twee richtingen ingepast, zodat het bus- en tramverkeer vlot kan worden afgewikkeld. Ter hoogte van het station is een extra in- en uitstaphalte voorzien. Om dat mogelijk te maken, zijn de middenbermen verbreed tot 3,0 meter. Door deze extra haltecapaciteit, kan één van de zeven perrons op het busstation vervallen. Deze blijft als reservering voor toekomstige uitbreiding beschikbaar.

Tramstation

De capaciteit van het tramstation dient, conform de openbaar vervoerconcessie van Stadsregio Amsterdam, te worden vergroot ten behoeve van een mogelijk eindpunt van lijn 25. Tegelijkertijd is er, door handhaving van het huidige wijde verkeersplein, minder vrije ruimte voor de inpassing van de tramlus.

Het nieuwe tramstation is gebaseerd op een 'grote lus'. De tram arriveert vanaf de Treublaan en rijdt vervolgens af via de busbaan in de Julianalaan en het Prins Bernhardplein. De tram halteert dichtbij het station, met de neus naar de Julianalaan. Reizigers wandelen, onder een nieuwe luifel, direct naar de conducteur.



figuur 5: inrichting stationsplein

Parkeren en laden/ lossen

In het plangebied worden maximaal 602 parkeerplaatsen toegevoegd in drie - deels openbare - parkeervoorzieningen, zodat een optimale bezetting en dubbelgebruik kan worden bereikt. De indicatieve verdeling is als volgt: maximaal 97 parkeerplaatsen ten behoeve van blok A, maximaal 250 parkeerplaatsen onder Blok B-C en maximaal 255 parkeerplaatsen onder het busstation.

Hierbij merken wij op dat het aantal bestaande parkeerplaatsen ten behoeve van het bestaande kantoorgebouw, gelegen naast blok A ongewijzigd blijft. Bij de uitvoering van het plan zal ook het gebruik van het bestaande parkeerdek in stand blijven of wel op andere wijze gecompenseerd worden.

Laden en lossen moet goed, en met zo min mogelijk overlast voor de woonomgeving, worden geregeld. Voor het buurtwinkelcentrum is daarvoor een inpandige laad- en loshof ingepast. Omdat de vrachtwagens ook inpandig kunnen keren, is de overlast op de Bertrand Russellstraat tot een minimum beperkt.

Het Amstelstation wordt nu nog bevoorradt via de noordzijde. Omdat daar straks de tramlus ligt, zal het laden & lossen verhuizen naar het busstation. De expeditie voor BLOK D volgt globaal dezelfde route.

4.3.5 Bouwenveloppen*Inleiding*

De stedenbouwkundige compositie schept de condities voor een mooi, levendig en duurzaam stuk stad met ruimte voor wonen, werken, winkelen en recreëren. De compositie schept samenhang. Maar bij een stad hoort óók diversiteit. De bouwenvelop geeft richtlijnen voor de situering, maat & schaal en beeldkwaliteit van de bebouwing.

Blok A: Blikvanger in de Wibautas

BLOK A speelt een rol in de stad en in de buurt. Het woon- en werkgebouw oogt als een slanke blikvanger aan het Prins Bernhardplein. Het gebouw markeert, samen met toekomstige bebouwing op de kop van het Eenhoorngebied, het Prins Bernhardplein. Het is bovendien de eerste in een reeks gebouwen die het historische stationsgebouw omarmt 'met het gezicht naar de stad'.

Het gebouw vormt richting het stationsplein een stedelijke wand met kantoren, woningen en voorzieningen in de plint. Naast het gebouw bevindt zich het bestaande kantoorgebouw. Blok A vormt samen met de blokken B en C een stedelijke wand.

De hoofdentree van Blok A bevindt zich in een dubbelhoge plint langs de Julianalaan. De voormalige Renaultgarage vormt de referentie. Dat gebouw is getransformeerd tot een hippe plek waar 'corporate' en buurt elkaar '7 X 24 uur' ontmoeten. Onder BLOK A is een parkeergarage geprojecteerd.

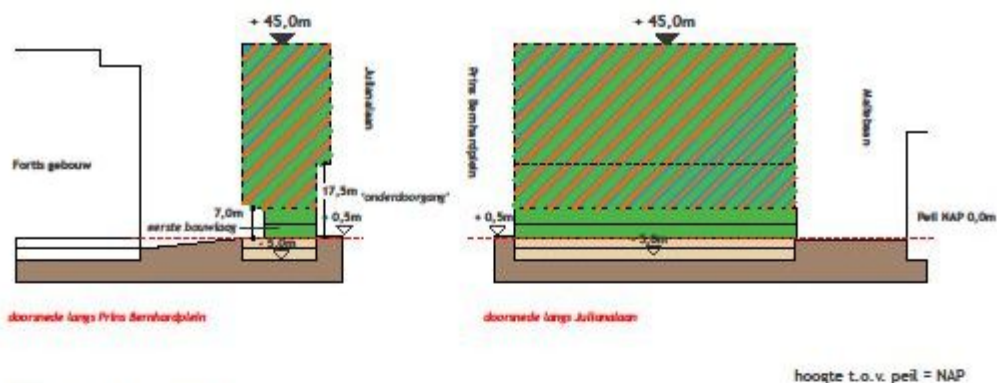
Langs de Maliebaan ligt de oplossing in het samenspel tussen architectuur en openbare ruimte. De plint met publieksgerichte functies gaat hier naadloos over in een sierlijke hellingbaan voor fietsers.

BLOK A heeft een silhouet dat varieert van 'groots en meeslepend' richting de Wibautas tot 'het leven van alle dag' langs de Maliebaan. Een dergelijk verschil nuanceert en verrijkt het bouwvolume. Het is de uitdaging om dit ook in de architectuur tot uitdrukking te brengen, zonder dat het beeld fragmenteert.

Het gebouw staat op een belangrijke plek in het stedelijke weefsel. Hier geen anoniem en spiegelend icoon, maar een gebouw dat -vanaf de lobby op de begane grond tot de boardroom op de topverdieping- het 'werken, ontmoeten & ondernemen in de stad' weer zichtbaar maakt.

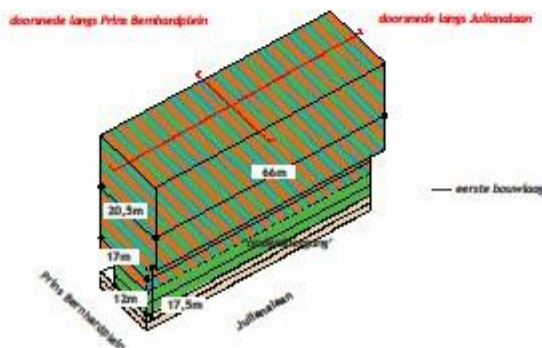
Het werken voert de boventoon; de architectonische expressie van het wonen voegt zich daarnaar. De ontsluiting en buitenruimte van de appartementen liggen daarom binnen de gevels van het hoofdvolume. Zo ontpopt het zich tot een verrassing: werken en wonen midden in Amsterdam.

De akoestische druk op de appartementen is hoog. Akoestische maatregelen dienen in het hoofdvolume te worden geïntegreerd. Geforceerde oplossingen, zoals een geluidsscherm aan het Prins Bernhardplein, hebben niet de voorkeur.



3.1 Bestemmingsomschrijving

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis
- b. kantoor
- c. consumentverzorgende dienstverlening;
 - e. horeca 3;
 - f. horeca 4;
 - g. culturele voorzieningen;
 - h. sportvoorzieningen;
 - i. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten;
 - j. voet- en fietspaden ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang";
 - k. detailhandel als nevenactiviteit en gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit voor de functies als bedoeld onder b tot en met h
 - l. groenvoorzieningen;
 - m. tuinen en erven;
 - n. nutsvoorzieningen
- parkeergarage: 97 parkeerplaatsen in 2 bouwlagen



figuur 6

In het Stedenbouwkundig Plan is het programma vastgelegd. Het totaal brutovloeroppervlak bedraagt 24.000 m², als volgt verdeeld: 18.250 m² voor werken, 4.500 m² voor wonen en 1.250 m² voor voorzieningen. Vanwege de gewijzigde marktsituatie is bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan in het bestemmingsplan is een aantal functies gewijzigd. Het brutovloeroppervlak voor werken is maximaal 7.300 m², voor wonen is maximaal 6.000 m², en maximaal 1.500 m² voor voorzieningen.

Op deze wijze wordt meer flexibiliteit gegeven bij de invulling van het programma, functies zijn gedeeltelijk uitwisselbaar. Het aantal parkeerplaatsen is vastgesteld op 97 in een gebouwde parkeervoorziening.

Blok B: Het woon- en winkelgebouw

BLOK B is een vrijstaand woon & winkelgebouw. Het gebouw springt terug ten opzichte van de rooilijn langs de Julianalaan, zodat er een winkelplein ontstaat. Onder het -iets opgetilde- plein bevindt zich een supermarkt. Het plein is onderdeel van de openbare ruimte rondom het Amstelstation; de gemeente is verantwoordelijk voor de samenhang met de rest van het gebied.

De maximale bouwhoogte langs de Bertrand Russellstraat sluit aan op die van bestaande appartementen in het Julianapark: vijf bouwlagen. Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het woon- en winkelgebouw vormt hier een onderdeel van de compositie die een stedelijke ruimte met levendige functies rondom het Amstelstation schept.

BLOK B heeft eenzijdige oriëntatie. De winkelplint is extra hoog en heeft een chique en uitnodigend karakter. De winkelentrees liggen aan de Julianalaan. De winkels en/of horeca 'op de hoek' manifesteren zich ook richting de Maliebaan en richting de wandelroute naar het buurtparkje.

Ontspannen wonen 'met de voordeur aan de straat' bepaalt het beeld langs de Bertrand Russellstraat. Het laden & lossen vindt volledig in pandig plaats. De ingang wordt -bij voorkeur- gecombineerd met die van de parkeergarage en oogt als een zorgvuldig vormgegeven 'minor detail'.

De entree van de bovengelegen appartementen ligt aan de Maliebaan; een secundaire ingang aan de wandelroute naar het parkje is gewenst. De entree aan de Maliebaan wordt een royale en uitnodigende lobby, zodat het -óók in de avonduren- bijdraagt aan de levendigheid op straat.

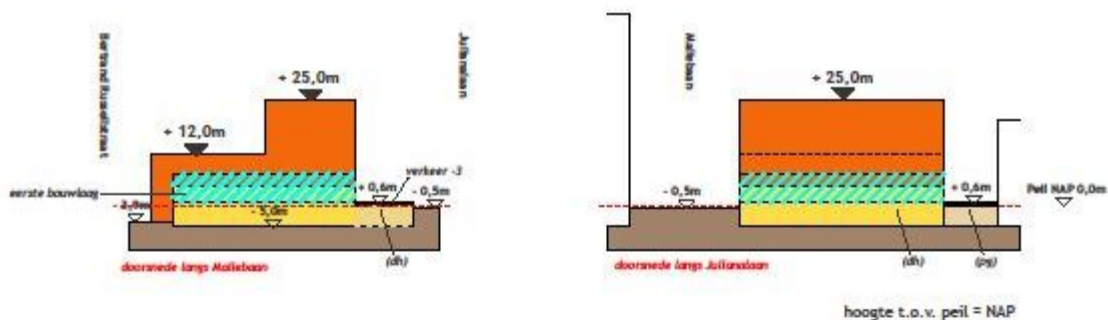
BLOK B staat in de 'licht, lucht en ruimte' traditie van de Watergraafsmeer. Het is een woon & winkelgebouw 'uit één stuk' en heeft een eenduidige kwaliteit en expressie rondom. Het wonen & winkelen gaat niet schuil achter formele en gesloten gevels, maar mag (en moet) gezien worden!

Er zijn verschillende mogelijkheden om het winkelen te accentueren. Door -bijvoorbeeld- de bovenbouw naar achteren te schuiven, ontstaat er een 'etalage' langs de Julianalaan. Het hoogteverschil in het plein kan worden benut om ook de ondergelegen supermarkt zichtbaar te maken. De woningen hebben een open relatie met de straat. Een buitenruimte onderstreept hier het individuele woonplezier. Galerijen zijn, zeker langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat, ongewenst, als galerijen, balkons e.d. worden toegepast, dan blijven ze binnen het hoofdvolume.

De voorbeelduitwerking speelt in op de buurt- en stadskant. Langs de Bertrand Russellstraat kunnen -typisch Amsterdamse- beneden & bovenwoningen worden gerealiseerd. De Julianalaan vraagt daarentegen om appartementen 'with a view' op het drukke stadsleven. Bewoners ontmoeten elkaar op het groene binnenplein bovenop de winkels. Grote 'kijkgeaten' op de kop leggen een visuele relatie tussen plein en straat en verwijzen naar de open verkaveling van de Watergraafsmeer.

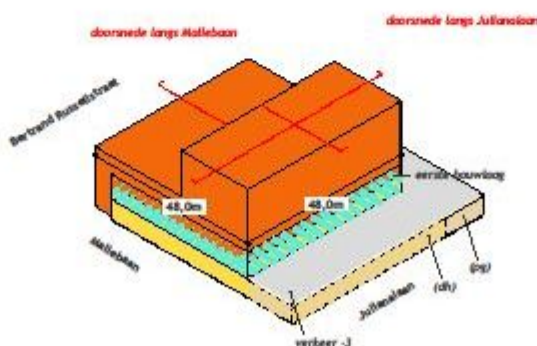
De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om bijvoorbeeld het laden & lossen, nuts-voorzieningen en bergingen 'onzichtbaar' op te lossen. Het -1 niveau is echter meer dan een praktisch 'vuilnisvat'. De gelijkvloerse combinatie van supermarkt en parkeergarage kan uitgroeien tot een drukke semi-publieke ruimte. Deze dynamiek moet ook op de Julianalaan voelbaar zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een uitnodigende vide die beneden en boven met elkaar verbindt.

Volgens het Stedenbouwkundig Plan is blok B een woon- en winkelgebouw. In afwijking van het Stedenbouwkundig Plan zijn andere functies toegevoegd, zo zijn naast wonen en winkels ook andere functies toegestaan zoals maatschappelijke dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen met een maximum van 1000 m². Het te bouwen vloeroppervlak blijft gelijk, dit betekent dat de toename maatschappelijke dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen een vermindering van de functie detailhandel en in mindere mate van de functie wonen inhoudt. De functies wonen en detailhandel hebben in het bestemmingsplan een minimum oppervlak gekregen van respectievelijk 7.000 m² en 3.500 m² zodat deze functies de belangrijkste in het blok zullen blijven. De uitruil van functies geeft de gewenste mate van flexibiliteit aan het plan en draagt bij aan de beoogde levendigheid van de plint langs de Julianalaan.



4.1 Bestemmingsomschrijving

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis
 - b. detailhandel
 - c. maatschappelijke dienstverlening;
 - d. horeca 1;
 - e. horeca 3;
 - f. horeca 4;
 - g. culturele voorzieningen;
 - met de daarbij behorende
 - h. groenvoorzieningen;
 - i. openbare ruimte;
 - j. tuinen en erven;
 - k. nutsvoorzieningen;
 - l. bergingen en andere nevenruimten.
- parkeergarage verkeer -3 (laden & lossen supermarkt)



Bestemmingsplan Omgeving Amstelstation 24 februari 2012

Figuur 7: bouwvelop blok B

Blok C: Oase in de stad

BLOK C is een vrijstaand woongebouw met kleinschalige winkels en dienstverlening in de plint langs de Julianalaan. Het gebouw houdt afstand tot de Bertrand Russellstraat, zodat er -op de parkeerbak- een bordes met uitzicht over het parkje ontstaat. Het bordes is onderdeel van een openbare wandelroute; de gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting.

De afstand tussen het woongebouw en de bestaande appartementen in het Julianapark bedraagt ruim 60 meter. De maximale bouwhoogte aan de kant van de Bertrand Russellstraat is daarom groter dan in het naburige blok.

Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het begeleidt deze drukke straat en markeert de hoek met de Hugo de Vrieslaan.

BLOK C heeft eenzijdige oriëntatie. De -extra hoge- winkel- en voorzieningenplint manifesteert zich ook aan het winkelplein. Voor de ontsluiting van de bovengelegen appartementen zijn verschillende opties denkbaar. Wordt gekozen voor moderne portieken, dan spreiden de entrees plus bijbehorende levendigheid zich rondom het woongebouw. Wordt gekozen voor één hoofdingang, dan ontstaat de mogelijkheid voor een oversized 'adres' aan de -tot op heden- ietwat anonieme Hugo de Vrieslaan.

De stadswoningen of beneden & bovenwoningen op het bordes hebben hier een eigen voordeur plus werkruimte of woonkeuken met zicht op het parkje. De Bertrand Russellstraat klimt van de Maliebaan (-3.9 meter) naar de Hugo de Vrieslaan (+0.5 meter). Door het groene talud van deze helling te combineren met luie trappen, wordt de hoogtesprong tussen straat en bordes -waar achter de parkeergarage schuil gaat- op een landschappelijke manier aan het oog onttrokken.

BLOK B en BLOK C hebben een vergelijkbaar silhouet dat de overgang tussen Amstelstation en Julianapark illustreert. Beide gebouwen zijn 'uit één stuk' en hebben een eenduidige architectonische kwaliteit en expressie rondom. Er zijn echter ook wezenlijke verschillen:

BLOK C is primair een woongebouw. De woningen 'raken de straat'; een royale buitenruimte onderstreept het individuele woonplezier op een steenworp afstand van het station. De winkels zijn weliswaar goed zichtbaar, maar voegen zich in de schaal, ritmiek en beeldtaal van de bovengelegen appartementen.

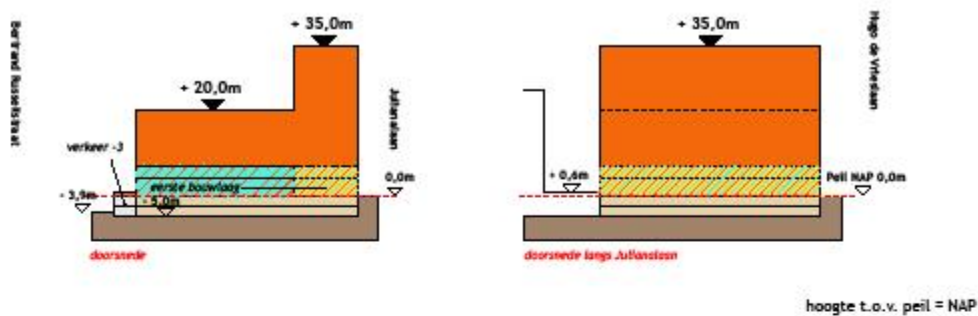
De 'zijgevels' langs de Hugo de Vrieslaan en langs de wandelroute zijn 'voorgevels' richting Amsteldorp en Amstelstation. De eisen met betrekking tot deze zijgevels zijn dan ook gelijk aan die van de gevels langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat: maximale transparantie, geen galerijen en dergelijke.

De voorbeelduitwerking herbergt appartementen 'with a view' over de hectiek rond het station en over het groene stadslandschap van de Watergraafsmeer. De grote footprint van het gebouw biedt de mogelijkheid om een bijzondere binnentuin te realiseren, als tegenhanger van de drukte rondom.

Het woongebouw zou, in deze omgeving van licht, lucht en ruimte, méér moeten zijn dan een gesloten bouwblok. Dat kan bijvoorbeeld door de kopse kanten van het complex te perforeren. Voorbijgangers krijgen dan de kans om, op weg naar het station, een blik op de groene binnenwereld te werpen.

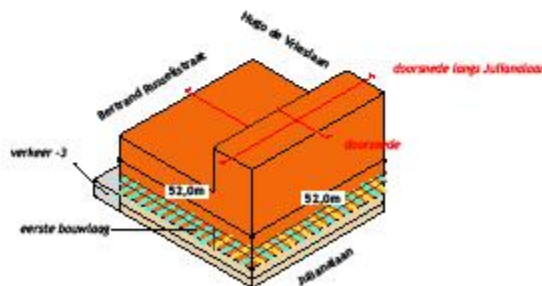
De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om praktische problemen op te lossen en een 'Park & Shop' vloer te creëren. De sfeer van winkelen, drukte e.d. moet zich echter vooral in, rond en onder het woon & winkelgebouw concentreren. BLOK C is gebaat bij rust: oase in de stad! De uitruil met andere voorzieningen zoals horeca en zakelijke dienstverlening draagt bij aan de beoogde sfeer langs de Julianalaan. In het bestemmingsplan is het daarom mogelijk om naast winkels ook horeca en zakelijke dienstverlening te realiseren in Blok C.

Volgens het Stedenbouwkundig Plan is het vloeroppervlak ten behoeve van wonen vastgesteld op 13.000 m², het vloeroppervlak ten behoeve van detailhanden en voorzieningen is vastgelegd op 500 m² voor beide. Bij de vertaling van het Stedenbouwkundig Plan in het bestemmingsplan is meer ruimte gegeven bij de invulling van het gewenste gebruik. Zo kan wonen worden gerealiseerd binnen de bandbreedte van 12.500 m² en 13.500 m², en bedraagt het vloeroppervlak voor winkels maximaal 500 m². Voor voorzieningen zijn geen maxima opgenomen. Het bestemmingsplan is flexibeler geworden maar houdt vast aan het stedenbouwkundig uitgangspunt. Wonen blijft de voornaamste functie in het gebouw.



legenda

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis
- b. detailhandel
f. horeca 11;
g. horeca 13;
h. horeca 14;
- c. oonsumentverzorgende dienstverlening;
d. maatschappelijke dienstverlening;
i. culturele voorzieningen;
- parkeergarage: 125 parkeerplaatsen in 2 bouwlagen
- parkeergarage verkeer -3



Bestemmingsplan Omgeving Amstelstation 26 november 2010

Figuur 8: bouwenvelop blok C

Blok D: Icoon aan de Amstel

BLOK D wordt de hoogste woon & hotel toren van Amsterdam. Richting de stad toont de toren zich uiterst slank; het houdt afstand tot het monumentale stationsgebouw. Richting Watergraafsmeer ontvouwt het zich, zodat het in vorm en functie de skyline van het monofunctionele kantorencluster rondom de Rembrandttoren verrijkt.

De woon & hotel toren moet uitgroeien tot een aansprekend en duurzaam icoon voor de stad. De bebouwingscontour biedt ontwerpruimte om tot een sculpturale vorm te komen. Dit mag niet leiden tot een groter programma. Het ontwerp zal worden getoetst op wind- en bezonningseffecten.

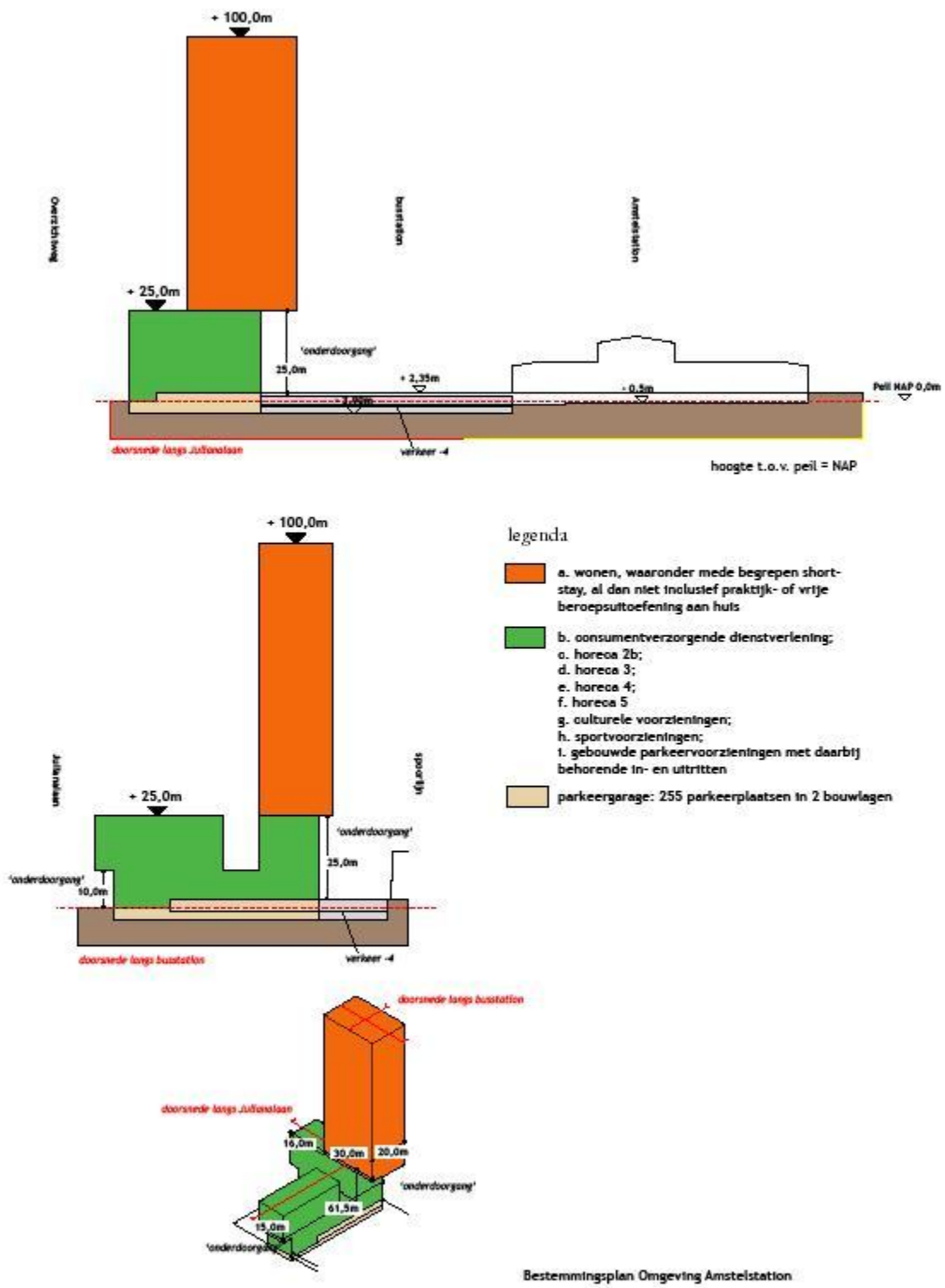
BLOK D heeft eenzijdige oriëntatie. Het biedt vergezichten richting Amsterdam (noord), IJmeer (oost) en Utrecht (zuid). De Amstel (west) gaat echter deels schuil achter de Rembrandttoren. Door de bovenbouw van de toren over het busstation te schuiven -en dus van het Amsteldorp af- komt ook deze zichtlijn weer vrij. Dit mag niet ten koste gaan van de logistiek op het busstation. De constructie zal moeten uitdragen; additionele draagconstructies op het busstation zijn niet toegestaan. De indicatieve verkaveling volgt de gestrekte richting van het Amstelstation. Hierdoor oogt het complex vanuit alle richtingen anders, variërend van 'hyper-slank' tot 'uitgevouwen'. Door de combinatie van functies biedt het gebouw ook 's avonds de nodige levendigheid.

Bewoners en bezoekers kunnen parkeren onder het busstation. De sprong in het maaiveld vraagt om een creatieve oplossing, die het zicht op het parkeerplein filtert. Het heeft daarom de voorkeur dat één architect de woon & hotel toren en het parkeerplein ontwerpt.

De representatieve criteria gelden ook voor de begane grond langs het busstation. Deze voet is een logistieke draaispil. De architectuur raakt de verkeersmachine, dat moet in de plint tot uitdrukking worden gebracht.

Bij de vertaling van het Stedenbouwkundig Plan naar het bestemmingsplan is gekozen voor een grotere flexibiliteit bij de invulling van de functies. Het minimale vloeroppervlak voor hotel is gesteld op 500 m², daarnaast zijn verschillende andere functies mogelijk.

De bewoners van het Amsteldorp hebben naar aanleiding van het Stedenbouwkundig Plan bij de inspraak naar voren gebracht dat zij vrezen voor de schaduwwerking van een grote toren nabij hun woningen. Bij de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan in het bestemmingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met deze bezwaren. In het bestemmingsplan is de omvang van de toren beperkt tot slechts 60% van het bebouwingsoppervlak. Door deze beperking zal een slankere toren ontstaan zodat ook de schaduw beperkter zal zijn. Deze slankere toren kan binnen het aangegeven vlak opgericht worden zodat de architect voldoende flexibiliteit heeft voor zijn ontwerp.



Figuur 9: bouwenvelop blok D

4.3.6 Hoogbouw effectrapportage

In de structuurvisie is het hoogbouwbeleid vastgelegd. Het hoogbouwbeleid beoogt de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. Dit gebeurt o.a. aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De her geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Voor bepaalde delen van de stad is in de structuurvisie aangegeven vanaf welke bouwhoogten sprake is van een stedelijk belang en dus een stedelijke afweging aan de orde is. In die gevallen het gemeentebestuur aan de hand van een her mede of deze hoogte verantwoord is.

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het Unesco-gebied. Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Rondom het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone) is een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheids criterium (landschappelijke inpassing) zoals omschreven is bij de her-procedure.

Wat betreft de hoogbouw van het Amstelstation in relatie tot het UNESCO- gebied is van belang op te merken dat- zoals in de structuurvisie staat omschreven - dat hoogbouw gezien vanaf zekere afstand geen relevant effect meer heeft. Een gebouw van ca. 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandttoren is dan niet groter dan een grachtenpand.

In de structuurvisie is een aantal aspecten opgenomen, waarvan het relevant kan zijn deze bij hoogbouwplannen te onderzoeken. Een her kan een onderzoek naar de volgende aspecten bevatten:

- landschappelijke inpassing: impact op het stadslandschap (in bepaalde gevallen verplicht);
- stedenbouwkundige inpassing: inpassing in de stedenbouwkundige structuur, in het bijzonder waar sprake is van cultuurhistorische waarden;
- consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations.
- effecten van windhinder in de directe omgeving;
- effecten van schaduwwerking in de directe omgeving;
- de functie van de begane grondlaag van het bouwplan, de inrichting van de omliggende openbare ruimte en de sociale veiligheid in de directe omgeving;
- effecten op uitzicht, privacy;

De hoogbouw in het plangebied is beoordeeld in een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) (Bijlage 8).

Het plangebied valt niet binnen de grens van de Unesco-Werelderfgoed Grachtengordel Amsterdam. Het plangebied ligt wel aan de rand van de 2 kilometer zone rondom het Unesco-gebied. De invloed van de hoogbouw op de aanwezige zichtlijnen in de stad is met behulp van een simulatieprogramma bestudeerd en beoordeeld. Uit deze studie komt naar voren dat de geplande torens bij het Amstelstation zich vanuit de stad en het landschap manifesteren als onderdeel van het bestaande hoogbouwcluster 'de Omval'. De torens treden vanuit de gezichtspunten Noordoost-Zuidwest op de voorgrond van het bestaande cluster. Vanuit de gezichtspunten Noordwest-Zuidwest gaan de nieuwe torens meestal schuil achter het bestaande hoogbouwcluster. De nieuwe torens hebben geen storend effect op het Unesco-werelderfgoed 'Grachtengordel'.

De effecten van de hoogbouw op de bezonning en windhinder in de directe omgeving maken deel uit

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

van de HER, net als de consequenties van de hoogtebeperkingen van Schiphol. Op deze aspecten wordt verder ingegaan in paragraaf 16.3 (bezonning) en 16.4 (windhinder). De hoogtebeperkingen voortvloeiend uit het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) wordt behandeld in hoofdstuk 15.

Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren

5.1 Beleid, wet- en regelgeving

5.1.1 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit (2004)

De nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische ontwikkeling;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. De nota Mobiliteit bevat tevens beleid met betrekking tot verkeer, vervoer en verkeersveiligheid voor decentrale overheden (zie verder hoofdstuk 6). De Nota Mobiliteit wordt in 2012 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit bestemmingsplan past binnen dit beleid.

5.1.2 Regionaal beleid stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (2004)

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het geeft richting aan de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP volgt de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer & Vervoerplan (2012)

Het Uitvoeringsprogramma richt zich op de realisatie van de doelen uit het Regionaal Verkeer & Vervoerplan. De planontwikkeling voor 'Amstelstation e.o.' wordt benoemd onder 'speerpunt B: Regionaal openbaar vervoer'. Het voorplein wordt verbeterd met een nieuw busstation, verlegde tramlus en een eenvoudiger verkeersafwikkeling. Het project loopt samen op met de totale herinrichting van het gebied en het toevoegen van extra functies.

5.1.3 Gemeentelijk beleid

Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008)

De Nota Locatiebeleid Amsterdam gaat uit van de ambitie van de gemeente Amsterdam om van Amsterdam een Topstad te maken. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal, regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken.

Het locatiebeleid Amsterdam wil de bereikbaarheid van (werk)locaties garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat behouden en de economische positie van Amsterdam versterken.

Het beleid hanteert de volgende uitgangspunten:

- Het Amsterdamse locatiebeleid moet ervoor zorgen dat werkgebieden bereikbaar blijven en daarmee een gezond vestigingsklimaat wordt gegarandeerd;
- Het Amsterdamse beleid moet passen binnen de in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) gestelde kaders om rechtsongelijkheid en concurrentievervalsing binnen de Stadsregio te voorkomen. Daarom worden de in het RVVP opgenomen richtsnoeren voor parkeernormen overgenomen in het Amsterdamse beleid;
- Parkeernormen zijn nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te waarborgen. Het locatiebeleid bevat naast parkeernormen voor kantoren, ook parkeernormen voor overige functies.

Parkeernormen

In het locatiebeleid, vastgesteld april 2008, zijn de parkeernormen voor kantoren en bedrijven opgenomen. Deze normen bedragen op A-locaties 1 parkeerplaats per 250 m² bvo en op B-locaties 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Van het beleid kan in bepaalde gevallen worden afgeweken. Afwijken is slechts mogelijk als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening). Deze parkeercijfers zijn aangepast aan de Amsterdamse situatie.

Het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van beleid, locatie, openbare toegankelijkheid en de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van gebouwde parkeervoorzieningen. Daarnaast kan in een parkeerbalans kan bijvoorbeeld worden bekeken of gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.

Voor de woonfunctie zijn geen centrale normen of richtlijnen opgenomen, de parkeernorm is in hoge mate afhankelijk van de locatie en het type woning. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. (Zie verder paragraaf 5.4).

5.2 Autoverkeer

De Gooiseweg-Wibautas vormt de 'ruggengraat' tussen Centrum en Zuidoost met het Prins Bernhardplein als stadsentree. Het Prins Bernhardplein is een 'black spot'. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is matig. Het tunneltje naar het Eenhoorngebied vormt een schamel alternatief.

Het Prins Bernhardplein verbindt de Wibautas en Gooiseweg met Treublaan en Julianaplein. De Treublaan gaat naar Amsterdam Zuid, Het Julianaplein gaat naar de Hugo de Vrieslaan (Watergraafsmeer) en de Overzichtweg (Overamstel).

Het Julianaplein is nu nog een brede verkeerscorridor. Het stedenbouwkundig plan bundelt auto en bus op een 'laan' met bomen, een brede middenbermen voor een veilige oversteek.

Het Prins Bernhardplein blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd. Het Prins Bernhardplein zal, wat betreft het aantal rijstroken, opstelvakken en stopstrepen, verder worden geoptimaliseerd. Het totale aantal rijstroken, opstelvakken zal hierbij niet worden uitgebreid.

Vanwege de raadsopdracht bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan is in een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid opgenomen voor een nieuwe ontsluiting tussen het bestaande kantoorgebouw en het Prins Bernhardplein en de afslag van de Gooiseweg naar de Kamerlingh Onneslaan.

5.3 Openbaar vervoer

Het Amstelstation is, met ruim 60.000 reizigers (in- en uitstappers) per dag, het derde station van Amsterdam. Een derde van de reizigers stapt over op de metro en verlaat het stationsgebouw niet. Een derde verlaat het station aan de westzijde en een derde verlaat het station aan de oostzijde. Hierdoor is het buiten minder druk dan de reizigers aantallen doen vermoeden. Het Amstelstation beschikt over nagenoeg alle vormen van voor- en natransport.

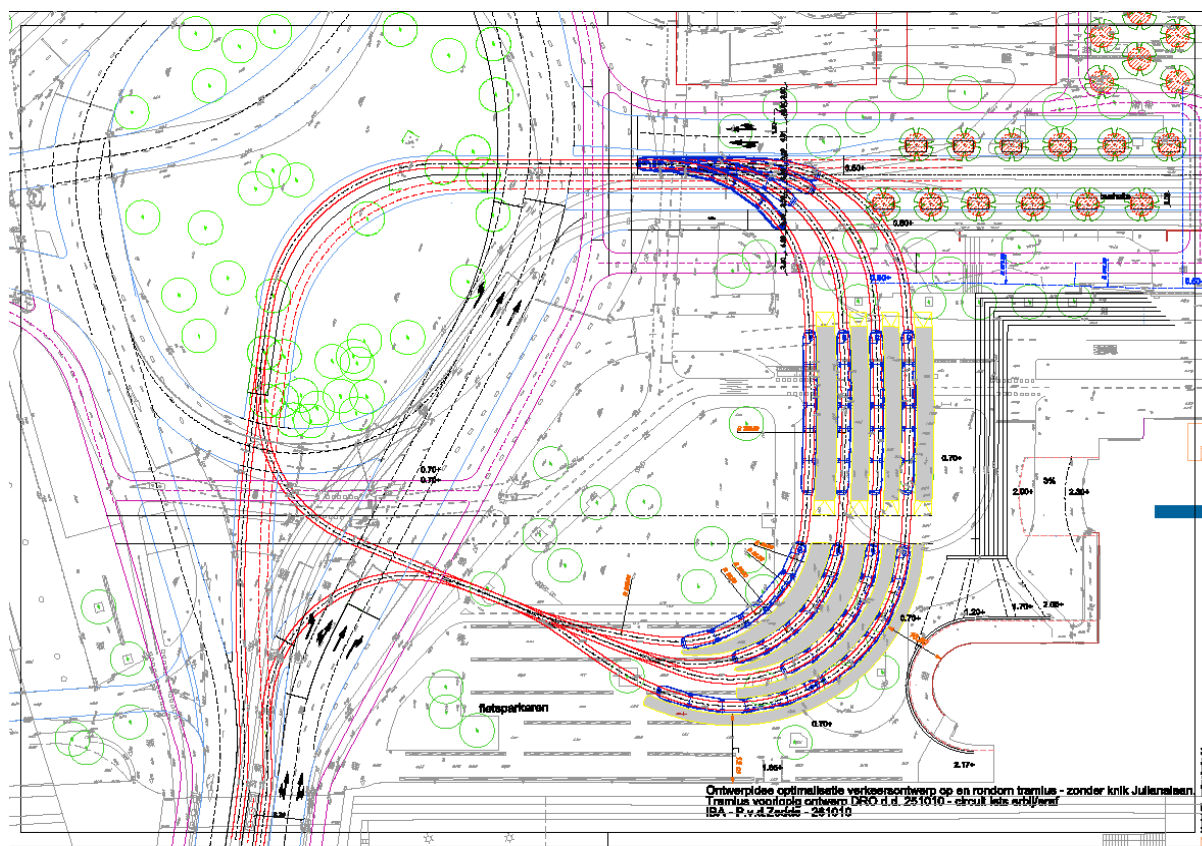
Het busstation komt tussen bouwblok D en het bestaande stationsgebouw. Door de aangescherpte toegankelijkheidseisen hoge perrons (18 cm) die de instap vergemakkelijken. De bussen halteren met de neus richting de Julianalaan zodat de bestaande luifel als droogloop kan fungeren. De luifel wordt hiervoor iets verhoogd.

Dichtbij de ingang van het Amstelstation krijgen de taxi's een goede standplaats met tien plekken.

De bus krijgt op de Julianalaan een vrije baan, tevens tramreservering voor de lange termijn. Op het Prins Bernhardplein komt een doorsteek in twee richtingen, zodat het bus- en tramverkeer vlot kan worden afgewikkeld. Ter hoogte van het station is een extra in- en uitstaphalte voorzien. De middenbermen zullen hiervoor verbreed worden tot 3,0 meter.

De capaciteit van het tramstation wordt op verzoek van de vergroot voor een mogelijk eindpunt van lijn 25.

Het nieuwe tramstation is gebaseerd op een 'grote lus'. De tram arriveert vanaf de Treublaan en rijdt vervolgens af via de busbaan in de Julianalaan en het Prins Bernhardplein. De tram halteert dichtbij het station, met de neus gericht naar de Julianalaan. Reizigers wandelen, onder een nieuwe luifel, direct naar de conducteur.



Figuur10: nieuwe tramlijn

5.4 Parkeren

5.4.1 Auto's

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam wil de leefbaarheid in de stad verbeteren en de bereikbaarheid behouden. Het gemeentelijk parkeerbeleid bevat daarom maatregelen die het niet-noodzakelijke autoverkeer naar en in de stad, terugdringen. Op die manier wordt de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd. Het uitgangspunt is dat het parkeren per deelgebied wordt opgelost. Een parkeerregime met vergunningsgebieden is noodzakelijk om overlast voor bijvoorbeeld bedrijven te voorkomen.

Deze maatregelen zijn de bevoegdheid van het stadsdeel. De maatregelen worden in de toekomst in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt.

Het gebied rond het station Amsterdam Amstel is aangemerkt als een A-locatie. Hiervoor zijn, in overeenstemming met het locatiebeleid de volgende parkeernormen gehanteerd:

- wonen: maximaal 1 parkeerplaats per woning, uitgaande van een woning van gemiddeld 100 m² bvo;
- kantoor: maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo;
- winkels: maximaal 1 parkeerplaats per 60 m² bvo;
- voorzieningen: maximaal 1 parkeerplaats per 100 m² bvo

Het bestaande kantoorgebouw aan de Gooiseweg heeft 389 parkeerplaatsen in een bestaande parkeergarage alsmede een parkeerdek met 21 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn niet

openbaar toegankelijk. Toen het kantoor gebouwd werd, gold een minimumnorm van tenminste 1 parkeerplaats per 75 m² kantoorvloeroppervlak. In afwijking van het huidig beleid zijn gerealiseerde parkeerplaatsen van het bestaande kantoorgebouw opgenomen als maximum in dit bestemmingsplan. Het aantal parkeerplaatsen kan niet worden uitgebreid. Deze situatie is aanvaardbaar omdat het een bestaande situatie betreft.

In het totaal mogen maximaal 602 gebouwde parkeerplaatsen in het bestemmingsplangebied worden toegevoegd.

Er is geen plaats voor ongebouwde parkeerplaatsen in de openbare ruimte, met uitzondering van de kiss-and-ride-strook bij het station. Het bestemmingsplan kent geen minimum aantal parkeerplaatsen omdat het gebied multimodaal bereikbaar is. Het aantal te bouwen parkeerplaatsen wordt aan de markt overgelaten, echter het maximum van 602 mag niet overschreden worden.

Door de ondergrondse parkeergarages ontstaat een gebied met ruimte voor bebouwing, winkels en voorzieningen voor buurtbewoners en reizigers waarbij de openbare ruimte wordt gedomineerd door groen en voetgangersgebieden in plaats van de huidige autowegen.

In het plangebied, nabij het busstation, is ruimte voor een ruime taxistandplaats gereserveerd met 10 standplaatsen en een kiss-and-ridestrook langs de Julianalaan.

5.4.2 Fietsen

De bestaande ingang van de bewaakte fietsenstalling aan de noordzijde van het station (minimaal 1400 plekken) wordt verplaatst naar de bestaande stationspassage. Langs de Julianalaan (stationszijde) komt een fietspad in twee richtingen, zodat de stalling goed bereikbaar is. Fietsers kunnen vanaf de Julianalaan de fietsenstalling inrijden. In het gebied tussen tramlus en stationskap en bij het winkelplein komen onbewaakte fietsenrekken. Het beheer zal hier worden geïntensiveerd, zodat zwerffietsen en fietswrakken worden verwijderd en er voor reizigers altijd een plekje te vinden is.

5.5 Resultaten onderzoek

Verkeersonderzoek

Het Amstelstation e.o. maakt deel uit van het projectgebied "Wibaut aan de Amstel". Wibaut aan de Amstel het bestaat uit meerdere deelprojecten die allemaal aan de Wibautas liggen. Om de verkeersproductie en de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van programma van deze deelprojecten in beeld te krijgen is een verkeersonderzoek verricht (verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, fase II, DIVV, augustus 2010 (WadA)). Het onderzoek heeft betrekking op het hele gebied Wibaut aan de Amstel. De resultaten van dit onderzoek maken deel uit van de toelichting en zijn als bijlage bij het plan gevoegd (Bijlage 9).

Voor het onderzoek is een verkeersmodel gebouwd op basis van het Amsterdamse verkeersmodel GenMod (General Model). Het GenMod is verfijnd en gekalibreerd op recente telfinformatie. Dit verfijnde en gekalibreerde model is het 'Wibaut aan de Amstel model' (WadA). Zowel GenMod als WadA modelleren de avondspits (16.00 - 18.00 uur).

Het onderzoek geeft de resultaten van zowel de modellering met GenMod als de modellering met WadA. Door te rekenen met twee modellen wordt inzicht verkregen in de robuustheid van het verkeersontwerp.

Een van de uitgangspunten bij de modelberekeningen is de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM, rekeningrijden). In het verkeersonderzoek is een gevoeligheidsanalyse opgenomen met daarin een beschrijving van de mogelijke gevolgen van het niet invoeren van ABvM. De opslagpercentages die zijn berekend zijn in de gevoeligheidsanalyse zijn toegepast op de cijfers van zowel het GenMod als het WadA. Uit de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse blijkt de conclusies van het verkeersonderzoek voor de studie Wibaut aan de Amstel gerechtvaardigd zijn, ook als ABvM niet wordt ingevoerd.

Uit het onderzoek blijkt een toename van het totaal aantal verkeersbewegingen (auto, OV en fiets tezamen) in 2022 als gevolg van de planontwikkelingen. Door een grote verschuiving ten gunste van het openbaar vervoer neemt het aantal autobewegingen af t.o.v. het jaar 2008. Deze afname van autoverkeer geldt zowel in de autonome als in de plansituatie. In de plansituatie is de afname echter minder sterk.

De afname van het autoverkeer komt door een combinatie van beperkte ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Amsterdam, gecombineerd met grootschalige investeringen in het openbaar vervoer (Noord/Zuidlijn) en verhoogde parkeertarieven. Daarbij zal door de toename van het aantal studenten bij de Amstelcampus het aandeel openbaar vervoer nog meer stijgen. Het langzaam verkeer en met name de voetgangersstromen rond het OV van en naar de hogeschool en de campus, hebben een belangrijke plaats in het verkeersontwerp gekregen.

In het verkeerskundig onderzoek zijn o.a. verkeersprognoses voor 2015 en 2022 opgesteld en analyses van de kruispunten verricht. De analyses laten zien waar de toekomstige knelpunten en oplossingsmogelijkheden in het netwerk zitten. Verder is vanwege de corridorfunctie Wibautstraat ook bezien welke verkeerseffecten de deelprojecten op het hoofdnet auto en op de corridorfunctie van de Wibautas hebben. Voor het Amstelstation zijn de verkeerskundige consequenties van de nieuwe tramlus, het nieuwe busstation en de herinrichting van de Julianalaan en het Prins Bernhardplein. Vanwege de aanbevelingen uit het verkeerskundig onderzoek is een nadere studie naar de doorstroming en oversteekbaarheid uitgevoerd, rapport 'Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation' (Bijlage 10). Hieronder wordt nader ingegaan op dit rapport.

Tenslotte zijn, een vermindering van het kantoorprogramma van blok A, de verkeerscijfers voor het planjaar 2022 opnieuw berekend. In de notitie, WadA 2^e fase: Herberekening Amstelstation met aanpassing woontoren Blok A, analyse consequenties programma vermindering WadA, rapportnummer 110315, d.d. 24 januari 2012 (Bijlage 11) worden de cijfers vergeleken met de oorspronkelijke cijfers. Geconcludeerd wordt dat de vermindering van het programma tot een zeer geringe afname van het autoverkeer leidt. De gevolgen voor de doorstroming zijn niet of nauwelijks merkbaar.

Doorstromingsonderzoek

Het 'openbare ruimte en verkeersontwerp' (vastgesteld op 7 juli 2011 in het Bestuurlijk Overleg Oost) is nader geanalyseerd in de studie "Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation" d.d.16 februari 2012 (Bijlage 10). In deze studie is aangegeven wat het ontwerp voor de doorstroming van autoverkeer, langzaamverkeer en openbaar vervoer betekent, uitgaande van prognoses van het WadA model 2015 en 2020. In het doorstromingsonderzoek is uitgegaan van de verkeerscijfers gecorrigeerd voor ABvM. Dit betekent dus, dat in het doorstromingsonderzoek geen rekening is gehouden met de invoering van ABvM.

- a. Vrijwel alle fietsers- en voetgangersoversteken bij het Prins Bernhardplein voldoen aan de kwaliteitseis dat de gemiddelde wachttijd niet hoger is dan 30 seconden. Uitzondering is de oversteek over de Mr. Treublaan, de wachttijd daar is langer dan de gestelde kwaliteitseis, de wachttijd blijft echter wel onder de in het Beleidskader Hoofdnetten bepaalde maximumwaarde van 45 seconden, en is daarom acceptabel.
- b. De gemiddelde wachttijd bij de oversteek Julianalaan nabij de stationsingang ligt voor voetgangers rond de in Beleidskader Hoofdnetten aangegeven kwaliteitseis, voor fietsers ligt deze onder de maximum wachttijd. Deze wachttijden zijn acceptabel.

- c. De gemiddelde wachttijd bij het dubbele T-kruispunt, Hugo de Vrieslaan/Julianalaan/Overzichtsweg, voor fiets en voetganger ligt boven de streefwaarde van een maximaal 30 seconden. De waardes blijven echter onder de in het Beleidskader Hoofdnetten bepaalde maximumwaarde van 45 seconden. De gemiddelde wachttijden zijn acceptabel. De prioritering van het openbaar vervoer in de verkeersregeling veroorzaakt de hogere wachttijden. Ondanks deze prioriteit ondervindt het openbaar vervoer vertraging, met name door de conflicterende ingrepen van bussen onderling. Het komt regelmatig voor dat een bus moet wachten op een andere bus.
- d. De reistijden en de spreiding van het openbaar vervoer, trams en bussen, van een aantal aankomende trams en bussen nabij het Prins Bernardplein verbeteren; de reistijd neemt af en de spreiding hiervan neemt af (waardoor de betrouwbaarheid toeneemt). De bussen die naar het busstation rijden gaan er in reistijd en betrouwbaarheid op achteruit ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt deels vanwege de grotere afstand, maar ook door het nieuwe verkeerslicht bij de Julianalaan-Overzichtsweg en de prioritering van bussen.

Tenslotte is er, volledigheidshalve, een robuustheidsanalyse met de cijfers van het GenMod model gemaakt. Ook op basis van deze berekeningen kunnen de kruispunten het verkeer verwerken. De wachttijd voor langzaamverkeer bij het Prins Bernardplein komt dan, net als in de huidige situatie, boven de 45 seconden uit. Vanwege de randvoorwaarde van de groene golf voor het autoverkeer en de lange oversteek is dit niet te verbeteren. Er is echter geen sprake van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.

Het bestemmingsplan bevat een wijzigingsbevoegdheid voor een nieuwe ontsluiting, tussen de afrit van de Gooiseweg en het bestaande kantoorgebouw. Hierdoor wordt de Bertrand Russelstraat ontlast. Bij het ontwerp van de openbare ruimte en de herinrichting van het gebied wordt dit meegenomen. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk.

5.6 Conclusie

Uit de onderzoeken blijkt dat de bereikbaarheid van het gebied voldoende blijft, de doorstroming van verkeer acceptabel is en de wachttijden voor langzaam verkeer aanvaardbaar zijn.

Het Prins Bernardplein is in zijn geheel regelbaar. Er blijft voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het verkeer. De verbindingen Wibautstraat - Gooiseweg v.v. en de verbindingen van en naar de Treublaan en Julianalaan vertonen een acceptabele verkeersafwikkeling.

Door het wijzigen van de indeling van het Prins Bernardplein, zoals de opstelvakken en stopstrepen, kan de doorstroming verder geoptimaliseerd worden. Het bestemmingsplan maakt deze wijziging mogelijk.

Voor langzaamverkeer verbetert de situatie in het algemeen. De gemiddelde wachttijd blijft veelal onder de streeftijd van 30 seconden en daar waar de streeftijd niet gehaald wordt, overschrijdt de gemiddelde wachttijd de in het beleidskader gestelde maximumwaarde van 45 seconden niet. Alleen bij het Prins Bernardplein komt de wachttijd boven de 45 seconden uit. Dit is hetzelfde als in de huidige situatie. Er is hier helaas geen verbetering mogelijk.

Voorts kan, door toevoeging van een oprit naar de Gooiseweg kan de Bertrand Russellstraat, de afwikkeling van het verkeer nog verder geoptimaliseerd worden.

Hoofdstuk 6 Mer /mer-beoordeling

6.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. 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 verplichting een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en 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 in Amsterdam moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Besluit MER, in het bijzonder in de zogenoemde C- en D-lijsten, 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.

In verband met de beoogde ontwikkeling van het project 'Wibaut aan de Amstel', bestaande uit de gebieden Oosteramstel en Amstelpoort, waar onderhavige bestemmingsplangebied een onderdeel van is, is een beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) opgesteld (Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort, projectnummer 20535, Bijlage 12). In mei 2010 is de m.e.r.-beoordeling in het kader van het projectbesluit Bouwveld I&II Eenhoorngebied in procedure gebracht. Dit projectbesluit, dat inmiddels onherroepelijk is geworden, was het eerste ruimtelijk plan als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage in deze ruimtelijke ontwikkelingen.

6.2 Beleid, wet- en regelgeving

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.1994).

Op 28 september 2006 zijn de gewijzigde Wm (hoofdstuk m.e.r.) en het nieuwe Besluit m.e.r. 1994 in werking getreden. Daarmee is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De nieuwe regelgeving maakt nu onderscheid tussen:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (voorheen SMB genoemd, nu 'plan-m.e.r.');
- een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor besluiten (een 'project-m.e.r.').

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenoemde activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht m.e.r. een moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen.

In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenoemde

activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten:

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden). Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.
3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het bij Oosteramstel en Amstelpoort om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

6.3 Resultaten m.e.r. beoordeling

In verband met de beoogde ontwikkeling van het project 'Wibaut aan de Amstel', bestaande uit de gebieden Oosteramstel en Amstelpoort, waar onderhavige bestemmingsplangebied een onderdeel van is, is een beoordelingsnotitie milieu-effectrapportage (m.e.r.) opgesteld. In de Aanmeldingsnotitie wordt geconcludeerd dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De wijziging van het besluit m.e.r. per 1 april 2011 heeft geen gevolgen voor deze conclusie. .

In mei 2010 is de m.e.r.-beoordeling in het kader van het projectbesluit Bouwveld I en II Eenhoorng gebied in procedure gebracht. Dit projectbesluit, dat inmiddels onherroepelijk is geworden, was het eerste ruimtelijk plan als bedoeld in het Besluit milieu-effectrapportage in deze ruimtelijke ontwikkelingen.

Het m.e.r.-gebied bestaat uit grootschalige infrastructuur zoals de Wibautstraat en de Gooiseweg, en projecten zoals Amstelcampus en de Parooldriehoek. Doel van de mer-beoordeling is om informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de plannen van het project 'Wibaut aan de Amstel' in hun samenhang te verzamelen, te interpreteren en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure. In de mer-beoordeling zijn diverse ruimtelijk relevante milieuaspecten onderzocht, zoals verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid etc..

In de mer-beoordeling is een samenvatting alsmede een conclusie opgenomen over de belangrijkste bevindingen uit de beoordelingsnotitie.

Het accent bij de m.e.r.-beoordeling ligt op de thema's luchtkwaliteit en geluid. De gevolgen van de plannen op de luchtkwaliteit en voor geluid hangen samen met het wegverkeer. Bij de m.e.r.-beoordeling is rekening gehouden met cumulatie van effecten. Bij de m.e.r.-beoordeling zijn geen knelpunten geconstateerd.

6.4 Conclusie

Op basis van deze aanmeldingsnotitie en de onderliggende onderzoeken is de conclusie dat er geen sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu". Een Milieueffectrapport hoeft dan ook niet te worden opgesteld. Op 21 september 2010 heeft de stadsdeelraad besloten de aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort vast te stellen en op basis van deze aanmeldingsnotitie te besluiten geen Milieueffectrapportage op te stellen.

Na het tot stand komen van de beoordelingsnotitie zijn een aantal onderzoeken geactualiseerd. In de navolgende hoofdstukken is dit nader uitgewerkt.

Na het totstandkomen van de beoordelingsnotitie zijn een aantal onderzoeken geactualiseerd. In de navolgende hoofdstukken is dit nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Beleid, wet- en regelgeving

7.2.1 Wet geluidhinder

Wegverkeergeluid

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

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

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

Tabel 1: Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidzones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

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

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

Als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd als de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

In de Wet geluidhinder zijn tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouwaanvraag.

Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk 53	binnenstedelijk 63
Onderwijsgebouwen ^a	48	buitenstedelijk: 58	binnenstedelijk: 63
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48	63	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48	53	

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

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 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

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

Geluidgevoelige gebouwen

Onder geluidgevoelige gebouwen, anders dan woningen, wordt verstaan:

1. onderwijsgebouwen;
2. ziekenhuizen en verpleeghuizen;
3. bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder 2.

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

In het Besluit geluidhinder zijn als andere gezondheidszorggebouwen aangewezen:

- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- medisch centra;
- poliklinieken, en
- medische kleuterdagverblijven.

Het Besluit geluidhinder definieert de volgende ruimten van gezondheidsgebouwen als verblijfsruimte:

- onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- onderzoeks-, behandelings-, recreatie-, en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruidten van andere gezondheidszorggebouwen;
- ruimten voor patiëntenhuisvesting, alsmede recreatie- en conversatieruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen.

Spoorweglawaai

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones, waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wgh dient te worden getoetst.

Tabel 3 Geluidhindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Type Geluidgevoelig 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

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

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefing op de geluidbelasting) worden verleend door het Dagelijks Bestuur. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de belasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidbronnen, kan de gemeente alleen een hogere waarde vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Bgh). Verder dient, in het geval van onthefing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen (suskast, isolatie glas). De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De definitie van een gevel (uitwendige scheidingsconstructie) in de Wgh maakt het mogelijk 'dove gevels' te creëren. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen in geluidgevoelige ruimtes, waardoor toetsing aan de geluidnormen niet is vereist.

Cumulatie

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

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

7.2.2 Amsterdams geluidbeleid

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan alleen worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerend vlies moeten altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals in tijdelijke situaties.

7.2.3 Swung - 1

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

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte liggen). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidproductieplafond. 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 geluidproductieplafond worden verhoogd.

Het vervolg op Swung-1 is Swung-2. Swung-2 zal betrekking hebben op de geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, en industrielaawai.

Volgens de invoeringswet geluidreductieplafonds, artikel XI, eerste lid onder a, blijft de Wet geluidhinder van toepassing op het vaststellen van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp voorafgaand aan de inwerkingtreding van Swung - 1 ter inzage heeft gelegen. Deze termijn geldt ook voor de aan het bestemmingsplan verbonden besluiten tot het vaststellen van 'hogere waarden'. Voor onderhavig bestemmingsplan is de 'oude' Wet geluidhinder van toepassing.

7.3 Resultaten onderzoeken

Cauberg-Huygen heeft een akoestisch onderzoek verricht voor het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o. Het onderzoek en de resultaten daarvan zijn beschreven in het rapport 'Bestemmingsplan Amstelstation e.o. Amsterdam; geluidonderzoek Wet geluidhinder' d.d. 20 juli 2012, referentie 20080055-12 (Bijlage 13).

Binnen het plan worden nieuwe woon-, werk- en commerciële voorzieningen gerealiseerd. De geluidgevoelige bestemmingen binnen dit plan zijn de woonbestemmingen. Woonbestemmingen zijn aanwezig in:

- Blok A- naast dienstverlening;
- Blok B- naast winkels en dienstverlening;
- Blok C- naast winkels;
- Blok D- naast hotelfunctie.

De geplande woningen worden belast door geluid afkomstig van de reconstrueren Julianalaan (Julianaplein), de Gooiseweg, de Wibautstraat, de Treublaan, de Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg en het spoortraject Amsterdam Centraal - Duivendrecht. Bovendien vallen de nieuwe woningen binnen de milieuzone(s) van het nieuwe busstation ten noorden van blok D.

Wegverkeerslawaa

De Gooiseweg is een autoweg, de overige geluidrelevante wegen, Wibautstraat, Mr Treublaan, Julianaplein en de Hugo de Vrieslaan zijn stedelijke wegen. De zone langs de Gooiseweg is buitenstedelijk gebied, de zones langs de overige wegen zijn stedelijk gebied. De Gooiseweg en de Wibautstraat hebben twee keer twee rijstroken, de overige wegen hebben twee keer één rijstrook. De zone van de Gooiseweg bedraagt 400 tot 600 meter, de zone van de Wibautstraat bedraagt 350 meter en die van de overige wegen bedraagt 200 meter. Het tramgeluid maakt deel uit van het wegverkeerslawaai.

Het busstation is geen inrichting die valt onder de Wet milieubeheer (Wm). Het busstation wordt verplaatst naar de locatie ten noorden van blok D. het busstation wordt bereikt en verlaten via de Overzichtsweg.

In het onderzoek is per weg de grootste zonebreedte genomen: Gooiseweg 600 meter en de overige wegen 350 meter. Voor wat betreft de beoordeling van geluidbelastingen vanwege de Gooiseweg geldt dat de woningen binnen blok A in stedelijk gebied zijn gelegen en blok B tot en met D in buitenstedelijk gebied.

In het onderzoek is de herinrichting van het nieuwe Julianaplein aangemerkt als een reconstructie van een bestaande weg (Julianalaan). Dit betekent dat voor het bepalen van de maximale ontheffingswaarde uitgegaan mag worden van een reeds bestaande weg. De geluidbelasting van het tramverkeer maakt deel uit van de geluidbelasting van het wegverkeerslawaai en is meegenomen als onderdeel van de geluidbelastingen vanwege het Julianaplein.

De grenswaarden van de geluidbelastingen zijn als volgt:

- woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
- voor nieuwe woningen binnen de zone van de Gooiseweg een maximale ontheffingswaarde van 53 dB;
- voor woningen binnen de zones van de overige wegen een maximale ontheffingswaarde van 63 dB;
- indien de dienstverlening binnen het plan op het gebied van gezondheidszorg plaatsvindt, dan is de huisvesting een geluidgevoelig gebouw. Hiervoor geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor gezondheidszorgfuncties anders dan ziekenhuizen en verpleeghuizen.

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, die onder de maximale ontheffingswaarde blijft, kan een ontheffing worden aangevraagd bij het dagelijks bestuur (hogere waarde). Bij een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde zijn woningen alleen mogelijk als deze worden voorzien van dove gevels of geluidschermen.

Door het wegverkeer op de Gooiseweg/Prins Bernhardplein/Wibautstraat wordt de voorkeursgrenswaarde bij blok A en blok D overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Door het wegverkeer op de Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg worden bij blok C en D de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

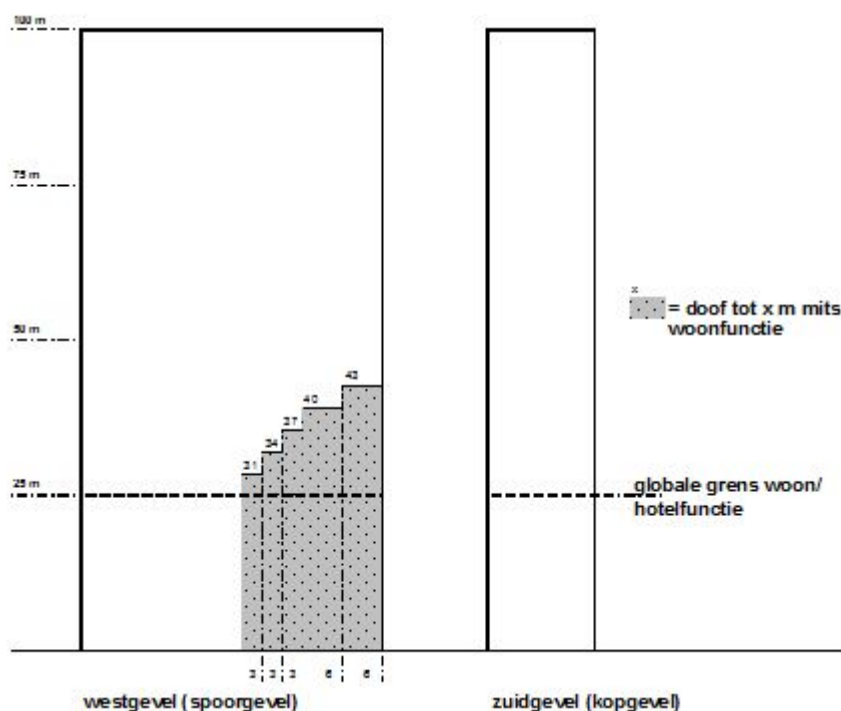
Door het wegverkeer op Julianaplein worden de voorkeursgrenswaarde bij de blokken A, B, C en D overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. In het bestemmingsplan is de inrichting van het Julianaplein vastgelegd in dwarsprofielen. Met deze inrichting wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde als er in blok C vanaf de tweede bouwlaag woningen komen, waarbij het vloerniveau van de tweede bouwlaag tenminste 3,4 meter bedraagt.

Door het wegverkeer op de Mr. Treublaan wordt de voorkeursgrenswaarde bij blok A overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Spoorweglawaai

Het spoortraject Amsterdam Centraal - Duivendrecht heeft aan weerszijden een zonebreedte van 500 meter. Het plangebied ligt binnen deze geluidzone. Voor woningen binnen deze zone geldt een voorkeurswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Het metrogeluid maakt deel uit van het spoorweglawaai.

De voorkeursgrenswaarde wordt op veel plaatsen in het plan overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden, met uitzondering van de westgevel (zijde spoorweg) van blok D. Deze gevel moet, tenzij geen sprake is van een geluidgevoelige bestemming (kantoor, hotel), een dove gevel zijn of te worden voorzien van een gebouwgebonden geluidscherm. In de figuur zijn de dove gevels van blok D weergegeven.



Figuur 11: blok D

Trein- en metrostation

Het trein- en metrostation is een inrichting welke valt onder de Wet milieubeheer (Wm). Het trein- en metrostation heeft twee treinsporen aan de uiterste zijden en twee metrosporen in het midden. Op korte afstand van het treinstation is een woonbestemming mogelijk (blok D).

Bij het trein- en metrostations kunnen de volgende geluiden optreden:

- omroepgeluid via de stationsomroepinstallaties;
- (fluit)signalen vlak voor het vertrekken van treinen of metro's;
- spraakgeluiden van mensen op de perrons;

Het geluid van rijdende, afremmende en optrekkende treinen en metro's zelf wordt gerekend onder spoorweglawaai.

Gedurende de ochtendspits zijn geluidmetingen verricht van deze activiteiten. De omroepinstallaties zijn gedurende deze spits regelmatig gebruikt. De spraakgeluiden van reizigers wordt door omgevingsgeluid gemaskeerd. De elektronische signalen en fluitsignalen van vertrekkende treinen is wisselend in sterkte. Het vertreksignaal van de metrostellen is constant in geluidsterkte.

Op grond van deze meetgegevens zijn de geluidniveaus voor de woningen van blok D berekend. De maatgevende geluidniveaus bedragen maximaal 52 dB(A) etmaalwaarde en circa 67 dB(A) piekgeluidniveau etmaal.

Als gangbare grenswaarden, zoals deze volgen uit de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" en de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", worden veelal 50 dB(A) voor gemiddelde geluidniveaus en 70 dB(A) etmaal voor piekniveaus gehanteerd. Deze gangbare normering is de grootste gemene deler die voor de meeste gebiedstypen passend is.

Gelet op het grote belang dat het station heeft voor het gebied in relatie tot de stedenbouwkundige en planologische ontwikkelingen in het gebied, kan het bevoegd gezag grenswaarden tot 55 dB(A) gemiddeld etmaal en 75 dB(A) als acceptabel achten. Deze waarden worden, ter plaatse van de woninggevels, niet overschreden. Dit in ogenschouw nemend, evenals ook het grote belang dat het station heeft voor het gebied, wordt het woon- en leefklimaat voor de nabijgelegen woningen aanvaardbaar geacht.

Busstation

Het busstation wordt niet aangemerkt als een inrichting in de zin van de Wet Milieubeheer. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidproductie van het busstation in relatie tot de nabijheid van woningen nader beschouwd.

Het busstation dient voor de buslijnen van het stads en regiovervoer (momenteel 11 lijnen, waarvan 1 nachtlijn en internationale bussen. Maatgevend voor de beoordeling van mogelijke geluidhinder door het busstation zijn de woningen aan de noordzijde van blok D, deze woningen zijn mogelijk vanaf een hoogte van 25 meter ten opzichte van het plaatselijk maaiveld.

Optredende geluiden als gevolg van het busstation kunnen zijn:

- af- en aanrijden van bussen op het terrein van het busstation;
- stationair draaien van busmotoren;
- praten van mensen op het busstation.

Voor het busstation zijn geluidniveaus berekend van gemiddeld 54-56 dB(A) etmaalwaarde en piekwaarden tot circa 80 dB(A). De lagere etmaalwaarde geldt voor een situatie waarbij sprake is van een organisatorische maatregel in de vorm van zogenaamd geluidprefertieel haltegebruik, in het bijzonder gedurende de avond en de nacht: bussen moeten gebruik maken van de verder van de woningen gelegen halte(s).

Als gangbare grenswaarden worden veelal 50 dB(A) voor gemiddelde geluidniveaus en 70 dB(A) etmaal voor piekniveaus gehanteerd. Deze gangbare normering is de grootste gemene deler die voor de meeste gebiedstypen passend is. In onderhavige situatie kunnen door het bevoegd gezag grenswaarden tot 55 dB(A) gemiddeld etmaal en 75 dB(A) als acceptabel worden geacht, gezien het grote belang dat het busstation heeft voor het gebied.

De verwachte piekniveaus zijn hoger dan de toetsniveaus van 55 en 75 dB(A) en als te hoog aangemerkt. De grenswaarden voor piekniveaus wordt overschreden tot een hoogte van 52 meter boven plaatselijk maaiveld. De noordgevels van de woningen van blok D zullen met galerijschermen of verglaasde serres over de volledige woningbreedten een voldoende laag geluidniveau van het busstation ondervinden. Worden deze voorzieningen niet ingezet, dan dient de genoemde noordgevel tot een hoogte van 50 meter als doof te worden uitgevoerd of dient te worden voorzien van gebouwgebonden geluidschermen, waarachter wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden. Door deze maatregelen wordt eventuele hinder door het nieuwe busstation op een aanvaardbaar niveau gebracht.

Schietverenigingen

Onder de perrons van het station Amstel zijn twee schietverenigingen (binnenbanen) gehuisvest.

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

Conform de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" bedraagt voor binnenbanen de richtafstand 200 meter in de situatie van een rustig woongebied. In het geval van binnenbanen is het geluid de maatgevende richtafstand. Bij en rondom het Amstelstation is sprake van een gemengd gebied. De richtafstand kan in gemengd gebied verlaagd worden met één afstandsstap, dus tot 100 meter, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en milieuklimaat. Voor beide binnenbanen geldt dat bestaande woningen en de nieuw te bouwen woningen dichterbij zijn gelegen dan de richtafstand.

Voor beide schietverenigingen gelden de volgende geluidgrenswaarden ter plaatse van gevels van woningen:

- Langtijdgemiddeld geluidniveau van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dagperiode (7-19 u), de avondperiode (19-23 u) en de nachtperiode (23-7 u).
- Maximaal geluidniveau van 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dagperiode (7-19 u), de avondperiode (19-23 u) en de nachtperiode (23-7 u).

Geluidmetingen van de geluidproducties van de installaties konden niet worden uitgevoerd omdat het gebruik van een meetmast of -hengel niet was toegestaan, daarom is een schatting gemaakt van de geluidproductie veroorzaakt door de binnenbanen.

Schietvereniging aan de zuidzijde van het station

De installaties van de schietvereniging bevinden zich onder de stationskap aan de zuidzijde. De avondperiode is voor de geluidbeoordeling maatgevend.

De geluidproductie van de installaties leidt tot een zogenaamd galmniveau in de stationshal. Dit galmniveau zal zo laag zijn dat het beluisteren van mededelingen vanuit de omroepinstallatie niet wordt belemmerd. Het galmniveau gedurende mededelingen via de omroepinstallatie bedraagt circa 70 dB(A), gemiddeld over de hele hal. Het galmniveau als gevolg van de luchtinstallatie van de schietvereniging wordt veiligheidshalve geschat op langtijdgemiddeld 65 dB(A), over een gebied van maximaal 20 m rondom de installaties. De maximale geluidproductie, bij het doorlaten van knal- of ketsgeluiden via de installaties, zal naar verwachting niet of nauwelijks hoger zijn. Dit leidt tot een langtijdgemiddeld geluidniveau van circa 35 dB(A) ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen (blok D). Het maximale geluidniveau zal zeker minder dan 50 dB(A) bedragen.

Schietvereniging aan de noordzijde van het station

Aan het noordelijke einde van de stationskap is een afvoerpijp van de schietvereniging. Ook hier is de avondperiode het meest geluidrelevant.

Geluidmetingen van de geluidproductie van de installaties konden niet worden uitgevoerd omdat het gebruik van een meetmast of -hengel niet was toegestaan. Om die reden is een schatting gemaakt van de geluidproductie.

Op basis van ervaringcijfers wordt een langtijdgemiddelde geluidvermogen van de pijpuitlaat van maximaal 80 dB(A) geschat. In een volledig niet-geluidgedempte situatie van het kanaal kunnen knal- of ketsgeluiden tot een geluidvermogen van maximaal 90 dB(A) leiden.

De dichtstbijzijnde woningen, aan de Goudriaanstraat, zijn op circa 55 m van de pijpuitlaat gelegen. Ter plaatse van deze woningen worden een langtijdgemiddeld geluidniveau van circa 35 dB(A) of lager en een maximaal geluidniveau van 45 dB(A) of lager geschat. Aan de toegestane waarden ten aanzien van langtijdgemiddelde en maximale geluidniveaus wordt ruimschoots voldaan.

Conclusie schietverenigingen

Voor beide schietverenigingen geldt dat aan de toegestane waarden ten aanzien van langtijdgemiddelde en maximale geluidniveaus ruimschoots wordt voldaan.

Gelet op het feit dat geluid de maatgevende richtafstand (200 meter) is, en het onderzoek aangeeft dat ruimschoots aan de toegestane waarden ten aanzien van de geluidniveaus wordt voldaan, is de

reductie van de richtafstand aanvaardbaar.

Overigens bedraagt de richtafstand voor gevaar 10 meter, voor geur en stof bedraagt de richtafstand 0 meter. De bestaande en nieuw te bouwen woningen bevinden zich op een afstand van meer dan 10 meter van de schietbanen.

Invloed van het plan op de geluidbelastingen bij bestaande woningen

De effecten van de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen ten gevolge van de nieuwbouw is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting op woningen aan het IJslandpad/Bertrand Russelstraat en de woningen Omval/Van der Kunbuurt zeer beperkt zijn, namelijk maximaal 1,1 dB ten gevolge van railverkeer in de Omval/Van der Kunbuurt. Met het eigen gehoor zal deze toename, ook door het fluctuerende karakter van het verkeersgeluid, nauwelijks waarneembaar zijn. De toename van de geluidbelastingen worden, mede gezien de geringe hoogten van de geluidbelastingen als aanvaardbaar beschouwd, de toename zal niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.

Toets aan grenswaarden cumulatie

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

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefing op de geluidbelasting) worden verleend door het dagelijks Bestuur. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Indien de geluidbelasting ook de maximale ontheffingswaarde overschrijdt kan geen hogere waarde worden verleend, maar dient een dove gevel of een gebouwgebonden geluidscherm te worden toegepast.

De maximale ontheffingswaarde waarde bij wegen in binnenstedelijk gebied bedraagt 63dB en binnen het buitenstedelijk gebied 53 dB en voor spoorwegen 68 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 63 en 53 dB van wegverkeerslawaaï wordt niet overschreden. De maximale waarde van 68 dB van railverkeerslawaaï wordt alleen aan de westgevel van toren D overschreden.

Het plangebied biedt geen ruimte om de geluidgevoelige bebouwing op voldoende afstand van de wegen en spoorbaan te projecteren.

Maatregelen aan wegen

Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen in en rondom het plangebied zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van het Amstelstation en omgeving. Maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen in en rondom het plangebied niet voorzien en zijn ook niet wenselijk gezien de belangrijke verkeersfunctie van de wegen en het gebruik van de wegen door het openbaar vervoer. Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluidreducerende asfaltsoort. Geluidreducerend asfalt kan de geluidbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluidreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces. Om deze redenen wordt geluidreducerend asfalt zeer beperkt op het Amsterdamse wegennet toegepast. De kosten van het versneld opnieuw aanleggen zijn in dat proces vaak doorslaggevend. Omdat op dit moment de aanleg van geluidreducerend asfalt niet wordt voorzien, is hiermee geen rekening gehouden.

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

Maatregelen aan het spoor

De treinen en de spoorbaan zijn geen eigendom van Amsterdam. Geluidbeperkende maatregelen aan de treinen en railconstructie zijn gezien de kosten en de beperkte omvang van het project geen reële optie.

Maatregelen in het gebied tussen de wegen, spoor en de woningen.

Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen is geen optie. Ook de plaatsing van een scherm langs de spoorbaan is niet realistisch gezien de benodigde lengte en hoogte van het scherm. Geluidschermen langs de spoorwegen leiden pas tot de gewenste geluidreducties indien de geluidschermen zeer hoog en zeer lang worden uitgevoerd. Ter vergelijking: schermen aan weerszijden van de stationskap met een hoogte van 8 meter leiden pas op een beperkt aantal locaties tot de gewenste voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Ter plaatse van de meeste woningen is slechts sprake van een afname met 2 dB, waardoor nog steeds een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreedt. De kosten die gepaard gaan met de realisatie van deze schermen staan niet in verhouding tot de geringe geluidreductie. Ook om stedenbouwkundige redenen zijn schermen van deze omvang niet gewenst.

Maatregelen aan de woningen.

Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels op locaties waar de maximaal toelaatbare waarde wordt overschreden. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste geluidniveau in de woningen. Dove gevels zouden ook overwogen kunnen worden daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maar niet de maximaal toelaatbare waarde. Vanuit kostenoverwegingen en omdat dove of vliesgevels praktische bezwaren hebben, is het reëel voor vaststelling van hogere geluidswaarden te kiezen.

Toets aanwezigheid stille zijden - Amsterdam geluidbeleid

Volgens het geluidbeleid dienen woningen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld, in principe te beschikken over een stille zijde. Van dat principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Hoe groter de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, hoe zwaarder de motivering moet zijn. Onder een stille zijde wordt een gevel of geveldeel met een geluidbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde verstaan. Het doel hiervan is woningen te realiseren met verblijfsruimten, met name de slaapkamers, die op een natuurlijke wijze geventileerd kunnen worden zonder dat het geluidniveau in de woning de wettelijke binnenwaarden overschrijft. De ontwerpen van de woningplattegronden zullen op dit uitgangspunt gebaseerd moeten worden. Een dove gevel is een gevel zonder te openen delen. Het gemeentelijk geluidbeleid omvat regels voor het mogen onderbreken van een dove gevel.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op een aantal plekken niet direct een stille zijde is aan te merken. Zo nodig dienen hiertoe aanvullende maatregelen te worden getroffen. In het onderzoek worden mogelijke aanvullende maatregelen benoemd, die hieronder in de conclusie samengevat zijn opgenomen.

Blok A

Voor de realisatie van blok A zal een uitwerkingsplan moeten worden gemaakt. Blok A wordt in hoofdzaak aan de noordwestzijde door geluid belast afkomstig van het Julianaplein en het PrinsBernardplein. Ook het bovendeel van de gevel aan de oostzijde die van het Julianaplein is afgewend ondervindt een geluidbelasting die de eis voor een stille zijde (48 dB) met maximaal 7 dB overschrijft. Er zijn verschillende mogelijkheden om een stille zijde te creëren. Zo kan een stille zijde worden bereikt door aan de noordelijke rand van de plint van blok A en tussen blok A en het oostelijk gelegen bestaande kantoorgebouw een geluidscherm te plaatsen. Om stedenbouwkundige redenen is het echter gewenst de ruimte tussen het bestaande kantoorgebouw en Blok A open te houden. Voorts kan een stille zijde aan de oostgevel volledig bereikt worden door galerijen aan deze zijde te situeren, waarvan de (bijvoorbeeld verglaasde) balustraden een hoogte hebben van 1,8 meter en waarvan de onderzijden van de galerijplaten een stille zijde is het toepassen van serres. Voor deze serres gelden bijzondere voorwaarden van geluidabsorptie in de vereiste permanente

ventilatiestroken.

Het toepassen van een scherm is in stedenbouwkundig opzicht niet wenselijk. De afmetingen staan bovendien niet in verhouding tot de geringe geluidreductie en het kleine aantal woningen waarvoor het scherm dient. De andere maatregelen brengen te veel kosten met zich mee in relatie tot de vereiste geluidreductie. Gelet op de zwaarwegende stedenbouwkundige en financiële argumenten bestaan is het gerechtvaardigd voor blok A af te wijken van de eis van een stille zijde.

In het bestemmingsplan is daarom in de bouwregels geregeld dat iedere woning een geluidsluwe gevel of geveldeel zal krijgen. Deze gevels kunnen ook worden gecreëerd door bouwkundige voorzieningen zoals afsluitbare loggia's of serres. Voor blok A wordt wel de mogelijkheid opgenomen om middels een omgevingsvergunning van deze bouwregel af te wijken.

Blok B

Blok B wordt in hoofdzaak aan de westzijde door geluid belast afkomstig van het Julianaplein. De oostzijde, die van het Julianalaan is afgewend, ondervindt een gecumuleerde geluidbelasting die aan de eis voor een stille zijde (48 dB) voldoet. De meeste woningen aan de zijde van het Julianaplein hebben, bij tweezijdige oriëntatie, direct een stille zijde indien het blok wordt voorzien van een binnenhof. Eenzijdig georiënteerde woningen aan het Julianaplein dienen een stille zijde te krijgen door middel van serres. Voor deze serres gelden bijzondere voorwaarden van geluidabsorptie in de vereiste permanente ventilatiestroken. In de regels is het vereiste van een stille zijde vastgelegd.

Blok C

Ook blok C wordt in hoofdzaak belast aan de westzijde door geluid afkomstig van het Julianaplein. Een deel van de oostzijde, die van het Julianaplein is afgewend ondervindt een gecumuleerde geluidbelasting die aan de eis voor een stille zijde (48 dB) voldoet. De meeste woningen hebben, bij tweezijdige oriëntatie, direct een stille zijde indien het blok wordt voorzien van een binnenhof. Eenzijdige georiënteerde woningen aan het Julianaplein dienen een stille zijde te krijgen door middel van serres. Voor deze serres gelden bijzondere voorwaarden van geluidabsorptie in de vereiste permanente ventilatiestroken. In de regels is het vereiste van een stille zijde vastgelegd.

Blok D

Blok D wordt aan de westzijde in hoofdzaak belast door geluid afkomstig van de spoorweg. De voet van het blok wordt meersydig door geluid belast afkomstig van de Hugo de Vrieslaan en het Julianaplein. Het blok kent geen stille zijden. Voor alle gevels geldt dat stille zijden dienen te worden gerealiseerd door middel van serres of door galerijschermen. Voor de serres en de galerijschermen gelden bijzondere voorwaarden van geluidabsorptie. In de regels is het vereiste van een stille zijde vastgelegd.

De grenswaarde voor piekniveaus vanwege het busstation wordt overschreven tot een hoogte van 52 meter boven plaatselijk maaiveld. De noordgevels van de woningen van blok D zullen met galerijschermen of met verglaasde serres over de volledige woningbreedten een voldoende laag geluidniveau van het busstation ondervinden. Als deze voorzieningen niet worden ingezet, dan dient de genoemde noordgevel tot een hoogte van 50 meter als doof te worden uitgevoerd of dient deze gevel te worden voorzien van gebouwgebonden geluidschermen, waarachter wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden.

Uit het onderzoek blijkt dat vanwege spoorweglawaai de westzijde tot een hoogte van 43 meter uitgevoerd moet worden als dove gevel in geval er sprak is van een geluidgevoelige bestemming;

De grenswaarde voor piekniveaus (busstation) wordt tot een hoogte van 52 meter boven maaiveld overschreden, maatregelen zoals dove gevels serres etc. zijn nodig in geval van geluidgevoelige bestemmingen.

Het plaatselijk maaiveld ligt op 2,15 meter boven peil. In het bestemmingsplan wordt steeds gemeten

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

vanaf peil, dit betekent dat vanwege spoorweglawaai tot een hoogte van 45,15 meter uitgevoerd moet worden als dove gevel en tot een hoogte van 54,15 meter vanwege de piekniveaus. In de regels van het bestemmingsplan is dit vastgelegd.

7.4 Samenvatting en conclusie

Binnen het bestemmingsplan worden nieuwe woon-, werk- en commerciële voorzieningen gerealiseerd. De geluidgevoelige bestemmingen zijn, binnen dit plan, alleen woonbestemmingen, aanwezig in blok A, B, C en D.

De geplande woningen worden door geluid belast afkomstig van het te reconstrueren Julianaplein, de Gooiseweg, de Wibautstraat, de Treublaan, de Hugo de Vrieslaan/ Overzichtsweg en het spoortraject Amsterdam Centraal - Duivendrecht. Ook vallen de woningen binnen de invloedssfeer van een nieuw busstation dat is gepland ten noorden van blok D.

Daar waar de voorkeurswaarde wordt overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarden dienen hogere waarden te worden aangevraagd. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven.

Overzicht hogere waarden

Locatie	Bron	Hogere waarde [dB]
Blok A	Gooiseweg/Prins Bernhardplein/Wibautstraat	61
	Julianaplein	63
	Mr. Treublaan	49
	Spoorweg trajectnr. 395	61
Blok B	Julianaplein	60
Blok C	Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg	58
	Julianaplein	63
	Spoorweg trajectnr. 395	60
Blok D	Gooiseweg/Prins Bernhardplein/Wibautstraat	51
	Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg	60
	Julianaplein	60
	Spoorweg trajectnr. 395	68

Voorwaarden op grond van het Amsterdams geluidbeleid voor het verlenen van de hoger waarden is het realiseren van een stille zijde voor iedere woning. Hiertoe zullen voorzieningen als binnenhoven en maatregelen zoals serres moeten worden ingezet.

Ten aanzien van het geluid afkomstig van het nieuwe busstation worden aan de noordzijde van blok D galerijschermen, verglaasde serres over de volledige woningbreedte, dove gevels en geluidschermen ingezet en naar verwachting galerijvoorzieningen aan de oostgevel van de toren van blok D.

Door middel van metingen en berekeningen wordt geconcludeerd dat eventuele hinder door het trein- en metro- en busstation op een aanvaardbaar niveau is.

Op basis van ervaringscijfers wordt geconcludeerd dat eventuele hinder door beide schietverenigingen onder het trein- en metrostation om een aanvaardbaar niveau is.

Met toepassing van dove gevels en maatregelen voor stille zijden is het plan op geluidgebied inpasbaar. De situering van de dove gevels is op de verbeelding aangegeven. In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen om te zorgen dat een aanvaardbare akoestisch situatie is gewaarborgd.

Het ontwerpbesluit hogere waarden lag tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie (Bijlage 6 en Bijlage 5)

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Beleid, wet- en regelgeving

8.2.1 Wet- en regelgeving

EG-richtlijnen

Sinds mei 2008 is de Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze richtlijn vervangt de eerdere EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmpiegels voor de verschillende stoffen.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijnen verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Door middel van de wet, in samenhang met een pakket van (financiële) maatregelen, Europese samenwerking en samenwerking met andere overheden, worden de mogelijkheden om de luchtkwaliteit concreet aan te pakken, binnen de Europese en nationaalrechtelijke kaders, maximaal benut. De wet voorziet onder meer in het rijksprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

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

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

5. 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 (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Ten gevolge van de derogatie gelden binnen de krachtens de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelingen aangewezen agglomeraties, waaronder ook de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden genoemd in bijlage 2. Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan. Concreet betekent dit dat de normen voor stikstof op 1 januari 2015 moeten worden gehaald.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen lbm-projecten niet meer rechtstreeks aan de grenswaarden van luchtkwaliteit te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programmatoetsting" plaats. Dit bestemmingsplan is of bevat geen gebied dat is opgenomen in het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, dan wel de tijdelijke 1% grens voor 'niet in betekenende mate' overschrijden.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en motiveren.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Deze AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

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

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; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

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 die leidt tot een toename van maximaal 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.

8.2.2 Beleid

Het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (december 2006)

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Ook worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (maart 2006)

Schonere lucht heeft invloed op de kwaliteit van het leven en de gezondheid van de Amsterdammers. Hiervoor is het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit 2005 (inmiddels vervangen door de Wet Luchtkwaliteit). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. De voorgestelde maatregelen uit het Actieplan verbeteren de kwaliteit van de lucht in zijn geheel. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam kent een duidelijk doel, te weten het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. Het Actieplan bevat daartoe concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd.

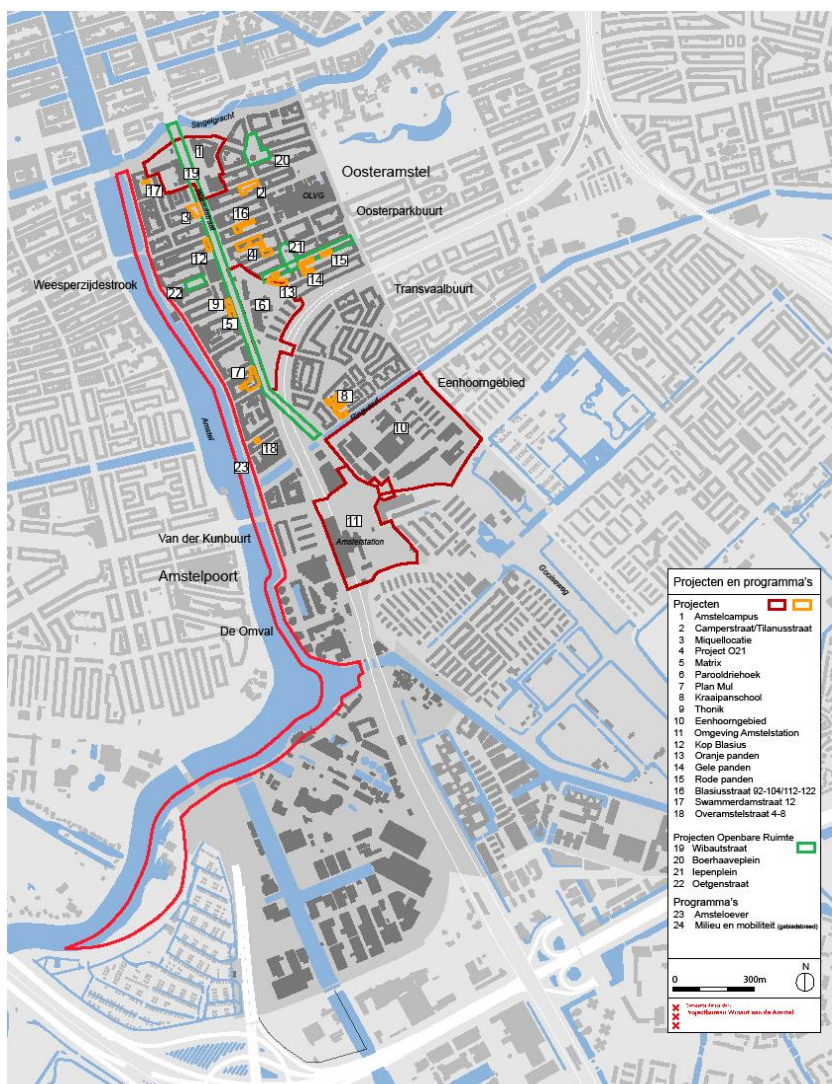
Voorrang voor een Gezonde Stad

Voorrang voor een Gezonde Stad is een van de vijftig acties uit het Actieplan Luchtkwaliteit. Met het plan Voorrang voor een Gezonde Stad wil de gemeente Amsterdam het personenverkeer in de stad schoner en efficiënter maken. Het college van B&W en de gemeenteraad hebben ingestemd met de maatregelen uit het plan 'Voorrang voor een Gezonde Stad' na een inspraakronde in de stad. Diverse opmerkingen en aanbevelingen uit de stad zijn verwerkt in de voorstellen die op 26 juni 2008 door de gemeenteraad zijn vastgesteld.

8.3 Resultaten onderzoeken

Voor het projectgebied Wibaut aan de Amstel, waar het gebied rondom het Amstelstation onderdeel van uitmaakt, is een onderzoek uitgevoerd naar het effect van het nieuwbouwprogramma op de luchtkwaliteit tussen nu en 2020 en is gekeken of de nieuwbouwplannen in overeenstemming zijn met de Wet luchtkwaliteit. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in het 'Onderzoek Luchtkwaliteit Wibaut aan de Amstel Studie naar het effect van het bouwprogramma in relatie tot de Wet luchtkwaliteit 2007', Ingenieursbureau Amsterdam, 23 oktober 2009 (Bijlage 14).

Binnen het projectgebied Wibaut aan de Amstel zullen tussen nu en 2020 verschillende ruimtelijke projecten worden gerealiseerd. Voor de afweging welke ruimtelijke projecten in samenhang bestudeerd worden in dit onderzoek heeft artikel 5, de anti-cumulatiebepaling van de AMvB "niet in betekenende mate bijdragen" als kader gediend. Op basis van dit artikel is besloten alle ruimtelijke projecten in de directe omgeving van de Wibautstraat, die nog niet onherroepelijk zijn, in samenhang te bekijken. In het onderzoek wordt voor de beantwoording van de vraag of de realisatie van het geplande nieuwbouwprogramma in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit 2007 onderzoek gedaan naar de vraag of het nieuwbouwprogramma op enig moment ten opzichte van de autonome situatie leidt tot een "in betekenende mate verslechtering" van de luchtkwaliteit binnen het studiegebied. Het onderzoek richt zich op de periode 2013 tot en met 2020.



Figuur 12: Wibaut aan de Amstel, projecten

In augustus 2010 heeft Ingenieursbureau Amsterdam een actualisering gedaan op bovengenoemd onderzoek om de effecten van de toen gewijzigde emissiefactoren en achtergrondwaarden op de luchtkwaliteit in het projectgebied WADA te onderzoeken. Naar aanleiding van de "Verkeersstudie Wibaut aan de Amstel fase 2" zijn er in november 2010 nieuwe verkeerscijfers bekend gemaakt. Tevens zijn er door het RIVM in maart 2012 nieuwe achtergrondwaarden en emissiefactoren gepubliceerd voor de verschillende rekenjaren in de luchtkwaliteitsmodellen. Ten behoeve van het actueel houden van het luchtkwaliteitsonderzoek is het noodzakelijk om het effect van de nieuwe verkeerscijfers en het effect van gewijzigde emissiefactoren en de gewijzigde achtergrondwaarden op de luchtkwaliteit te onderzoeken. Het programma is om deze redenen opnieuw getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit 2007, Actualisering van het luchtkwaliteitsonderzoek in het projectgebied WADA, IBA, (Bijlage 15).

Nieuwbouwprogramma Wibaut aan de Amstel

Tussen nu en 2015 zijn de huidige plannen om binnen het projectgebied Wibaut aan de Amstel per saldo 280.000 m² extra bruto vloeroppervlak (nieuwbouw-sloop) te realiseren. De nieuwbouw bestaat deels uit woningen, deels uit kantoren en deels uit voorzieningen en concentreert zich voor het overgrote deel rond vier gebieden binnen Wibaut aan de Amstel.

Gebruikte rekenmodellen

De luchtkwaliteit in dit onderzoek is vastgesteld met behulp van het meest recente CAR II model. Voor het eerste onderzoek is vastgesteld met CAR II, versie 8.1 en de laatste actualisatie met versie 11.0. Met dit model is het mogelijk de effecten van verkeer of toename van verkeer op de luchtkwaliteit vast te stellen. Deze modelversie berekent de luchtkwaliteit op tienden van procenten nauwkeurig. De verkeerscijfers voor dit onderzoek zijn gehaald uit de "Verkeersstudie Wibaut aan de Amstel fase II", d.d. 27 augustus 2010 (Bijlage 9).

Uit de rapporten blijkt dat de luchtkwaliteit tussen 2007 en 2015 sterk verbetert ondanks het geplande bouwprogramma Wibaut aan de Amstel. Verder blijkt dat in de periode 2008 tot en met 2015 de berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide steeds ver beneden de geldende grenswaarde ligt van 60 microgram per kubieke meter tussen 2008 en 2015 en 40 microgram per kubieke meter in het jaar 2015. Dit is in de situatie dat de bouwplannen worden gerealiseerd. De jaargemiddelde concentratie fijn stof, welke ook verbetert over de jaren, voldoet in 2008 reeds aan de grenswaarde van 2011 van 40 microgram per kubieke meter. Dit geldt ook voor het aantal overschrijdingsdagen. Deze ligt in 2008 reeds onder de gestelde norm voor 2011 van 35 dagen.

In relatie tot de onderzoeksvraag van dit rapport: "Leidt het nieuwbouwprogramma op enig moment tot een in betekenende mate verslechtering van de luchtkwaliteit op de wegen binnen het studiegebied?", blijkt het volgende.

De realisatie van het bouwprogramma leidt in 2015 tot een berekende verslechtering van de luchtkwaliteit. De verslechtering is maximaal 0,8 microgram per kubieke meter voor stikstofdioxide en 0,1 microgram per kubieke meter voor fijn stof. Omdat ten gevolge van de bouwfasering het nergens de verwachting is dat in het studiegebied tussen 2013 en 2015 de verslechtering van de planontwikkeling groter is dan 1,2 microgram per kubieke meter, typeert de Wet luchtkwaliteit 2007 de planontwikkeling als Niet In Betekenende Mate (NIBM). Dientengevolge is de planontwikkeling tot en met 2015 in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007.

Naar aanleiding van de in maart 2012 gepubliceerde achtergrondwaarde en de aanpassing van het rekenmodel CAR II is het rapport luchtkwaliteit geactualiseerd. De resultaten ten opzichte van het eerste onderzoek zijn als volgt.

In het onderzoek d.d. 17 augustus 2010 zijn alleen de verkeerscijfers van het jaar 2015 gebruikt voor de berekeningen, dus voor het vergelijken van de 2 onderzoeken wordt ook alleen gekeken naar de berekeningen met de verkeerscijfers voor het jaar 2015.

Voor NO₂ zijn de hoogste verschillen zowel in het prognose jaar 2015 als 2020 te zien op de Hugo de Vrieslaan. De verslechtingen bedragen daar respectievelijk 2,0 µg/m³ en 1,5 µg/m³. Op de overige wegtracés liggen de verslechtingen tussen de 0,5 µg/m³ en de 0,8 µg/m³. Alleen in 2020 is er op Mauritskade een verbetering waar te nemen van 0,2 µg/m³. De gewijzigde achtergrondwaarden liggen ten grondslag aan deze veranderingen (ze zijn hoger geworden). Ten opzichte van het vorige onderzoek geeft de actualisatie voor NO₂ in 2015 en 2020 een net iets ongunstiger beeld van de luchtkwaliteit.

Voor PM10 ligt het iets anders hier zien we ten opzichte van het vorig onderzoek verbeteringen. In 2015 bedraagt de hoogste verbetering 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ op diverse wegtracés. Op de overige wegtracés liggen de verbeteringen tussen de 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en de 1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In 2020 bedraagt de hoogste verbetering 1,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ op diverse wegtracés. Op de overige wegtracés liggen de verbeteringen tussen de 0,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en de 1,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De gewijzigde achtergrondwaarden liggen ook hier ten grondslag aan deze veranderingen (ze zijn net iets lager geworden). Ten opzichte van het vorige onderzoek geeft de actualisatie voor PM10 een net iets gunstiger beeld van de luchtkwaliteit.

De actualisatie is verricht op basis van het mogelijke bouwprogramma in het ontwerpbestemmingsplan, bij vaststelling is het bouwprogramma ten opzichte van het ontwerp gewijzigd. Het gewijzigde programma houdt een afname in ten opzichte van het oorspronkelijke programma. Het kleinere programma zal leiden tot minder verkeersbewegingen en een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Dit betekent dat ook met het gewijzigde programma zullen de gestelde normen niet overschreden worden en zal het project nog steeds niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit het geactualiseerde rapport blijkt dat ondanks de gewijzigde emissiefactoren en achtergrondwaarden en de nieuwe verkeerscijfers geen normen worden overschreden. Ook met de nieuwe verkeerscijfers en de gewijzigde achtergrondwaarden en emissiefactoren draagt het geplande programma nog steeds niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De planontwikkeling is dus nog steeds in overeenstemming met de Wet Luchtkwaliteit 2007.

8.4 Conclusie

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit volgt dat binnen het plangebied de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden en dat er evenmin sprake is van dreigende overschrijding van deze waarden. Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de planrealisatie.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Binnen het plangebied vindt geen gevaarlijke stoffentransport over de weg, het water of per aardgasbuisleiding plaats. Wel worden gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd. Aan de westzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam - Duivendrecht. De externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door het transport over deze spoorlijn van gevaarlijke stoffen zijn onderzocht in de studie 'Externe veiligheid spoor Amstelstation ((Adviesgroep Aviv BV, 9 april 2009, geactualiseerd 3 juni 2010, Bijlage 16 en Bijlage 17).

De berekening is uitgevoerd met RBM II versie 1.3. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) zijn berekend voor de toekomstige situatie zonder en met realisatie van het bouwplan. Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM, 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004). Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Ministerie van I&M, 2011).

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans op een groep slachtoffers acceptabel is.

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico's te verantwoorden. Voor transportgerelateerde risico's hoeft dit alleen als er sprake is van (significante) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het bestuur van de veiligheidsregio/regionale brandweer dient in de gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

In de verantwoording van het groepsrisico moeten samengevat de volgende punten worden behandeld:

Het groepsrisico;

- de bijdrage van de ontwikkeling aan het groepsrisico
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico;
- de mogelijkheden voor de hulpverlening voor beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Binnen het plangebied vindt geen gevaarlijke stoffentransport over de weg, het water of per aardgasbuisleiding plaats. Wel worden gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd. Aan de westzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam - Duivendrecht.

9.2 Beleid, wet- en regelgeving

Besluit externe veiligheid Inrichtingen

Artikel 8 en 12 van het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (BEVI) schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit als een bestemmingsplan getoetst moet worden aan normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van activiteiten bij risico-inrichtingen.

Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van risicobedrijven als bedoeld in het BEVI. Nadere analyse van externe veiligheidsrisico's als gevolg van risicobedrijven is daarom niet nodig.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid).

Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externerveiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2010 moet worden uitgegaan van het besluit tot wijziging van de circulaire RNVGS van 15 december 2009. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, wegen en spoorwegen opgenomen.

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Ontwikkelingen in het beleid en regelgeving

De risico's in deze rapportage zijn berekend op basis van het huidige externe veiligheidsbeleid. Het huidige beleid over de afweging van veiligheidsbelangen in relatie tot de omgeving is, zoals in het voorgaande beschreven, gestoeld op een risicobenadering.

Het externe veiligheidsbeleid voor transport is in ontwikkeling. Bij het ministerie van V&W bestaat het voornemen om voor vervoer, net zoals bij inrichtingen, te komen tot een wettelijk kader voor zowel nieuwe als bestaande situaties. Er wordt door V&W gewerkt aan een opzet van het basisnet water, weg en spoor. Het basisnet omvat alle (rijks)infrastructuur (spoorwegennet, hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet) die is aangewezen voor het vervoer van nader te bepalen gevaarlijke stoffen. Opzet is dat in het basisnet per modaliteit een aantal categorieën worden onderscheiden. Aan elke categorie zijn veiligheidszones (zoneringen met ruimtelijke beperkingen) en plafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen verbonden (gebruiksruimte). Deze zones kunnen per modaliteit een verschillende omvang hebben. Bij het basisnet wordt zoveel mogelijk uitgegaan van drie hoofdcategorieën infrastructuur:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen krijgt geen beperkingen opgelegd, maar er gelden wel ruimtelijke beperkingen.
2. Er gelden beperkingen voor het vervoer en voor ruimtelijke ontwikkelingen.
3. Er gelden alleen beperkingen voor het vervoer en er gelden geen ruimtelijke beperkingen.

Langs het basisnet worden duurzame veiligheidszones vastgelegd. Binnen de veiligheidszone mogen gemeenten geen kwetsbare objecten realiseren. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt de veiligheidszone als richtwaarde. Buiten de veiligheidszone mogen decentrale overheden zelf bepalen wat 'verantwoorde ruimtelijke ontwikkelingen' zijn. In stedelijk gebied wordt gedacht aan een speciaal regime waarbij voor Externe veiligheid spoor een kleinere afstand wordt toegestaan (de minimale afstand is de afstand tot PR 10-6 contour berekend voor x-maal het geprognosticeerde toekomstig transport).

In het gebied dat tot op 200 meter van de infrastructuur ligt, de GR-zone, is het groepsrisico daarbij leidend. Als een gemeente besluit tot ruimtelijke verdichting, waardoor het groepsrisico toeneemt, dan draagt zij hiervoor zelf de politieke verantwoordelijkheid en de verantwoordingsplicht.

Het basisnet zal wettelijk worden verankerd. Die wettelijke verankering krijgt de vorm van een kaart die de infrastructuur per modaliteit onderverdeelt in een aantal categorieën, die zich onderscheiden naar de aan te houden veiligheidsafstanden voor de ruimtelijke ordening, de zogeheten veiligheidszones. Een procedure voor de toetsing van ruimtelijke en vervoersontwikkelingen aan afstandstabellen dan wel risiconormen.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven omtrent externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolven of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezig in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat 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 van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle

activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten 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 meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de rijksoverheid.

Hoewel Amstelstation e.o. niet op de risicokaart is opgenomen, betekent dit niet dat externe veiligheid geen aspect is om te onderzoeken.

9.3 Resultaten onderzoeken

De externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door het transport over deze spoorlijn van gevaarlijke stoffen zijn onderzocht in de studie 'Externe veiligheid spoor Amstelstation, Adviesgroep AVIV, 9 april 2009 (Bijlage 16) en GR spoor Amstelstation, Adviesgroep AVIV, 3 juni 2010 (Bijlage 17). De berekening is uitgevoerd met RBM II versie 1.3. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) zijn berekend voor de toekomstige situatie zonder en met realisatie van het bouwplan. In deze studie zijn de berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie (gegevens ProRail voor het jaar 2007) en de toekomstige situatie (gebaseerd op de marktverwachting voor het jaar 2020 opgesteld door ProRail in 2007, representatief geacht voor 2020). Voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met de beëindiging van het transport van ammoniak van Geleen naar IJmuiden. Voor de huidige situatie is aangenomen dat het transport voor 33% gedurende de dag en voor 67% gedurende de nacht plaatsvindt. Verder is aangenomen dat het transport van ammoniak in bloktreinen plaatsvindt, het overige transport in bonte treinen.



Figuur 13: Globale ligging spoortraject met breedte

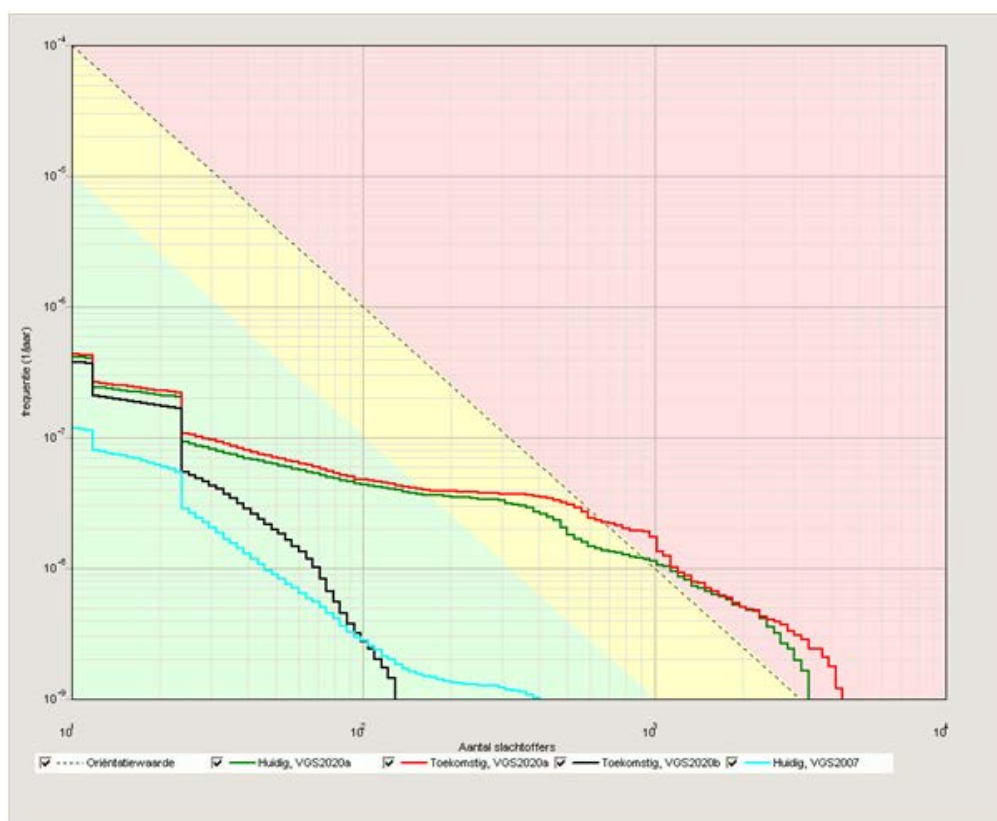
Plaatsgebonden risico

Uit het genoemde onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor lager is dan 10^{-6} per jaar en dus geen beperkingen oplegt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Groepsrisico

In de huidige situatie is het groepsrisico nihil omdat er niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd over het spoortraject langs het Amstelstation. Voor de berekening van het mogelijke groepsrisico in de toekomst is uitgegaan van de meest recente vervoersprognoses van ProRail uit 2007. Er is gerekend voor twee mogelijke toekomstige situaties met betrekking tot het vervoer:

- Een toekomstige situatie met Basisnet spoor. In deze situatie wordt, conform het bestuurlijk geaccordeerde basisnet spoor, uitgegaan van risicoarm samengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het zogenaamde "warme BLEVE scenario" kan worden uitgesloten. In deze toekomstige situatie is een groepsrisico (GR) berekend van 0,16 maal de oriëntatiewaarde. De bijdrage van de toekomstige bebouwing is 0,03.
- Een toekomstige situatie zonder Basisnet spoor. In deze situatie wordt uitgegaan van "bont" samengestelde treinen, waardoor bij de risicoberekeningen het zogenaamde "warme BLEVE scenario" niet wordt uitgesloten. In deze situatie is een groepsrisico (GR) berekend van 3,42 maal de oriënterende waarde.



Figuur 14: Groepsrisico ter hoogte van het Amstelstation

Amsterdam heeft er, op basis van het bestuurlijk akkoord dat de ministers Eurlings en Huizinga op 8 juli 2010 hebben bereikt met bedrijven, gemeenten en provincies, vertrouwen in dat het basisnet spoor op korte termijn zal worden vastgelegd in regelgeving. In dat geval geldt de berekening volgens de situatie met Basisnet Spoor en ligt het GR dus ruim onder de oriëntatiewaarde.

Echter, ook als het basisnet onverhoopt geen doorgang vindt, is Amsterdam van mening dat de ontwikkeling van het gebied rond het Amstelstation verantwoord kan plaatsvinden. De onderbouwing hiervoor is gebaseerd op het daadwerkelijke huidige vervoer en de mogelijkheden die Amsterdam heeft om zelf de vervoersstroom te beïnvloeden.

Het berekende GR in de situatie zonder basisnet spoor is uitsluitend het gevolg van een geprognoseerde vervoersstroom (Beleidsvrije marktverwachting ProRail 2007) van stofcategorie A (brandbare gassen) die zijn oorsprong heeft in het Amsterdamse havengebied en van daaruit wordt afgevoerd richting Utrecht en verder. In de huidige situatie vindt er geen vervoer van brandbaar gas per spoor plaats vanuit de haven. Dit blijkt ook uit de realisatiecijfers van ProRail uit de afgelopen jaren.

Er is slechts één bedrijf (Amsterdam Container Terminal, ACT) in de haven in het bezit van een milieuvergunning die (beperkt) vervoer van brandbaar gas per spoor mogelijk maakt. Indien gebruik zou worden gemaakt van deze mogelijkheid tot vervoer dan zou het groepsrisico ten gevolge daarvan ruim onder de oriëntatiewaarde blijven.

De gemeente Amsterdam is het bevoegd gezag voor de containerterminal en tevens verhuurder van de terminal. Amsterdam kan dus via de milieuvergunningen sturen op beperking van de risico's van genoemd bedrijf, maar ook van andere bedrijven die zich zouden willen vestigen in de haven.

De gemeente Amsterdam onderkent dat het van belang is voor de haven van Amsterdam om bereikbaar te zijn en blijven voor alle goederensoorten en dat vervoer van gevaarlijke stoffen dus mogelijk moet zijn. De gemeente Amsterdam hecht er echter belang aan dat risico's voor de woongebieden niet onaanvaardbaar hoog kunnen worden. Hier zal via de milieuvergunningen op worden gestuurd. Met Haven Amsterdam is verder afgesproken dat Amsterdam, indien nodig, via privaatrechtelijke regelingen met bedrijven zorg draagt voor risicoarm samengestelde treinen ingeval basisnet spoor onverhoopt niet tot stand komt. Amsterdam is in die situatie dus bereid en bevoegd om afspraken te maken met bedrijven over het risicoarm samenstellen van treinen die de haven van Amsterdam verlaten.

In de praktijk kan het groepsrisico ter hoogte van Amstelstation dus niet stijgen tot boven de oriëntatiewaarde. Amsterdam zal hier zelf op sturen en, indien dit noodzakelijk blijkt, afspraken vastleggen met bedrijven om de risico's te beperken.

Hoewel het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde blijft, neemt het groepsrisico wel beperkt toe door het toevoegen van bebouwing in combinatie met de geprognoseerde vervoersstromen. Om deze reden is invulling gegeven aan de overige onderdelen van de verantwoording van het groepsrisico, te weten hulpverlening en zelfredzaamheid. Hiertoe is ook de regionale brandweer om advies gevraagd [Advies regionale brandweer van 7 juli 2010].

Brandweeradvis, hulpverlening en zelfredzaamheid

De brandweer baseert haar advies (Bijlage 18) op de mogelijkheid van een incident met brandbare gassen of vloeistoffen of giftige stoffen. In het advies geeft de brandweer aan dat treinincidenten met gevaarlijke stoffen schaars zijn maar dat de mogelijke effecten groot kunnen zijn. De brandweer geeft ook aan dat de primaire gevolgen van een mogelijk incident met een ketelwagon met LPG of een giftig gas niet altijd kunnen worden bestreden. Door een groot aantal aanwezige personen in de omgeving van het spoor kan bij een ramp het aantal gewonde slachtoffers zo groot zijn dat de hulpvraag groter is dan het hulpaanbod.

De brandweer geeft in haar advies risicobeperkende maatregelen ter overweging. De maatregelen zijn onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De brandweer geeft de volgende maatregelen ter overweging:

- Vermindering hoeveelheden transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Voorzieningen aan het spoor en aan goederentreinen treffen om het risico op een ongeval te verkleinen

- Het vermijden van het transport van treinen met een gemengde samenstelling waarbij spoorwagons met LPG en spoorwagons met brandbare vloeistoffen naast elkaar kunnen voorkomen.
- Over het uitvoeren van de genoemde bronmaatregelen kan in het kader van dit ruimtelijk plan niet worden beslist. Wat betreft giftig gas (ammoniak) is het wel zo dat deze stof niet meer wordt vervoerd sinds eind 2009 (convenant DSM en VROM) en LPG in de huidige situatie ook niet vervoerd wordt. Zoals beschreven ziet Amsterdam erop toe dat de stroom LPG niet te veel toeneemt en dat dit vervoer in risicoarme treinen wordt samengesteld. De bronmaatregelen die al genomen zijn en eventueel nog genomen worden richten zich dus met name op de stoffen waarvan de effecten niet beheersbaar zijn.

Effectbeperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. De brandweer geeft de volgende effectbeperkende maatregelen ter overweging.

- Mogelijkheden onderzoeken om constructie van (nieuwe) gebouwen in het effectgebied zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een BLEVE.
- Bij (nieuwe) gebouwen in het invloedsgebied een systeem installeren waarmee snel en centraal de ventilatievoorziening uitgeschakeld en afgesloten kan worden, waardoor tijdig de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden. Hierdoor kan worden voorkomen dat na een incident waarbij een giftig (rook)gas is vrijgekomen het gas zich in de gebouwen verspreidt.
- Zorgen voor bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening in het plangebied om de mogelijke gevolgen van een incident te kunnen bestrijden.
- Minimaal voldoen aan het basisniveau zoals beschreven in de handleiding van het NVBR.

Ook voor voorzieningen aan gebouwen geldt dat hierover niet kan worden beslist in het kader van het bestemmingsplan.

Wat betreft bereikbaarheid benadrukt de brandweer in haar advies omtrent hulpverlening de 2 zijdig bereikbaarheid van de verschillende planonderdelen, zoals het station, de parkeergarages, het winkelcentrum etc. en van individuele bouwwerken. De brandweer benadert een incident bovenwinds en moet derhalve van 2 verschillende windrichtingen aan kunnen rijden. Het gehele plangebied voor Amstelstation is van meerdere kanten bereikbaar, zodat aan deze wens van de brandweer voldaan wordt met het huidige ontwerp.

Wat betreft bluswatervoorziening zal in het plangebied worden voorzien in minimaal het basisniveau als voorgesteld door de brandweer.

De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening worden afgestemd met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplannen (BBA) van Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. De brandweer geeft de volgende maatregelen in overweging:

- Expliciete communicatie vooraf over de risico's en hoe men moet handelen bij een incident met gevaarlijke stoffen op het spoor.
- Zeker stellen dat mensen die in het effectgebied verblijven snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) incident met gevaarlijke stoffen op het spoor.
- Interne noodplannen bij bedrijven en/of instellingen in het effectgebied kunnen er voor zorgen dat bij een dreigende BLEVE of een dreigende blootstelling aan giftige gassen juist wordt opgetreden
- Bij de locatiekeuze en bij het ontwerp van de woningen voor ouderen en mindervalide personen rekening houden met het geven dat zij minder zelfredzaam zijn.

De communicatie over risico's van gevaarlijke stoffen gebeurt via de wettelijke kanalen als de provinciale risicokaart. Amsterdam communiceert op dit moment niet actief over de risico's van

gevaarlijke stoffen.

Bij een dreigend incident zijn verschillende maatregelen mogelijk. Zo kan via de omroepinstallaties van het NS station worden gecommuniceerd over de risico's en te ondernemen acties en kunnen bij de ontwikkeling van mogelijke functies aan het spoor worden zorggedragen voor een vluchtweg van het spoor af. Daarnaast zullen voor de verschillende publieke en bedrijfsfuncties in het gebied worden bedrijfsnoodplannen en/of ontruimingsplannen opgesteld. Deze worden ingediend de bij aanvraag gebruiksvergunning.

De ontwikkelde functies nabij het spoor zullen niet speciaal bestemd zijn voor minder zelfredzame mensen, zoals zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen, waarvan de fysieke veiligheid situatie extra aandacht vraagt van de nood- en hulpdiensten. Er mag dus vanuit worden gegaan dat de aanwezigen in het plangebied gemiddeld zelfredzaam zullen zijn.

Verder zal bij de ontwikkeling van functies aan het spoor worden zorggedragen voor een mogelijke vluchtweg van het spoor af.

Om de risico's nog verder te beperken en te beheersen worden, ook aansluitend bij het advies van de brandweer, de volgende maatregelen getroffen:

- Bereikbaarheid van twee zijden
- Voldoende bluswater
- Geen voorziening speciaal voor minder zelfredzamen direct aan het spoor
- Overleg met ontwikkelaars over bouwkundige voorzieningen als centraal afsluitbare ventilatie- en omroepsystemen.

Gewijzigd programma

Het onderzoek naar externe veiligheid is gebaseerd op het programma van het ontwerpbestemmingsplan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is het programma ten opzichte van het ontwerp gewijzigd. Deze wijziging houdt een afname in van het programma ter plaatse van blok A. De discotheek is vervallen en het kantoorvloeroppervlak is verminderd van maximaal 18.500 m² tot maximaal 7.300 m². Deze vermindering van het programma heeft gevolgen voor de externe veiligheid.

Binnen het invloedsgebied van het spoor zullen minder personen aanwezig zijn. In het geval van een calamiteit zullen er minder slachtoffers vallen, het groepsrisico zal lager zijn. Dit gunstige effect is het grootst als het betreffende gebouw dicht bij het spoor staat, bijvoorbeeld enkele tientallen meters. Bij een afstand van enkele honderden meters is er slechts een verwaarloosbaar (in dit geval positief) effect.

9.4 Conclusie

et plangebied bevindt zich in het invloedsgebied van het spoortraject Muiderpoort-Duivendrecht. Over dit traject worden mogelijk in de toekomst gevaarlijke stoffen vervoerd. Het is nog niet duidelijk of dit transport ook daadwerkelijk zal gaan plaatsvinden. Het geprognosticeerde transport legt geen directe beperkingen op aan de voorziene ruimtelijk ontwikkelingen. Ook het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde als wordt uitgegaan van de bestuurlijk geaccordeerde afspraken van het basisnet spoor. Mocht het basisnet onverhoopt geen doorgang vinden, dan draagt Amsterdam de verantwoordelijkheid zelf de risico's te beheersen. Hierover zijn reeds afspraken gemaakt. Op basis van de hoogte van het berekende risico worden de voorziene ontwikkelingen aanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

10.1 Algemeen

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:

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

10.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (2009). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

1. de richtafstandenlijst;
2. twee omgevingstypen;
3. een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank en dergelijke) dat in de lijst

is genoemd.

Amstelstation e.o. is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels en (kleine) bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdstructuur liggen - zoals het onderhavige plangebied - behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

In geval van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstap worden verkleind. De richtafstanden behorende bij een gemengd gebied zijn dan als volgt weer te geven:

Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied (dit is de gewone standaard met 1 verlaagd vanwege gemengd gebied)

Categorie 1	0 meter
Categorie 2	10 meter
Categorie 3.1	30 meter
Categorie 3.2	50 meter
Categorie 4.1	100 meter
Categorie 4.2	200 meter
Categorie 5.1	300 meter
Categorie 5.2	500 meter
Categorie 5.3	700 meter
Categorie 6	1000 meter

Belangrijk is dat de VNG-lijst slechts een hulpmiddel is om waar nodig (in nieuwe situaties) bedrijven en woningen (of andere milieugevoelige objecten) te scheiden (en ziet niet op onderlinge hinder die bedrijven van elkaar kunnen ondervinden). De lijst wordt gemotiveerd toegepast, afwijken van de lijst voor concrete situaties is mogelijk, mits – wederom – gemotiveerd.

In het bestemmingsplangebied komt een activiteit voor die op de bij de regels behorende VNG-lijst is opgenomen. Het gaat om het busstation dat binnen categorie 3.2 valt, hetgeen een afstand richtafstand van 50 m tot de voorziene woningbouw met zich brengt. Deze afstand wordt met name bepaald door het aspect geluid. Gelet op de geluidsmaatregelen die worden getroffen aan blok D (zie ook paragraaf 7.4) levert de aanwezigheid van het busstation geen beperking op voor de voorziene woningbouw.

10.3 Conclusie

Er is onderzocht in hoeverre de geplande woningbouw mogelijk is gelet op de aanwezigheid van het busstation dat gelet op de VNG-lijst een 3.2 categorisering kent. Hoewel de richtafstand tot de geprojecteerde bouw kleiner is dan 50 m treedt er door de maatregelen die getroffen worden aan blok D naar aanleiding van het akoestische onderzoek geen belemmering op voor de voorziene woningbouw.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

De bodemkwaliteit van het plangebied is in 2004 onderzocht om te beoordelen of eventueel aanwezige bodemverontreiniging een belemmering vormt voor de komende stedenbouwkundige ontwikkelingen (Bijlage 19, Cauberg- Huygen, milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek omgeving Amstelstation, februari 2004). Door dit onderzoek is een goed beeld ontstaan van de bodemkwaliteit.

11.2 Beleid, wet- en regelgeving

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming, inclusief de aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringplicht die direct van kracht is. Voor oude vervuilingen van bodemverontreiniging is de start van de sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst.

Met name de saneringsverplichtingen zijn voortaan gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is meer flexibel geworden: het is niet altijd nodig de hele vervuiling aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. De vernieuwde wet houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. Voortaan wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, wordt de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging beperkt en worden de nodige beheersmaatregelen getroffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Uniforme saneringen (BUS)

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- a. het betreft saneringen met open ontgravingen;
- b. in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- c. de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- d. er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Bouwstoffenbesluit

Voor hergebruik van grond wordt nu gebruik gemaakt van het Bouwstoffenbesluit. Het Bouwstoffenbesluit geeft een algemeen beschermingsniveau voor de bodem maar ook het oppervlaktewater. Hergebruik van (secundaire) bouwstoffen wordt hiermee gestimuleerd maar is aan beperkingen gebonden. Grond kan middels het Bouwstoffenbesluit in een werk terugneembaar worden toegepast. Als het werk zijn functie heeft vervuld dan moet de grond echter ook weer worden verwijderd. Als aanvulling op het Bouwstoffenbesluit is er de ministeriële vrijstellingsregeling grondverzet gekomen. Deze vrijstellingsregeling maakt het mogelijk om middels een bodemkwaliteitskaart grond als bodem (zonder terugneembaarheid) toe te passen. In de loop van 2007 zal het besluit Bodemkwaliteit het deel van het Bouwstoffenbesluit dat hergebruik van grond behelst vervangen. Bagger en andere onderdelen van het Bouwstoffenbesluit zullen worden

ondergebracht in een regeling Bagger en bijvoorbeeld onderdeel gaan uitmaken van het Bouwbesluit.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodem van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Hierin is het functiegericht en kosteneffectief saneren opgenomen en zijn de regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem toegevoegd.

Op landelijk niveau is het saneringsbeleid in beweging, waarbij duurzaam bodemgebruik meer centraal komt te staan. Het bodemsaneringsbeleid van het ministerie van VROM is op dit moment volledig opgenomen in het AUB. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van VROM en de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar.

11.3 Resultaten onderzoeken

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn. Daarop bestaan enkele uitzonderingen, waar alvorens te kunnen bouwen aanvullend onderzoek worden verricht dan wel gesaneerd zal moeten worden.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in het kader van een bestemmingsplan een watertoets worden verricht. In de watertoets wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij het totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

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

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

12.2 Beleid, wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. In dat jaar moet het oppervlaktewater en grondwater van de lidstaten voldoen aan de milieudoelstellingen zoals omschreven in artikel 4 van de richtlijn. De lidstaten moeten er voor zorgen dat voor oppervlaktewateren de best mogelijke ecologische en chemische toestand wordt bereikt die redelijkerwijs haalbaar is. Voor grondwater geldt dat een goede chemische toestand moet worden gerealiseerd. Bovendien moet een evenwicht worden bereikt tussen onttrekking en aanvulling van grondwater.

Waterwet

In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

De Waterwet heeft diverse wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900.

Ook zal de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming zijn geïntegreerd in de Waterwet.

Ontgrondingenwet

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Ontgrondingenwet is het in beginsel verboden om zonder vergunning te ontgronden of als eigenaar/gebruiker van een onroerende zaak toe te laten dat ontgroning op die zaak plaatsvindt zonder vergunning.

De bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning berust blijkens artikel 8, tweede lid, van de wet bij Provinciale Staten van de provincie waarin de betrokken onroerende zaak is gelegen.

Provinciale verordening met betrekking tot ontgroning

De regelgeving van de provincie op het gebied van ontgroning is opgenomen in een provinciale verordening van 11 mei 1998. Op grond van deze verordening is geen vergunning vereist voor het aanleggen of wijzigen van watergangen, waterpartijen etc., indien de hoeveelheid af te voeren oppervlaktedelfstoffen (grond) minder is dan 10.000 m³.

Keur

In artikel 78 van de Waterschapswet is bepaald dat het waterschap een verordening mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". Op 26 november 2009 heeft het Algemeen Bestuur van het Waterschap Amstel, Gooi (AGV) de Keur AGV 2009 vastgesteld. De keur is op 22 december 2009 in werking getreden.

In de periode van de procedure tot het vaststellen van onderhavig bestemmingsplan werd een herziening van de Keur 2009 voorbereid. Het ontwerp Keurbesluit lag van 10 februari 2011 tot 14 april 2011 ter inzage en is vastgesteld en op 1 december 2011 is de Keur AGV 2011 in werking getreden.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. Artikel 3.1.1 en artikel 3.13 van de Keur AGV 2011 zijn in het kader van dit bestemmingsplan in het bijzonder van belang.

Artikel 3.13 bepaalt dat het niet is toegestaan zonder vergunning in de kernzone en beschermingszones aangewezen verhalen waterkeringen en in beschermende gronden te graven of grond te verwijderen, werken aan te brengen, te hebben of te verwijderen.

In artikel 3.13 is bepaald dat het verboden is om zonder vergunning meer dan 1.000 m² verhard oppervlak aan te leggen binnen stedelijk gebied.

Rijksbeleid*Vierde Nota Waterhuishouding*

Het beleid in deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. De hoofddoelstelling van de vierde nota waterhuishouding is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik gegarandeerd blijft.

De nota pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Een groeiende economie, een groeiende bevolking, de wens te bouwen in en aan het water, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de diffuse verontreiniging en vervuilde waterbodems, de voortschrijdende bodemdaling en de verandering van het klimaat maken het noodzakelijk dat daarop vanuit de waterhuishouding tijdig wordt geanticipeerd. Dit kan volgens de nota gebeuren door naast andere (economische en sociaal-maatschappelijke) ook ecologische en hydrologische ordeningsprincipes te laten dienen als grondslag voor ruimtelijke keuzes. Het beleid, verwoord in de nota, vormt hiermee de basis voor de watertoets zoals voorgeschreven door het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Bestuursakkoord water. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken.

Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale waterhuishoudingsplan 1998-2002

In het Tweede Waterhuishoudingsplan "Stilstaan bij stromen" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. De centrale doelstelling van het plan is om in 2015 een gezonde ecologische kwaliteit van het watersysteem te bereiken. Het waterhuishoudingsplan wordt op dit moment herzien.

Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2010 - 2015

Het waterbeheerplan gaat in op de verantwoordelijkheden van het waterschap: zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen de maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap.

Daarnaast staat in het Waterbeheerplan welke stappen het waterschapsbestuur neemt om de afspraken van de Europese Kaderrichtlijn Water (KWR) na te komen. Het KRW-deel van het waterbeheerplan is input voor het eerste stroomgebiedbeheerplan (SGBP) Rijndelta van het Rijk. Het SGBP Rijndelta en de andere SGBP's voor de Maas, Schelde en Eems, en de nota Landelijk Beleid vormen samen het Nationaal Waterplan.

Beleidsregels Keurvergunningen

In de beleidsnota Keurvergunningen, vastgesteld door het Algemeen Bestuur van AGV op 25 oktober 2011 zijn de voorwaarden voor het afgeven van een ontheffing of vergunning op het bovengenoemde artikel uit de Keur opgenomen.

In Hoofdstuk 14 zijn de beleidsregels opgenomen die gelden voor situaties met aanleg van verhard oppervlak van meer dan 1000 vierkante meter. Het verlies aan waterberging dient vooraf gecompenseerd te worden en de compensatie dient plaats te vinden in hetzelfde peilgebied als waar de verharding plaatsvindt. Na de realisering van de verharding mag de belasting van het watersysteem in ieder geval niet zwaarder zijn dan voordien. De compensatie kan plaatsvinden door aanleg van open water, hierbij geldt dat het aan te leggen open water een oppervlak moet hebben van tussen den 10-20% van het te verhard oppervlak. In de meeste gevallen is een percentage van 10% voldoende. In stedelijke gebieden met een uitzonderlijk hoog percentage bebouwing kan het benodigde percentage open water oplopen tot 20%.

Gemeentelijk beleid

Breed Water, Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

In het plan 'Breed Water' is beschreven hoe deze drie zorgplichten worden ingevuld.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. De Nota Grondwater 2007-2011 is in dit plan geïntegreerd. Het grondwaterbeleid tot en met 2011 is geëvalueerd, geactualiseerd en uitgebreid tot de periode van 2010-2015.

12.3 Resultaten onderzoek

Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft in het kader van het Stedenbouwkundig Plan een watertoets uitgevoerd (Bijlage 20). In het gebied is vooral de stand van het grondwater van belang en het hemelwaterafvoersysteem. In het gebied wordt geen water gedempt of nieuwe watergangen gegraven, er wordt niet gewerkt nabij een waterkering. In het gebied zal sprake zijn van een toename van het verhard oppervlak van maximaal 9.187 m² (Bijlage 22). Bij de berekening van de hoeveelheden verharding is rekening gehouden met risico's. Dit is gebeurd door de waterpartij in de tramlus en de binnentuinen van de kantoorgebouwen als verhard oppervlak mee te rekenen. Verder is alleen het officiële plangebied Amstelstation aangehouden.

Het hemelwaterafvoersysteem houdt direct verband met het rioleringsontwerp. Vanwege de toename van de verharding en de bebouwing binnen het gebied Amstelstation neemt de oppervlakte voor het infiltratie van regenwater in de ondergrond af. Om voor compensatie te zorgen is onderzocht hoe en waar het oppervlakte water kan worden uitgebreid.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied ligt in de polder Watergraafsmeer (oppervlaktewaterpeil NAP -5,50 m). De toename van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd. Volgens de Keur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Keur AGV 2011) dient tenminste 10% vooraf gecompenseerd te worden.

Het bestemmingsplan maakt een toename van verhard oppervlak mogelijk van maximaal 9.205 m², de benodigde watercompensatie bedraagt dus maximaal 919 m² en dient conform de Keur, gerealiseerd te worden in hetzelfde watersysteem, namelijk de Watergraafsmeerpolder. De watercompensatie zal gerealiseerd worden op de groenstrook rond het tuincentrum tussen de Gooiseweg en de Nobelweg. Op deze locatie kan maximaal 1.288 m² oppervlaktewater gerealiseerd worden. De locatie ligt, weliswaar buiten het bestemmingsplangebied, maar in hetzelfde watersysteem en biedt ruim voldoende compensatie voor de toename van verharding voor het gebied Amstelstation e.o. In het bestemmingsplan is middels een voorwaardelijke verplichting geborgd dat de watercompensatie voor de realisatie van de beoogde ontwikkelingen gerealiseerd zal zijn.

Het toepassen van halfverhardingen kan positief bijdragen aan het onverharde oppervlak en dus aan de benodigde watercompensatie. Ook kan er door de halfverhardingen water infiltreren naar het grondwater. In de Keur AGV 2011, die nu ter inzage ligt, volgt dat een oppervlak als onverhard mag worden beschouwd als er 90 l/s/ha (32,4 mm/uur) kan infiltreren in de bodem. Deze voorwaarde stelt eisen aan het beheer, omdat het oppervlak niet teveel mag dichtslibben. Door het intensieve gebruik van de gronden rond het Amstelstation zal de voorkeur uitgaan naar verhard oppervlak. In de ontwerpfase zal onderzocht worden of er plekken zijn waar halfverharding een kans maakt.

Grondwater

In het grondwatermodel is berekend wat de hoogste seizoensgrondwaterstand kan zijn, en of deze voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm van 50 cm onder maaiveld voor kruipruimteeloos bouwen. De grondwaternorm stelt dat deze hoogste grondwaterstand een herhalingsstijd heeft van eens in de twee jaar, en gedurende maximaal 5 dagen per jaar overschreden mag worden.

De grondwaterstanden verlopen sterk over het plangebied. Het stroomt van de hoger gelegen Amstel (NAP -0,40 m) naar de dieper gelegen Watergraafsmeer (NAP -5,50 m). De grondwaterstanden staan bovendien laag onder het maaiveld. Door de aanleg van ondergrondse garages wordt het grondwater verder opgestuwd. Met een grondwatermodel is berekend wat de hoogste seizoensgrondwaterstand kan zijn. Deze moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm van 50 cm onder maaiveld voor kruipruimteloos bouwen en de grondwatersituatie in de omgeving niet verstoren. Om de verhoging van het grondwater te beperken, gaat het plan uit van parkeergarages met een onderkant vloer die niet dieper ligt dan NAP -5,50 m. Deze maximale bouwdiepte is vastgelegd in het bestemmingsplan. De bouwkuip-damwanden moeten na de bouw worden verwijderd, zodat ze de grondwaterstroming niet belemmeren. De nieuwe Julianalaan ligt het meest kritisch ten opzichte van de toekomstige grondwaterstanden. De grondwaterstand blijft minimaal 80 centimeter onder de toekomstige maaiveldhoogte van de Julianalaan; dit is meer dan de vereiste 50 cm uit de grondwaternorm. Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk, mits aandacht wordt geschonken aan de groeicondities van bomen. De berekeningen gaan uit van huidige gegevens over de bodemopbouw. Daarin resteert onder de parkeergarages een 0,5 m dikke zandlaag, waardoor grondwater-afstroming mogelijk blijft. Mocht in de volgende fase blijken dat de zandlaag lokaal niet (meer) aanwezig is, dan moet er alsnog een zandlaag worden aangebracht.

De gevolgen voor de stand van het grondwater tijdens de bouw is eveneens onderzocht. De parkeergarages worden gebouwd binnen een damwandkuip. Bij ontgraving is er kans op opbarsten van de bouwkuipbodem. Om dit te voorkomen dienen er maatregelen getroffen te worden, er kan spanningsbemaling worden toegepast of er kan gewerkt worden met een onderwaterbetonvloer. De damwanden mogen geen onderdeel uitmaken van de kelderconstructie en dienen na de bouw getrokken te worden zodat grondwaterstroming onder de kelders mogelijk zal zijn. In de regels is de maximale verticale bouwdiepte van 5,50 meter geborgd.

Hemelwater

In het waterbeheer van de 21e eeuw wordt het vasthouden en bergen van hemelwater gezien als een belangrijk speerpunt. Hierbij wordt het hemelwater vastgehouden in een voorziening, waarna het vertraagd afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. Zodoende worden de watergangen minder belast door neerslagpieken, vermindert de kans op wateroverlast en is minder pompcapaciteit nodig. Bijkomende effect is dat de waterkwaliteit bij met name infiltratievoorzieningen verbetert, omdat de bodempassage een zuiverende werking heeft.

Infiltratie in de bodem is één van de mogelijkheden om met hemelwater om te gaan. Hierbij wordt het hemelwater van verharde oppervlakken (daken, stoepen en wegen) verzameld en naar een infiltratievoorziening gebracht. Dit is bijvoorbeeld een wadi, groenstrook of grindput. Hier infiltreert het naar het grondwater. Bij zeer hoge neerslag kan overtollig water overstorten naar het oppervlaktewater; deze waterstroom is echter veel kleiner dan zonder infiltratievoorziening en belast de watergangen minder.

Infiltratie heeft als voordeel dat het water zichtbaar maakt, en dat het hemelwaterriool kleiner uitgevoerd kan worden of deels kan vervallen. Nadeel is dat de voorzieningen onderhoud nodig hebben. Infiltratie is alleen mogelijk als het grondwater voldoende laag staat. Verder moet de bodem voldoende water kunnen infiltreren, oftewel de bodem moet doorlatend genoeg zijn. Tenslotte moeten te behouden bomen de grondwaterstijgingen aankunnen. Bij het Amstelstation zijn er in de verharde tramlus mogelijkheden om water te infiltreren, omdat het maaiveld hier relatief hoog ligt (verlopend van NAP +2 m aan zuidzijde tot NAP +0,75 m noordzijde). De grondwaterstand wordt circa NAP -1,5 m en komt straks 2 tot 3 meter onder het maaiveld. Water van de daken en verharde oppervlakken van het Amstelstation zou hierheen gevoerd kunnen worden en geïnfiltreerd worden via bijvoorbeeld IT-riolen. De Julianalaan ligt lager dan de tramlus, dus zal zijn water traditioneel moeten afvoeren via het hemelwaterriool.

12.4 Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat als gevolg van het bestemmingsplan geen verslechtering optreedt van de waterhuishouding in het plangebied. Via uitvoeringsmaatregelen/ technische maatregelen kunnen bepaalde mogelijke ongewenste effecten gemitigeerd/ gecompenseerd worden.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden beschermd op basis van beleid, zoals de Nota Ruimte en het provinciale en het gemeentelijk ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

13.2 Beleid, wet- en regelgeving

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

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

Flora en faunawet

Op grond van de Flora en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

Par. 1	<i>Bepalingen betreffende planten op hun groeiplaats</i>
art. 8	Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse soort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
Par. 2	<i>Bepalingen betreffende dieren in hun natuurlijke leefomgeving</i>
art. 9	Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te

	verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
art. 10	Het is verboden dieren behorende tot een beschermde inheemse soort opzettelijk te verontrusten.
art. 11	Het is verboden nesten, hopen of andere voortplantings of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren behorende tot een beschermde inheemse soort te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
art. 12	Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.
art. 13	Het is verboden planten of producten van planten, of dieren (...) behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of beschermde uitheemse diersoort (...) te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren (...) of onder zich te hebben.

In artikel 75 zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

Tabel 1	Algemene soorten	Een ontheffingsaanvraag is niet nodig bij bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkelingen
Tabel 2	Overige soorten	Een ontheffingsaanvraag is niet nodig bij bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkelingen, mits er voor de uitgevoerde activiteiten een gedragscode is afgesproken met het Ministerie van LNV
Tabel 3	Soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/ Bijlage1 AMvB	Als er activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling geldt voor soorten in tabel 3 geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Voor soorten van de Habitatrichtlijn is het niet mogelijk om op grond van 'Ruimtelijke ontwikkeling' ontheffing

		aan te vragen.
	Vogels	Voor vogels geldt een afzonderlijk beschermingsregime. Gedurende de broedtijd zijn nesten beschermd. Voor een aantal soorten geldt het nest als een vaste verblijfplaats, dit is ook buiten het broedseizoen beschermd. Ook voor vogels geldt dat er alleen ontheffing kan worden gevraagd met een belang uit de Vogelrichtlijn.
	Niet beschermde soorten	Voor alle soorten geldt de zorgplicht

Nota Ruimte

Voor EHS-gebieden geldt een specifiek beleidsmatig beschermingsregime zoals vastgelegd in de Nota Ruimte. Het ruimtelijk beleid voor EHS-gebieden is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het "nee-tenzij-regime". Binnen gebieden waar dit regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die schadelijk zijn, maar waarvoor geen alternatief is, geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. De regels van dit compensatiebeginsel zijn vastgelegd in de "Spelregel EHS".

Structuurvisie Economisch sterk en duurzaam 2040

In de structuurvisie van de gemeente worden een aantal groengebieden planologisch beschermd. Deze zijn vastgelegd in de Hoofdgroenstructuur. Functiewijzigingen zijn mogelijk en moeten aan een toetsingscommissie (TAC) worden voorgelegd. Voor inpassingen zijn richtlijnen opgesteld.

13.3 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de consequenties er vanuit de natuurwetgeving kunnen zijn voor de voorgenomen functiewijzigingen (Natuurtoets Amstelstation, maart 2011, Bijlage 21). Daarnaast is een nader vleermuizenonderzoek verricht (dit onderzoek maakt deel uit van de natuurtoets, Bijlage 21). Verder zijn er twee boomonderzoeken verricht (Bijlage 23 en Bijlage 24) en is een bomenplan opgesteld voor de herinrichting van de omgeving van het Amstelstation (Bijlage 25).

Beschrijving van het gebied en inventarisatie

Het hele plangebied ligt aan de rand van het stedelijk gebied. Vanuit de Watergraafsmeer en vanaf de spoorbaan is het gebied bereikbaar voor grondgebonden zoogdieren, zoals bosmuis en egel. Voor amfibieën is er geen leefgebied. De omgeving van het Amstelstation bestaat uit intensief gebruikte infrastructuur: auto's, bussen, trams en fietsen.

Via de spoorbaan en vanuit de Watergraafsmeer kunnen grondgebonden soorten in de omgeving van het plangebied komen.

Inventarisatie: aangetroffen en verwachte soorten

Grondgebonden zoogdieren kunnen het plangebied moeilijk bereiken. De stad is daarvoor onvoldoende toegankelijk. Alleen aan de oostkant kunnen grondgebonden soorten het plangebied bereiken. Egels zijn door Adviesbureau E.C.O.-Logisch (dit onderzoek is bijgevoegd bij de natuurtoets) waargenomen. Op meerdere plaatsen waren holtes van bosmuizen zichtbaar. Andere soorten worden niet verwacht. Door Adviesbureau E.C.O.-Logisch is onderzoek naar vleermuizen gedaan. De conclusie is dat het plangebied beperkt door vleermuizen gebruikt wordt. Er zijn drie foeragerende gewone dwergvleermuizen aangetroffen. Paarverblijven (en andere typen verblijven) zijn niet gezien, er is geen zwermgedrag waargenomen wat kan duiden op winterverblijfplaatsen.

Voor het Amstelstation zijn de volgende vogelsoorten gezien: huismus, merel en ekster foeragerend. Opvallend was de grote hoeveelheid spreeuwen in het gras. Mussen komen waarschijnlijk uit Amsteldorp. In het struweel aan de oostkant zijn territoria van de volgende vogels vastgesteld: heggemus, koolmees, zwartkop en pimpelmees. Er zijn nesten van de houtduif en de ekster waargenomen. Op de rotonde en aan de noordkant van het Amstelstation was het opvallend stil qua vogels.

Analyse

Het plangebied bestaat grotendeels uit intensief gebruikt stedelijk gebied. Voor grondgebonden soorten is er alleen aan de oostkant leefgebied. Voor vleermuizen is er in potentie geschikt foerageergebied rond bomen en het lagere struweel; foeragerende vleermuizen zijn echter nauwelijks waargenomen. Voor vogels is het geen bijzonder gebied. Opvallend zijn wel de foeragerende huismussen en spreeuwen.

Het bestemmingsplan maakt nieuwbouw van kantoren en woonruimte mogelijk en voorziet verder in een andere inrichting van infrastructuur en openbare ruimte. Dit betekent dat een aantal bomen en struiken verdwijnt. Daarmee verdwijnen er broedmogelijkheden voor vogels, verdwijnt er leefgebied voor zoogdieren en foerageergebied voor vleermuizen.

Consequenties natuurwetgeving en ontheffing Flora- en faunawet

Het plan bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. Het IJmeer is het dichtstbijzijnde gebied met deze status. Externe werking van het plan op dit Vogelrichtlijngebied is niet aannemelijk. De Hoofdgroenstructuur is een onderdeel van de structuurvisie van de Gemeente Amsterdam. De Hoofdgroenstructuur is vergeleken met de versie van 2002 uitgebreid met een aantal gebieden. In het plangebied liggen geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur behoren. Frankendael, het Darwinplantsoen en sport Drieburg liggen in de nabijheid. Er zijn geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten.

Egels en bosmuizen zijn beschermde soorten. Ook foerageergebied van vleermuizen en nesten van broedende vogels worden door de Flora- en faunawet beschermd. Voor de kleine zoogdieren (egel en bosmuis) geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de broedvogels geldt dat er geen problemen met de Flora- en faunawet zijn als de broedperiode bij werkzaamheden wordt vermeden. Nesten van broedvogels met een vaste verblijfplaats zijn niet waargenomen.

Het Adviesbureau E.C.O.-logisch heeft een onderzoek naar vleermuizen in het gebied gedaan. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het Vleermuizenprotocol 2010. Zomer, paar, kraam- en winterverblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet in het plangebied aangetroffen. Als foerageergebied voor vleermuizen heeft het gebied maar een beperkte functie, gezien het geringe aantal aangetroffen dieren. In de nabije omgeving zijn er voldoende goede alternatieven in de woonwijk en de daarachterliggende sportvelden, Park Frankendael en de begraafplaats De Nieuwe Ooster. Aanbevolen wordt om voor de werkzaamheden een Ecologisch werkprotocol op te stellen.

Kansen voor natuur

Bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte kan rekening gehouden worden met de biotoopeisen van vleermuizen en vogels. Dit kan door inheemse boom-, struik, en plantensoorten te gebruiken en deze af te stemmen op de voedselbehoefte, zodat er in alle seizoenen voedsel aanwezig is. In de nieuwbouw zijn er kansen voor groene daken en groene muren. Deze zorgen ook voor een groter aanbod van insecten en nestgelegenheid voor bepaalde soorten. Vooral blinde muren lenen zich voor vergroening.

Bomen

De inrichting van de omgeving van het Amstelstation en het Prins Bernhardplein verandert ingrijpend. In het Stedenbouwkundig Plan van september 2009 is expliciet ingegaan op de toekomst en maatregelen ten aanzien van de bomen. Met het oog op het Stedenbouwkundig Plan en twee boomonderzoeken van Groenadvies Amsterdam B.V. is een bomenplan opgesteld voor de herinrichting van de omgeving van het Amstelstation. In het bomenplan zijn de maatregelen, het aantal te handhaven, te verplanten en te kappen bomen en nieuw te planten bomen opgenomen. Tenslotte volgen een aantal aandachtspunten in het verdere planproces.

Hieronder beschrijven wij de uitgevoerde onderzoeken en de consequenties van de herinrichting van het gebied.

Onderzoeken

De inrichting van het plangebied wordt ingrijpend gewijzigd. De 329 bomen in het plangebied zijn geïnventariseerd in het Boomonderzoek Amstelstation van 14 maart 2008 en in het Boomonderzoek Prins Bernhardplein-Wibautstraat van 15 december 2008. In beide onderzoeken wordt inzicht gegeven in de kwaliteit, de toekomstverwachting en de verplantbaarheid van de bestaande bomen.

Binnen het plangebied bevinden zich 329 bomen, die volgens de bomenverordening van het stadsdeel vergunningplichtig zijn. Het betreft bomen met een stamdiameter van tenminste 10 cm op 1,3 meter hoogte. Er wordt in de verordening geen onderscheid gemaakt tussen aangeplante bomen en exemplaren die op natuurlijke wijze tot stand zijn gekomen. Binnen het gebied bevinden zich 33 boomsoorten en cultuur variëteiten. Veel bomen zijn halfwas of volgroeid. Beeldbepalend zijn de kastanjes en de vleugelnoten op het Prins Bernhardplein en de grote bomen op het huidige Julianaplein. De meest voorkomende boomsoorten zijn de Linde en de Kastanje. Een groot deel van de kastanjebomen is aangetast door de kastanjebloedingsziekte en heeft daardoor een beperkte toekomstverwachting. De bomen die in een matige conditie verkeren staan veelal in een slecht ingericht plantgat zonder ontsnappingsmogelijkheid of het zijn volgroeide bomen van soorten met een vrij korte omloop. Een beperkt aantal bomen is als slecht beoordeeld. Dit zijn enkele van de esdoorns op de parkeerplaats bij het station, de hopbeuken op de Maliebaan en door bloedingsziekte aangetaste kastanjes in de verharding van de Wibautstraat.

Consequenties plan

maatregel	aantal bestaande situatie	aantal nieuwe situatie
kappen	182	
verplanten	21	21
te handhaven	126	126
nieuw te planten		117
totaal	329	264

Volgens de bomenverordening van het stadsdeel geldt een herplant- of instandhoudingsverplichting. Ondanks het feit dat er volgens het bomenplan 117 nieuwe bomen zullen worden aangeplant, leidt de herinrichting van het gebied tot een vermindering van het aantal bomen. Dit verschil zal worden gecompenseerd door onder andere in de directe omgeving van het plangebied, bijvoorbeeld in de wijk Julianapark, te investeren in nieuwe bomen.

Het verplanten van een boom is een zeer ingrijpende gebeurtenis. De boom raakt een deel van zijn beworteling kwijt en hij komt op een nieuwe groeiplaats te staan en kan daardoor te maken krijgen met een andere zuurgraad van de bodem of een ander grondwaterregime. Dit leidt veelal tot een terugval in de conditie van de boom. Deze terugval heeft een aanzienlijke invloed op de conditie en toekomstverwachting van de boom. Verplanten van een boom is een kostbare aangelegenheid. De kans op slagen van een verplanting dient daarom zo hoog mogelijk te zijn. Om de slagingskansen voor verplantingen zo hoog mogelijk te maken, zijn enkele eisen opgesteld. Deze eisen zijn erop gericht om het voor de boom mogelijk te maken om zo snel mogelijk na het verplanten aan te slaan. In het gebied zijn 21 bomen die voor verplanting in aanmerking komen. Deze 21 bomen krijgen een nieuwe plaats binnen het gebied.

In de nieuwe situatie zullen maatregelen worden getroffen waardoor de nieuwe bomen een uitstekende toekomstverwachting hebben. Zo zullen de nieuwe bomen in grote boomvakken in de 'volle grond' worden geplaatst. Per boom wordt gerekend met minimaal 25 m³ bewortelbaar volume. Voor de bomen in de belaste verharding, zoals langs de nieuwe Julianalaan is een zelfdragende wortelconstructie noodzakelijk. De nieuw te planten bomen zullen geschikt zijn voor een stedelijk milieu en zoveel mogelijk ziekteresistent.

13.4 Conclusie

Het bestemmingplan Amstelstation e.o. maakt bebouwing mogelijk op plaatsen waar nu bomen staan. De infrastructuur wordt gewijzigd en het gebied krijgt een steniger en stedelijker karakter. In het plangebied komt een aantal beschermde diersoorten voor er is echter geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Nesten van vogels in bomen en struiken kunnen worden ontzien door bij de planning van werkzaamheden met de broedtijd rekening te houden. Voor de egel en bosmuis geldt een vrijstelling bij werkzaamheden die in het kader van ruimtelijke ontwikkeling worden uitgevoerd. Ten slotte is vastgesteld dat het plangebied beperkt als foerageergebied door vleermuizen wordt gebruikt. In de nabije omgeving zijn voldoende foerageergebieden, de functie blijft in stand. In de te kappen bomen zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 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 onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

Naast archeologische waarden worden ook cultuurhistorische waarden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen.

14.2 Beleid, wet- en regelgeving

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

Modernisering monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast leidt de MoMo leidt op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en de structuurvisie en/of verordening. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta

te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

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

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

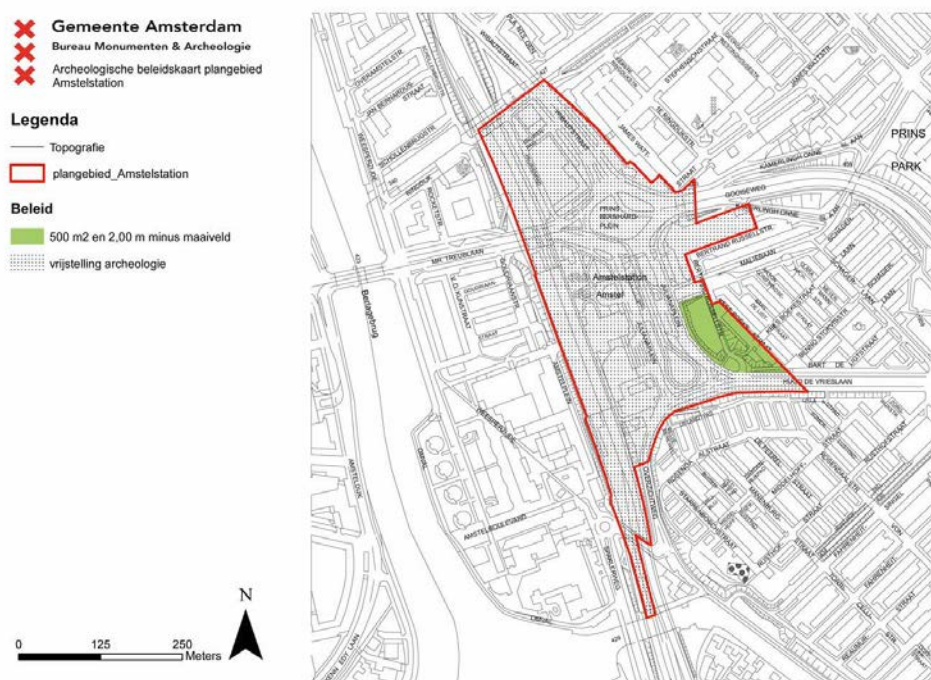
Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig gevonden bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig gevonden Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

14.3 Archeologie, resultaten onderzoek

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Amstelstation e.o. (Bijlage 26).

Het onderzoek is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van de Watergraafsmeer Polder.



Figuur: archeologische beleidskaart

Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die vertaald is in een beleidskaart van archeologische waarden. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg. Er worden twee soorten beleidszones onderscheiden; een zone met een hoge archeologische verwachting en een zone waar de archeologische waarden door ontwikkelingen in de 20ste eeuw verstoord zijn. Elke van beide zones kent een specifieke normering voor het vaststellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

Uit het onderzoek blijkt dat er voor het plangebied twee archeologische categorieën van toepassing zijn. Een zone met een hoge archeologische verwachting en één zone waar de archeologische waarden reeds verstoord zijn. Voor de zone met een hoge archeologische verwachting is een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen, hiermee worden de archeologische waarden in het gebied beschermd.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, hetgeen inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

14.4 Cultuurhistorie, resultaten onderzoek

Het Amstelstation is aangewezen als rijksmonument. Het station staat net als andere stations onder constante druk wat betreft ruimtelijke en functionele wijzigingen. Zo stond het station bij oplevering vrij in de stedelijke ruimte, later werden de kantoorgebouwen aan de achterkant en de woningbouw aan de voorkant gebouwd. Ook binnen het gebouw waren de wijzigingen ingrijpend: de komst van de metro en een nieuwe uitgang aan de achterkant. Het oorspronkelijke ontwerp van Schelling bleek duurzaam genoeg om deze wijzigingen op te vangen.

Om de cultuurhistorische waarde van het station te behouden is een beschrijving en analyse van het station en zijn geschiedenis uitgevoerd door het bureau Steenhuismeurs. Het rapport 'Station Amstel Amsterdam, cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling' d.d. februari 2011, bevat een overzicht van het oorspronkelijke stationsconcept en de belangrijkste ruimtelijke wijzigingen, daarnaast benoemt het rapport de belangrijkste kwaliteiten van het station. (Bijlage 27). Daarmee kunnen de cruciale ontwerptheema's worden gedefinieerd en suggesties worden gedaan voor de toekomst.

14.4.1 Historische context

Het station Amsterdam Amstel is van waarde als markering van de oprichting van de Nederlandse Spoorwegen in 1938. Daarbij is het een onderdeel van de eerste grootschalige planologische samenwerking tussen het rijk, de gemeente en de spoorwegen. Het station luidt een omslag in van het oeuvre van Schelling en is een voorbeeld voor de naoorlogse stationsbouw, het logistieke vraagstuk van de afhandeling van reizigers- en bagagestromen was niet langer ondergeschikt aan het architectonisch ontwerp, maar leidend voor de situering in de stad en voor de ordening van bouwvolumes. Het station werd op stedenbouwkundig niveau een knooppunt voor openbaar en persoonlijk vervoer. Op alle schaalniveaus is sprake van doelmatigheid.

14.4.2 Stationsconcept en wijzigingen

Het station vormt een knooppunt voor de stad, vanaf dit knooppunt worden alle hoeken van de stad en daarbuiten bereikbaar. Vanaf het station reist men naar Utrecht en Amersfoort, Amsterdam CS en Amsterdam Sloterdijk.

In 1977 opende het Gemeentevervoerbedrijf (GVB) een metrolijn die via station Amstel het Centraal Station verbond met de nieuwe woonwijk Bijlmer. Zonder uitbreidingen of wijzigingen aan de perrons was er voldoende ruimte voor de metro.

Het station is georiënteerd op het oosten, met de rug naar de Amstel. Vanaf de jaren '50 werd tussen de Amstel en de spoordijk wooncomplexen en kantoren gebouwd. Met de aanleg van de metro besloten de NS tot doorbraak van de personentunnel voor de bouw van een nieuwe entree aan de achterkant. Door deze wijziging wordt de reizigersstroom vanaf de kantoren achter het station vereenvoudigd door een kortere, veiligere en duidelijkere route. De nieuwe uitgang en de aanleg van de metro heeft het logistieke concept van Schelling, zijnde gescheiden reizigersstromen, ieder met eigen entree en uitgang, versterkt.

Schellings ideaal van een ruimtelijk gebouw, bereikt door een open indeling en een portaalconstructie, waar alle reizigers zich in alle vrijheid van en naar de treinen begeven is sterk veranderd door het dichtzetten van de verlaagde delen in de stationshal met winkels en het dichtplakken van de buitengevels waar de winkels zijn gevestigd en het plaatsen van de NS Ticket & Service tegen de westzijde. Een deel van de ruimtelijkheid, transparantie en relatie binnen/buiten is hierbij verloren gegaan. Door de wijziging in plattegrond en verlichtingsplan wordt de natuurlijke geleiding van passagiers door het station verstoord.

Van waarde is de resterende ruimtelijkheid door de grote hoogte in de stationshal en de grote glasoppervlakten. Veel oorspronkelijke details zijn nog steeds aanwezig evenals een hoop onbenutte (dienst)ruimte op de eerste verdieping.

Door de sloop van wachtruimten is de ruimtelijkheid op de perrons groter geworden. De personentunnel daarentegen is erg benauwend en onoverzichtelijk geworden door de vele toevoegingen en ingrepen, zoals twee liftkokers, verlaagd plafond met verlichtingsbakken, bewegwijzering, reclame, etc.)

Van waarde zijn de ruimtelijkheid op de perrons door een minimum aan gebouwen op de perrons, de restauratie en de oorspronkelijke kap met glazen zijwanden.

14.4.3 Aanbevelingen

De stedenbouwkundige samenhang tussen de verschillende onderdelen van het station zal in stand moeten blijven en zo mogelijk verbeterd moeten worden, door de alzijdigheid van het gebouw te benadrukken. De interne routing binnen het stationsgebouw kan worden verbeterd door aandacht te besteden aan het verlichtingsplan. Zichtrelaties tussen het interieur en het exterieur van het gebouw zijn van belang voor de toegankelijkheid en de ruimtelijkheid van het station. Het gebouw is ontworpen met veel lichttoetreding en openheid. De transparantie kan teruggebracht worden door de winkelgevels niet meer dicht te zetten en/of enkele winkels te verwijderen of anders te positioneren. Op basis van het bestemmingsplan is geen wijziging van het gebouw mogelijk.

14.5 Conclusie

Het station Amsterdam Amstel staat symbool voor enkele belangrijke ontwikkelingen in de Nederlandse spoorweggeschiedenis. Op stedenbouwkundig niveau maakte Schelling een duurzaam en toekomstbestendig ontwerp voor het station en zijn omgeving in relatie tot de stad. Het station bestaat uit een ensemble van verschillende onderdelen: het emplacement bestaande uit pleinen, tunnels, perrons en sporen. Voor deze onderdelen is door Schelling een logistiek ontwerp bedacht dat nog steeds leesbaar is en zelfs versterkt is door de aanleg van de metro en een nieuwe ingang aan de achterkant. Bij de voorgenomen wijzigingen in en rond het station zullen de uitgangspunten van het concept van Schelling in acht genomen worden en zo mogelijk hersteld of verbeterd. Het stationsgebouw is de huidige vorm (conserverend) in het bestemmingsplan opgenomen.

Hoofdstuk 15 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid van het Luchthavenindelingsbesluit zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in de bijlage aangegeven maximale waarden.

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

Het gehele projectgebied Amstelstation e.o. ligt binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol (aangegeven op bijlage 4 van het LIB) met een hoogte van 150 meter. Voor het gehele projectgebied Amstelstation e.o. geldt dan een hoogtebeperking van 146 meter, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol. De maximaal toegestane bouwhoogtes zoals deze overeenkomstig voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, blijven hier ruim onder.

Hoofdstuk 16 Overige ruimtelijke aspecten

16.1 Sociale veiligheid

Het Stedenbouwkundig Plan is beschouwd op het aspect sociale veiligheid. De verkenning levert in het algemeen een verbetering van het aspect sociale veiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Door toevoeging van woningen zal het zicht op de openbare ruimte toenemen. De attractieve plint bij het busstation en een goede verlichting zal eveneens een positieve bijdrage leveren aan de sociale veiligheid van het gebied.

16.2 Fysieke veiligheid

Het aspect fysieke veiligheid beoogt het beschermen van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) ongevallen en rampen. Ondanks de gerealiseerde veiligheidsmaatregelen en -voorzieningen blijft er een restrisico waarbinnen incidenten plaats kunnen vinden. Aspecten van fysieke veiligheid zijn bijvoorbeeld, de bereikbaarheid voor hulpdiensten, de bluswatervoorziening en de zelfredzaamheid van de mensen in het gebied.

Bij de inrichting van de openbare ruimte dient artikel 2.5.3. van de Bouwverordening van Amsterdam in acht genomen te worden. In deze bepaling is onder meer geregeld dat er opstelplaatsen voor brandweerauto's bij ieder bouwwerk bestemd voor het verblijf van mensen moet zijn en dat er een doeltreffende verbinding tussen de brandweerauto's en de bluswatervoorziening kan worden gelegd.

Het voorliggende plan biedt voldoende mogelijkheden om te vluchten bij een calamiteit en de inrichting van het gebied zal voldoen aan de bepalingen van de bouwverordening.

16.3 Bezonnig

Uit de bezonningsdiagrammen kan een aantal conclusies worden getrokken (HER, Bijlage 8). De bebouwing, blok A (uit te werken bestemming) heeft op 21 maart en 21 september een beperkt effect op het bestaande woonblok langs de Maliebaan (18.00 uur). De gebouwen B (gemengd-1) en C (wonen) hebben niet of nauwelijks effect. De woon- en hoteltoeren, blok D (gemengd-2) heeft een beperkt effect op de Van der Kunbuurt (9.00 uur). Tussen 16.00 en 18.00 uur is er sprake van een beperkt effect op het Julianapark.

De conclusies voor de woongebouwen B en C gelden ook op 21 juni. Het effect van de mogelijke bebouwing (blok A) op het bestaande woonblok langs de Maliebaan is dan groter; de bezonnig van de eigen tuin blijft overigens gelijk aan de huidige situatie. De woon- en hoteltoeren (blok D) heeft in de zomer geen effect op het Julianapark. Het Amsteldorp heeft tot 17.00 uur zon, maar daarna strijkt eerst de schaduw van de Rembrandttoren over de buurt, gevolgd door die van BLOK D. Dit duurt maximaal 1,5 uur per woning.

De bestaande bebouwing zal niet of nauwelijks meer in de schaduw liggen ten gevolge van de geplande nieuwbouw. Dit, alsmede het feit dat de bestaande bebouwing zich in stedelijk gebied bevindt, zijn de gevolgen van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing aanvaardbaar.

16.4 Windhinder

Er is een windanalyse uitgevoerd voor Amstelstation e.o. (Bijlage 28 'Actualisatie windklimaatonderzoek Amstelstation- Amsterdam, rapportnummer WA 196-1-RA, d.d. 18 augustus 2009). Het rapport betreft een aanvulling van een eerder uitgevoerd windhinderonderzoek (WO 196-1, d.d. 24 december 2008, Bijlage 29) als gevolg van een actualisatie van het stedenbouwkundige programma. Tenslotte is, in verband met het gewijzigde bouwvolume van blok A een aanvullend windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat rondom Blok A uitgevoerd (Bijlage 30, aanvullend windtunnelonderzoek, rapportnummer WC 196-1-RA-002, d.d. 21 februari 2012).

Uit de rapporten blijkt dat rondom de geplande bebouwing enkele gebieden aanwezig zijn waar sprake kan zijn van een slecht windklimaat. Het betreft voornamelijk het windklimaat rondom blok D. In de bebouwingssituatie zoals onderzocht tijdens variantmeting 3, waarbij de vormgeving van blok D is aangepast door een opening ter grootte van drie bouwlagen in de toren te maken, is geen slecht windklimaat meer te verwachten. Het windklimaat ter hoogte van de gebouwhoeken bij blok A wordt plaatselijk als matig beoordeeld. De hoogte van de hinderkans en de grootte van het gebied met een matig windklimaat hangt af van de bouwhoogte en in mindere mate ook van de lengte van het gebouw. Ten opzichte van het oorspronkelijke bouwvolume van blok A is, afhankelijk van de configuratie, een vergelijkbare of een wat gunstigere windsituatie te verwachten.

In de bestemmingsregels is bepaald dat het Dagelijks Bestuur nadere eisen kan 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 kan het Dagelijks Bestuur tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Voorts is in de algemene bouwregels de mogelijkheid opgenomen bouwkundige voorzieningen te treffen ter voorkoming van windhinder, zoals het plaatsen van windschermen.

16.5 Duurzaamheid

In de periode 2010 tot en met 2014 wordt in Amsterdam gestart met de realisatie van de doelstelling om 40% van de productie geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL 9,5 - 10) en 60% van de functies "halfneutraal" (EPL 8). Na 2015 wordt beoogd om volledig klimaatneutraal te bouwen (EPL 9,5 - 10). De ambitie voor het Amstelstation gaat verder dan de gemeentelijke. Het gebied wordt energieneutraal ontwikkeld.

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om restwarmtelevering vanuit elektriciteitscentrales of afvalverbranding (stadsverwarming) in grote delen van de stad toe te passen, mede vanwege de positieve invloed op de luchtkwaliteit en de forse CO₂-reductie en brandstofbesparing. Voor ruimtelijke projecten in Amsterdam wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005). Voor het gebied Amstelstationsgebied is een energievisie opgesteld. De energievisie geeft richting aan besluitvorming omtrent een toekomstige duurzame energievoorziening en energiebesparende mogelijkheden voor bestaande bouw en nieuwbouw (Energievisie Amstelstationsgebied Amsterdam, Deerns raadgevende ingenieurs bv, 2 juli 2008, Bijlage 31). Een energievisie heeft als doel om de richting te bepalen voor de latere planvorming voor een (functionele, duurzame/energie-efficiënte energievoorziening. Dat gebeurt door middel van een specifiek op het gebied gerichte verkenning van de mogelijkheden en het uitsluiten van onmogelijkheden. De aspecten die daarbij beschouwd worden zijn technisch, financieel, organisatorisch en energetisch van aard.

In het onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke mogelijkheden bestaan voor het plangebied Amstelstation om het gebruik van fossiele energie en uitstoot van CO₂ terug te dringen. Hierbij is onderzocht welke mogelijkheden bestaan voor het verminderen van de energievraag van het gebied, de mogelijkheden voor het toepassen van duurzame energietechnieken en het zo efficiënt mogelijk opwekken van energie door middel van fossiele brandstoffen.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Dit bestemmingsplan voldoet aan deze regels. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels zijn opgenomen (bijvoorbeeld de overgangsregels), zijn verplichtend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels. 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 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.

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 en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

17.2 Planvorm

In het bestemmingsplan zijn de essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening vastgelegd. Waar mogelijk is het plan zo flexibel mogelijk vormgegeven. 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.

17.3 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- a. Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.

- b. 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 bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- c. Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltebepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene ontheffingsbevoegdheid;
- d. Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld.

De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse 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. Vanwege de hoogteverschillen in het maaiveld wordt steeds gemeten vanaf peil (N.A.P.). Het begrip peil in omschreven in artikel 1 van de regels. Voor het bebouwingspercentage geldt dat indien geen regeling in de bouwregels is opgenomen, een percentage van 100 % geldt.

Artikel 3 Gemengd - 1

Binnen deze bestemming is ruimte voor woningen, detailhandel en maatschappelijke dienstverlening. Detailhandel en voorzieningen zijn mogelijk op de eerste en tweede bouwlaag. In de kelder is ruimte voor een supermarkt. In artikel 1 worden de begrippen bouwlaag en eerste bouwlaag omschreven.

Ook biedt de eerste bouwlaag ruimte voor een mooie entree ten behoeve van bovengelige woningen. Er is geen ruimte opgenomen voor gebouwde of ongebouwde parkeervoorzieningen. De benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd in naastgelegen bestemmingsvlakken (Verkeer - 3 en Wonen).

Artikel 4 Gemengd - 2

De bestemming 'Gemengd -2' omvat de nieuwe bebouwing aan de zuidzijde van het Amstelstation. Deze bebouwing bestaat uit een hoge toren. In de richting van de stad toont de toren zich zeer slank. Binnen de bestemming is wonen, hotel, voorzieningen zoals horeca, cultuur en entertainment, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, sociaal-maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen toegelaten. In het bestemmingsvlak zijn gebouwde parkeervoorzieningen onder de bebouwing toegelaten.

Artikel 5 Gemengd - 3

De bestemming 'Gemengd - 3' omvat het bestaande Amstelstation. Het Amstelstation is aangewezen als rijksmonument. De bestaande bebouwing is in de regels vastgelegd. Het stationsgebouw omvat een dienstwoning, kantoorruimte, opslagruimte en een inpandige fietsenstalling met reparatiewerkplaats met bijbehorende winkel. Deze onderdelen kunnen worden verplaatst of omgezet. Het totaal aantal meters zoals in de regels is vastgelegd is maatgevend. In het station is

ruimte voor wachtruimten, loketten en kiosken. Daarnaast is horeca 1, 3 en 4 en kleinschalige detailhandel toegestaan. Het Amstelstation en de bestaande functies in het station zijn bestemd overeenkomstig de bestaande situatie (conserverend). De maximale brutovloeroppervlakte (bvo) voor de kiosken, horeca 1, 3 en 4 en detailhandel bedraagt 1425 m². Daarnaast is er plaats voor lokketten. Uitbreiding van de bvo voor deze voorzieningen is niet gewenst omdat juist de levendigheid in het gebied rond het station bevorderd moet worden.

Artikel 6 Gemengd - 4

De bestemming 'Gemengd -4 is bedoeld voor horeca 4, kantoor, creatieve functies zoals omschreven in de bijlage, en sportvoorzieningen. De maximale brutovloeroppervlakte (bvo) voor horeca 4 bedraagt 1.000 m². De bvo voor creatieve bedrijven bedraagt 3.400 m², en voor de sportvoorziening is in een bvo van maximaal 3.000 m² voorzien.

Artikel 7 Groen

Deze bestemming is bedoeld voor de in het plangebied voorkomende openbare groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn onder meer plantsoenen, parken en andere groenvoorzieningen opgenomen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

Artikel 8 Kantoor

Het bestaande kantoorgebouw is in het bestemmingsplan overeenkomstig de huidige situatie, met bijbehorende gebouwde en ongebouwde parkeerplaatsen, opgenomen en heeft de bestemming Kantoor gekregen. Voor het bestaande kantoorgebouw (Julianalaan) is een nieuw gebouw geprojecteerd in een uit te werken bestemming. De ontsluiting van het huidige parkeerdek is geregeld in de uitwerkingsregels (Artikel 19 Gemengd - Uit te werken). Het gebruik van het bestaande parkeerdek zal, zo mogelijk, niet belemmerd worden door de geprojecteerde nieuwbouw of het vervallen van het gebruik van het parkeerdek moet anderszins gecompenseerd worden.

Artikel 9 Maatschappelijk

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van de onderwijsvoorziening. De school van het ROCvA is overeenkomstig de huidige situatie opgenomen en heeft de bestemming Maatschappelijk gekregen.

Artikel 10 Verkeer - 1

Deze bestemming is opgenomen voor de spoor- en railwegen, kunstwerken zoals taluds en (keer)muren, spoorwegvoorzieningen waaronder gebouwde en ongebouwde voorzieningen bedoeld ten behoeve van het railverkeer, zoals perrons, overkappingen, transformatorgebouwtjes en gebouwtjes voor onderhoud en beheer. Op de perrons zijn kiosken en andere gebouwde spoorwegvoorzieningen toegestaan. Het bebouwingsoppervlak van alle gebouwen gezamenlijk op de perrons mag maximaal 200 m² bedragen. Voorts zijn in de strook ter plaatse van het te realiseren busstation, in de holle wand van het talud, aanduiding [ovs] gebouwen ten behoeve het busstation toegestaan. Het huidige gebruik door de schietverenigingen is positief bestemd. Voor het overige zijn geen gebouwen toegestaan. Binnen de bestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen in het belang van een goede waterhuishouding in het gebied.

Artikel 11 Verkeer - 2

De gronden bestemd voor Verkeer - 2 zijn de ontsluitingswegen. De bestemming is zodanig dat aanpassingen aan bestaande wegen en pleinen mogelijk zijn. In overeenstemming met het bepaalde artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn op de verbeelding de dwarsprofielen van de voornaamste wegen in het gebied opgenomen. Deze zijn als bijlage bij de regel opgenomen. Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden kunnen geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd. Daarnaast is het mogelijk een fietsenstalling te realiseren.

In de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 tezamen dient minimaal 10.500 m² groen worden gerealiseerd.

Artikel 12 Verkeer - 3

De gronden die bestemd zijn voor voet- en fietspaden, pleinen en verblijfs- en openbare ruimten hebben de bestemming Verkeer - 3 gekregen. Binnen deze bestemming is ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' een supermarkt onder peil toegestaan.

In de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 tezamen dient minimaal 10.500 m² groen worden gerealiseerd.

Artikel 13 Verkeer - 4

De bestemming Verkeer - 4 heeft betrekking op het busstation in het plangebied. Het busstation geeft ruimte aan bussen voor stads- en streekvervoer, alsmede internationaal busverkeer met de bijbehorende voorzieningen zoals wachtruimten, kaartenautomaten, bushaltes en informatieborden. In de holle wand van het talud (zie aanduiding in de bestemming Verkeer-1) kunnen verblijfsruimten voor de buschauffeurs, een wachtruimte voor reizigers en een balie voor internationaal busverkeer, worden gerealiseerd. Op het busplatform wordt een ruime taxistandplaats gecreëerd en er is plaats voor maximaal een kiosk of wachtruimte voor chauffeurs.

Volgens de bestemmingsomschrijving zijn binnen de bestemming Verkeer - 4 ook parkeervoorzieningen en fietsstallingen met bijbehorende voorzieningen toegestaan. Onder bij een fietsenstalling behorende voorzieningen wordt in ieder geval een fietswinkel met werkplaats voor het uitvoeren van reparaties en onderhoudswerkzaamheden van fietsen verstaan. Een gebouwde parkeervoorziening kan in twee lagen onder het busstation gerealiseerd worden. De parkeervoorziening omvat mede een kiss-and-ride-strook langs de Julianalaan.

Om het levendige karakter van het loopgebied langs de Julianalaan te waarborgen, is in de plint onder het busstation langs de Julianalaan ruimte gecreëerd voor voorzieningen en dienstverlening met een publieksgericht karakter, zoals horeca, cultuur en consumentverzorgende dienstverlening. Deze voorzieningen zullen bijdragen aan de beoogde levendigheid van dit gebied. De ruimte voor een kiosk op het busplatform is om deze reden dan ook beperkt tot maximaal een.

Indien binnen de bestaande of nieuw op te richten gebouwen geen passende verblijfruimten beschikbaar zijn voor de buschauffeurs en de wachtruimte voor reizigers kan het dagelijks bestuur besluiten af te wijken van de regels door middel van een omgevingsvergunning. Aldus is het mogelijk om op het busplatform een gebouw ten behoeve van het busstation op te richten. Gelet op het Stedenbouwkundige Plan heeft het de voorkeur het busplatform vrij te houden van gebouwen.

In de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 tezamen dient minimaal 10.500 m² groen worden gerealiseerd.

Artikel 14 Verkeer - 5

De bestemming Verkeer - 5 geeft ruimte aan een tramstation. Het tramstation is gebaseerd op een grote lus en halteert dichtbij het station. Binnen de bestemming Verkeer -5 zijn geen gebouwen toegestaan met uitzondering van gebouwen ten behoeve van fietsparkeren. Binnen deze bestemming is ruimte voor fietsparkeerplaatsen. Ten behoeve van het tramstation kunnen bouwwerken geen gebouwen zijnde, worden opgericht, zoals luifels, informatieborden en kaartautomaten. Het dagelijks bestuur kan besluiten af te wijken van de regels middels een omgevingsvergunning voor het oprichten van een gebouw ten behoeve van het tramstation zoals bijvoorbeeld een wachtruimte voor chauffeurs.

In de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 tezamen dient minimaal 10.500 m² groen worden gerealiseerd.

Artikel 15 Water

De bestemming Water omvat aan de noordzijde van het plangebied, ter plaatse van de spoorbrug en de brug Wibautstraat, een deel van de Ringvaart en aan de zuidzijde van het plangebied, ter plaatse

van de spoorbrug en de brug Spaklerweg een deel van de Weespertrekvaart. Het is niet toegestaan om hier ligplaatsen voor woonboten te realiseren of andere schepen af te meren.

Artikel 16 Wonen

Binnen de bestemming 'Wonen' is primair een vrijstaand woongebouw geprojecteerd. Naast wonen is er ruimte voor kleinschalige winkels en voorzieningen, vanaf de tweede bouwlaag is uitsluitend wonen toegestaan. Aan de Bertrand Russellstraat zijn stadswoningen of appartementen ook op de eerste bouwlaag voorzien. Gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd onder het woongebouw. Hierbij is ook ruimte voor de parkeerplaatsen ten behoeve van naastgelegen gebouw.

Artikel 17 Waarde-Archeologie

Slechts voor die gronden met een hoge archeologische verwachting is een dubbelbestemming opgenomen met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een aanlegvergunningstelsel. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat vóór de onderliggende bestemming. Dit betekent dat de bepalingen van de hoofdbestemming uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemming. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het Dagelijks Bestuur verleent de vereiste aanlegvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de aanlegvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Artikel 18 Waterstaat-Waterkering

Aan de noordzijde, ter plaatse van de Ringdijk loopt er een waterkering door het gebied. Op de verbeelding is de waterkering met een dubbelbestemming weergegeven. Op deze gronden mag niet onder peil worden gebouwd. Voor een aantal activiteiten in dit gebied is een aanlegvergunning vereist, danwel een ontheffing. Om te kunnen vaststellen of het waterkerend vermogen al dan niet wordt aangetast door een eventueel te verlenen aanlegvergunning, zal al overleg plaatsvinden met Waternet.

Artikel 19 Gemengd - Uit te werken

Deze uit te werken bestemming is gelegd op de ontwikkelingslocatie tussen het bestaande kantoorgebouw en de Julianalaan/Prins Bernardplein. De regels bevatten het kader op basis waarvan een uitwerkingsplan dient te worden gemaakt voor de beoogde ontwikkeling van het gebied. Er kunnen woningen, kantoren en voorzieningen worden gerealiseerd. Het kader is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan waarbij het programma is verkleind vanwege de huidige ontwikkelingen op de kantorenmarkt. Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met het aangrenzende perceel, het parkeerdek met 21 plaatsen, moet of bereikbaar blijven of er moet compensatie worden geboden voor het verval de mogelijkheid tot het gebruiken van het parkeerdek. Op grond van de bouwregels geldt er een bouwverbod.

Artikel 20 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Besluit ruimtelijke ordening 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 21 Algemene bouwregels

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

Dit artikel regelt de maximale bouwdiepte van gebouwen en maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een procedure tot afwijking van het bestemmingsplan. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel ontheffingsprocedures 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.

Artikel 22 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod van artikel 2.1, lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een voorwaardelijke verplichting opgenomen in verband met de noodzakelijke watercompensatie ten gevolge van de toename van verharding in het bestemmingsplangebied, ook zijn aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Daarnaast zijn er specifieke normen vastgelegd ten aanzien van parkeren in het plangebied.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

In deze regels voorschrijft is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gebruiks- en bebouwingsvoorschriften. Het betreft een afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, sub c van de Wet ruimtelijke ordening. Deze regel maakt mogelijk dat het dagelijks bestuur kan afwijken van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen, voorzieningen ten behoeve van het voorkomen van windhinder en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan eerder in artikel 21 van de regels en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een afwijking van het bestemmingsplan kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Ten aanzien van gebouwtjes voor het opwekken van duurzame energie zij opgemerkt, dat deze bij voorkeur in de hoofdgebouwen worden geplaatst. Als het technisch niet mogelijk is dan kan het dagelijks bestuur een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verlenen om het betreffende gebouwtje (of bouwwerk) buiten de hoofdgebouwen te plaatsen

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Dit houdt in de het dagelijks bestuur bevoegd is om het bestemmingsplan te wijzigen binnen de in de regels gestelde voorwaarden. In de eerste plaats is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen inzake de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan gebruik worden indien uit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn en een dubbelbestemming niet noodzakelijk is. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat de dubbelbestemming kan worden geschrapt.

Verder is op de verbeelding de zone 'wro-zone-wijzigingsgebied' aangegeven. Het wijzigingsgebied is een gebied van beperkte omvang en ziet op de gronden met de bestemmingen 'Groen' aan de oostzijde van de bestemming 'Kantoor'. Het dagelijks bestuur is bevoegd om deze bestemmingen te wijzigen in de Verkeer -2 ten behoeve van een ontsluitingsweg vanaf het bestaande kantoorgebouw naar de Gooiseweg. Van de wijzigingsbevoegdheid kan alleen gebruik gemaakt worden ten behoeve van een ontsluitingsweg bestaande uit maximaal 1 rijstrook, voorzover er geen planologische, stedenbouwkundige, milieutechnische en waterhuishoudkundige belemmeringen zijn.

Artikel 25 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere regelgeving. Landelijke regelgeving kan bijvoorbeeld gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen, terwijl in het plan nog oude regels worden gehanteerd.

Artikel 26 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbelregel behoren tot de

standaardregels uit het Bro.

Artikel 27 Slotregel

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

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Wetgeving

Met de financiële onderbouwing wordt inzicht gegeven in welke kosten en opbrengsten in de grondexploitatie (GREX) Amstelstation e.o. zijn opgenomen en tot welk financieel resultaat dit leidt. Tevens wordt ingegaan op de fasering, onzekerheden en overige geldstromen.

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 er 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.

In artikel 6.12, lid 1, Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 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, lid 2, Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het voorliggende plan en de Grex

Investeringen en opbrengsten

De vaststelling van de grondexploitatie bij het Stedenbouwkundig Plan is noodzakelijk voor de daadwerkelijke uitvoering, aangezien hiermee de grondexploitatiebegroting en een uitvoeringskrediet worden vastgelegd. Deze grondexploitatie maakt deel uit van de totaalexploratie van het gehele projectgebied Wibaut aan de Amstel. Het uitgangspunt hierbij is de ontwikkeling zoals deze aanvankelijk mogelijk werden gemaakt in het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn gelijk aan de uitgangspunten van de grondexploitatie.

Op 16 december 2009 heeft de gemeenteraad de grondexploitatie bij het SP Amstelstation (nr. BD2009-007178) vastgesteld. Met de vaststelling van de grondexploitatie bij het Stedenbouwkundig Plan heeft de gemeenteraad herbevestigd dat er kan worden geïnvesteerd in de ontwikkelingen ten behoeve van de uitvoering van de beoogde ontwikkelingen in voorliggend plan.

Het terugbrengen van het kantorenvolume zoals in het voorliggende bestemmingsplan is beschreven, is verwerkt in de grondexploitatie anno 2012. Daarnaast is rekening gehouden met een toename van kosten vanwege mogelijke planschade vanwege de beoogde ontwikkelingen (Zie SAOZ, risico-analyse planschade, Bijlage 32).

Het saldo van grondkosten en grondopbrengsten is anno 2012 positief. Voor het berekenen van de grondopbrengsten is uitgegaan van het programma zoals aangegeven in het voorliggende bestemmingsplan. De grondexploitatie anno 2012 wordt meegenomen in de planning en control cyclus van het Vereveningsfonds.

Exploitatieplan

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de stadsdeelraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. De gemeente Amsterdam is eigenaar van het merendeel van de gronden binnen het plangebied. Amsterdam heeft ervoor gekozen om de kosten van de van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te dekken vanuit de gronduitgifte in erfpacht of herziening van bestaande erfpachtcanons als gevolg van bestemmingswijzigingen. 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 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. Met gebruikmaking van het Amsterdamse erfpachtstelsel is dan ook op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten gedekt zijn. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Op de gronden die niet in eigendom zijn van de gemeente worden geen nieuwe hoofdgebouwen gerealiseerd, noch zal er een uitbreiding van tenminste meer dan 1000 m² plaatsvinden. De stadsdeelraad zal dan ook afzien van het opstellen van een exploitatieplan. Opgemerkt zij nog dat de gemeente Amsterdam telkens eigenaar is en blijft van de gronden waarop de ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien.

Conclusie

Het plan is uitvoerbaar, de grondexploitatie is positief. Vanwege het erfpachtstelsel is geen exploitatieplan noodzakelijk.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen;
2. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam (centrale stad);
3. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Almere;
4. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Diemen;
5. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Muiden;
6. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
7. Brandweer Amsterdam Amstelland;
8. Bureau Monumenten en Archeologie;
9. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum;
10. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Noord;
11. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Zuid;
12. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Oost;
13. Dienst Milieu en Bouwtoezicht, Amsterdam;
14. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
15. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
16. Hoogheemraadschap Rijnland;
17. Inspectie Verkeer en Waterstaat;
18. Kamer van Koophandel Amsterdam;
19. KPN Telecom;
20. Liander;
21. Ministerie van Defensie voor Noord-Holland en Utrecht (noord-west);
22. Ministerie van Economische Zaken, Ruimtelijk Economisch Beleid;
23. N.V. Nederlandse Gasunie;
24. ProRail;
25. Provincie Noord-Holland;
26. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
27. Rijksdienst voor cultuurlandschap, archeologie en monumenten;
28. Rijksgebouwendienst, directie Noord West;
29. Rijkswaterstaat;
30. Stadsregio Amsterdam;
31. Vrom Inspectie, Regio Noord-West
32. Vrom Inspectie, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne;
33. Waternet;

Hieronder geven wij eerst aan welke instanties onder dankzegging, gereageerd hebben zonder inhoudelijke opmerkingen over het concept ontwerp bestemmingplan. Van deze reacties hebben wij met instemming kennisgenomen. Vervolgens gaan wij in op de reacties van de instanties die een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben worden niet genoemd.

Met instemming kennisgenomen van de reacties van

Gemeente Almere

Gemeente Diemen

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap van Rijnland

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Kort samengevat vraagt de brandweer aandacht voor de volgende punten.

1. *Fysieke veiligheid*

In het kader van de structurele aandacht voor fysieke veiligheid in ruimtelijke plannen kan een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting worden opgenomen. In deze paragraaf kan worden toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met veiligheidsaspecten.

2. *Externe veiligheid*

Het plangebied ligt nabij de spoorlijn Amsterdam - Duivendrecht. In verband hiermee zijn de externe veiligheidsrisico's onderzocht en is door de Brandweer een advies uitgebracht. In de plantoelichting wordt verwezen naar dit advies. Daarbij wordt echter niet aangegeven of de in het advies opgenomen risicobeperkende maatregelen worden overgenomen.

Reactie:

Ad 1 Fysieke veiligheid

De genoemde veiligheidsaspecten komen in het kader van de verantwoordingsplicht bij externe veiligheid aan de orde. In die zin wordt reeds in het verzoek voorzien. In zijn algemeenheid dient in een bestemmingsplan voldoende rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening. Het bestemmingsplan heeft hierin een faciliterende rol. De stedenbouwkundige opzet van het plan en de structuur van de wegen moeten voldoende waarborgen bieden voor een goede bereikbaarheid. Daarbij biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid om voldoende bluswatervoorzieningen te realiseren.

Ad 2 Externe veiligheid

In het kader van het bestemmingsplan is er een risico-analyse verricht naar de externe veiligheid. In de risico-analyse zijn de risico's in en rondom het plan inzichtelijk gemaakt. Aan de hand van deze risico-analyse hebben wij geconcludeerd dat de risico's binnen aanvaardbare grenzen zijn en dat de externe veiligheid voldoet aan de gestelde normen.

De risicobeperkende maatregelen die de brandweer in haar advies voorstelt hebben betrekking op het verminderen van transporthoeveelheden, constructie van en voorzieningen bij gebouwen en goede communicatie. Wij onderschrijven het belang van externe veiligheid. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor de genoemde maatregelen.

Bureau Monumenten en Archeologie

BMA merkt in haar reactie als volgt op.

3. *Dubbelbestemming archeologie*

Op de verbeelding ontbreekt de dubbelbestemming archeologie.

4. *Oppervlaktemaat*

De regels die betrekking hebben op archeologie komen niet overeen met de weergegeven beleidskaart in paragraaf 14.2. In genoemde paragraaf wordt het oppervlakte van 500 m² gehanteerd, terwijl in artikel 18 lid 4 sub b onder 1 en in artikel 18 lid 2 sub c onder 1 een oppervlakte van 100 m² is aangegeven. BMA verzoekt de oppervlakte in de artikelen in overeenstemming te brengen met de beleidskaart.

5. *Rijksmonument*

In oktober 2003 is het Amstelstation aangewezen als rijksmonument. De monumentale status strekt zich niet uit tot het gebouw met de hoge hal en de lagere dwarshal, maar tot alle overige en onlosmakelijke tot het stationsgebouw behorende onderdelen (de voetgangersonderdoorgangen, de luifel boven de hoofdentree, de luifel van het busstation, de treinperrons met overkapping en de wachtruimte op het spoortaalud inclusief de gemetselde oostelijke wand met smalle achterliggende ruimten aan de beide voorpleinen. Ten behoeve van de helderheid beveelt BMA aan een kaartje op te nemen waarop de volledige contour van het monument staat aangegeven.

Reactie:

Ad 3 en 4 Dubbelbestemming archeologie en oppervlaktemaat

Naar aanleiding van de reactie van BMA merken wij op dat de dubbelbestemming inmiddels op de verbeelding is aangegeven en de genoemde artikelen zijn in overeenstemming gebracht met de beleidskaart.

Ad 5 Rijksmonument

In de toelichting wordt aandacht besteed aan de monumentale status van het Amstelstation. Zo is in hoofdstuk vier een korte samenvatting gegeven van de redengevende omschrijving van het monument. De contouren van het gebouw en bouwhoogten zijn in het bestemmingsplan vastgelegd. Voor wijzigingen aan het station is een omgevingsvergunning noodzakelijk. De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien het belang van monumentenzorg zich daartegen niet verzet (artikel 2.15 Wabo).

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam merkt na aanleiding van het concept ontwerp bestemmingsplan, kort samengevat, het volgende op.

6. *Structuurplan / Structuurvisie*

Het plan past in het vigerende structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" gekenmerkt door het milieutype Grootstedelijk kerngebied. Op het moment van schrijven van de reactie ligt de nieuwe Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch sterk en duurzaam", bij de gemeenteraad ter vaststelling. Dit plan past in de structuurvisie geformuleerde opgave van transformatie.

Intensivering van het OV knooppunt Amstelstation als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu in zuidoostelijke richting. Ook past het plan in de constatering dat 'de intensivering gaat hier hand in hand met een aantrekkelijke herinrichting van de publieke ruimte, waarmee het verblijfsklimaat van het gebied vergroot kan worden.

7. *Beleidsuitgangspunten visiedeel.*

Het plan voldoet aan de beleidsuitgangspunten voor wat betreft:

- a. Kantoren - het gereduceerde kantoorprogramma is conform de uitgangspunten zoals opgenomen in de kantorenstrategie;
- b. Detailhandel - het opgenomen metrage is conform eerder advies van februari 2008. Extra aandacht wordt gevraagd voor de opmerking dat een grote supermarkt kansrijker is dan twee kleine. De winkelplint Julianalaan wordt beschreven als extra hoog met een chique en uitnodigend karakter. De mogelijkheid om de hoogte van de plint in de bouwregels vast te leggen wordt onbenut gelaten.
- c. Wonen - levert bijdrage aan woningbouwopgaven met 302 tot 350 woningen, gevarieerd naar prijsklasse, omvang, etc.
- d. Water - binnen het plangebied is onvoldoende ruimte voor watercompensatie. Mogelijke oplossingen voor watercompensatie worden genoemd. De centrale stad vraagt aandacht voor in de structuurvisie genoemde te ondernemen acties in relatie tot waterberging: stimuleren van de aanleg van daktuinen en het gebruik van gevelgroen en het ontwerpen met water in de openbare ruimte.

8. *Hoofdpijnen van de uitvoeringsagenda*

Ten aanzien van de fasering van de uitvoeringsagenda in de structuurvisie is het plan met betrekking tot wonen en kosten voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling in overeenstemming. Dit geldt ook voor kantoren, de verwachte uitbreidingsvraag is echter vastgesteld op basis van een verouderd scenario. De kantorenstrategie, op basis van geactualiseerde gegevens, gaat uit van een aanzienlijk lagere verwachte uitbreidingsvraag voor kantoren. De in de toelichting van het plan genoemde marktcondities kunnen daardoor resulteren in het pas zeer laat realiseren van het werkdeel. Met het oog hierop is het noodzakelijk om een antwoord te hebben op deze uitgestelde realisatie, een passende tijdelijke invulling. Temeer omdat blok A als toren een belangrijke rol krijgt toebedeeld voor het plangebied in zijn relatie met de stad en in de buurt.

9. *Hoofdpunten van het instrumentarium*

- a. Parkeren: vanwege de mogelijkheid tot parkeren onder het busstation is sprake van een forse overmaat van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied. Het vastgelegde maximum van 640 parkeerplaatsen dient daarom door middel van een parkeerbalans actief te worden

gemonitord. De vraag is daarbij ook of en op welke wijze deze overmaat eventueel gebruikt gaat worden, bijvoorbeeld als P&R.

- b. Hoogbouw: een ondergrens van 90 meter wordt genoemd, dit moet 30 meter zijn. Dit betekent dat niet alleen de toren van blok D onderzocht moet worden, maar ook de hoogteaccenten van blok A en C
- c. HER

10. Aanvullende (tekstuele) opmerkingen op detailniveau

Reactie:

Ad 6 Structuurvisie / structuurplan

Wij hebben met instemming kennisgenomen van dit punt. Het plan voldoet zowel aan de uitgangspunten van de Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' als aan de inmiddels vastgestelde Structuurvisie 'Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam'.

Ad 7 Beleidsuitgangspunten visiedeel

Met de centrale stad concluderen wij dat het plan in overeenstemming is met de beleidsuitgangspunten voor wat betreft kantoren, detailhandel en wonen. Aanvullend merken wij ten aanzien van de volgende punten op:

Detailhandel

In het plan is maximaal 2.500 m² beschikbaar voor maximaal twee supermarkten. De keuze die in het kader van het plan gemaakt is vormt geen kernpunt van beleid. De hoogte van de plint is niet geregeld in het bestemmingsplan. In de bouwveloppen is wel aangegeven dat de nieuw op te richten gebouwen een chique en uitnodigend karakter zullen hebben. De architect en de ontwikkelaar krijgen hiermee de gewenste mate van flexibiliteit bij de ontwikkeling van de nieuw op te richten gebouwen.

Water

Het bestemmingsplan biedt bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van gronden. De voorgestelde maatregelen zoals het aanleggen van daktuinen en het gebruik van gevelgroen zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan gebied.

Ad 8 Hoofdlijnen van de uitvoeringsagenda

Het plangebied is een knooppuntlocatie met een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Volgens het beleid vastgesteld in het rapport 'Minder kantorenplannen in uitvoering 2007' heeft het de voorkeur om kantoren op deze goed bereikbare plekken te huisvesten. Marktpartijen kennen kantoren op deze locatie een goede marktpotentie toe.

De bouwveloppen zijn gefaseerd aangeboden zodat enige sturing vanuit de uitvoeringsagenda mogelijk is. Blok A is in de tijd als laatste blok gepland en aangeboden. Vrees voor een braakliggend terrein is ongegrond, omdat de locatie pas bouwrijp gemaakt zal worden voor start bouw. Tot dat moment zal de locatie conform huidige invulling (zijnde onder andere het parkeerdek van het gebouw van Altera) in gebruik blijven.

Ad 9 Hoofdpunten van het instrumentarium

Parkeren

In het plangebied is het maximaal aantal parkeerplaatsen vastgesteld op 640 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden in gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd. Nabij het busstation is daarnaast ruimte voor een taxistandplaats met 10 plaatsen en een kiss-and-ridestreek langs de Julianalaan.

Amstelstation e.o. (vastgesteld)

Hoogbouw

In de tekst is de gestelde ondergrens van 90 meter gecorrigeerd in een ondergrens van 30 meter. In de Hoogbouw Effectrapportage (d.d. 20 april 2011) zijn de effecten van de hoogbouw van blok A, blok C en blok D nader onderzocht en de reeds verrichte onderzoeken gebundeld.

Ad 10 Aanvullende (tekstuele) opmerkingen op detailniveau
De opmerkingen zijn, onder dankzegging, overgenomen.

KPN

Kort samengevat merkt KPN het volgende op.

11. *Consequenties infrastructuur*

KPN voorziet ingrijpende consequenties voor de infrastructuur van KPN. Deze consequenties zouden geminimaliseerd kunnen worden door onder andere:

- het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- het handhaven van de bestaande tracés;
- het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting;
- het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN.

12. *Parkeergarages*

Het bestaande tracé van circa 14 kabels, langs het Julianaplein komt met de bouw van gebouw A, B en C ernstig in gevaar temeer nu het bestemmingsplan op die locaties voorziet in de bouw van parkeergarages.

Reactie

Ad 11 consequenties infrastructuur

De gronden waarop de straten zijn gelegen zijn bestemd als 'Verkeer - 2' en 'Verkeer - 3'. Op deze gronden kunnen nutsvoorzieningen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen gerealiseerd worden. Ook voor gronden bestemd voor openbare ruimte zijn deze voorzieningen toegestaan. Wij merken hierbij op dat bouwwerken, zoals regelkasten ten behoeve van een nutsvoorziening, mits niet hoger dan 3 meter, en niet groter dan 15 m², kunnen worden geplaatst zonder dat daar een omgevingsvergunning voor hoeft te worden aangevraagd.

Ad 12 parkeergarages

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot het bouwen van ondergrondse parkeergarages. In het kader van de planvorming en bij de realisatie daarvan, zullen wij zorgvuldig alle betrokken belangen afwegen en in overleg met KPN tot goede oplossingen komen. Inmiddels zijn wij in overleg met KPN over dit onderwerp. Overigens merken wij op dat volgens de Telecomwet een aanbieder van een netwerk kabels in de grond mag leggen zonder daarvoor een jaarlijkse vergoeding te betalen. In ruil hiervoor dient hij voor eigen kosten de kabels te verleggen indien de gedoogplichtige (gemeente) hem hiertoe verzoekt, in het geval van werken of (ver-)bouwen.

Liander

Liander merkt, in het kort, het volgende op.

13. *Algemene afwijkingsregels*

In de 'algemene afwijkingsregels' is geen algemene afwijking opgenomen voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 6 meter en een maximaal vloeroppervlak van 25 m². Liander verzoekt een algemene ontheffing op te nemen in deze strekking.

14. *Gasleiding*

De gasleiding (400 8 Bar) op de Julianalaan is niet ingetekend en andere leidingen zijn niet juist ingetekend. Ter controle heeft Liander een nieuwe tekening aangeleverd.

15. *Afstand*

Voorts vraagt Liander aandacht voor de aan te houden afstanden tussen de bebouwing en het regelstation volgens NEN1059 en de 8 Bar leiding volgens NEN7244.

16. *Normaal onderhoud*

Liander vraagt zich af of het bijleggen van een kabel in een bestaande sleuf tot het normale onderhoud gerekend kan worden en daarmee omgevingsvergunningvrij.

17. *Dubbelbestemming archeologie*

Tenslotte meldt Liander dat de dubbelbestemming archeologie niet op de verbeelding is aangetroffen.

Reactie

Ad 13 algemene afwijkingsregels

In het bestemmingsplangebied is ervoor gekozen om de openbare ruimte, waaronder de straten, stoepen, groenvoorzieningen en pleinen zoveel mogelijk vrij van bebouwing te houden om een open structuur van het gebied te waarborgen en verrommeling tegen te gaan. Noodzakelijke voorzieningen worden zoveel mogelijk in de nieuw op te richten gebouwen geplaatst. Indien een aanvraag wordt ingediend voor het oprichten van een bouwwerk kan hiervoor, volgens de wettelijke regelgeving en procedures, een besluit voor het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning worden genomen. In dit kader merken wij op dat bouwwerken ten behoeve van een nutsvoorziening mogelijk zijn zonder omgevingsvergunning in gevallen genoemd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het daarbij behorende besluit omgevingsrecht, bijlage II.

Ad 14 gasleiding

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen bevat regels over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen. Het Besluit gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen is van toepassing (voorzover hier relevant) op hogedruk aardgasleidingen, dit zijn leidingen vanaf 16 bar. In het plangebied liggen geen hogedruk aardgasleidingen. Aan de oostzijde van het Julianaplein ligt een 8 Bar gasleiding. De overige leidingen zijn gecontroleerd en op de juiste wijze ingetekend.

De leidingen in het gebied zijn geen hogedruk gasleidingen. Het plangebied is niet gelegen binnen de bebouwingsafstand of binnen een toetsingsafstand van een hoge druk aardgasleiding, er zijn dan ook geen belemmeringen voor de gefaciliteerde ontwikkelingen.

Ad 16 Afstand

Het gasdrukregel- en meetregelstation dat is gelegen in het plangebied bevindt zich nabij de Kees Boekestraat in het parkje. Het gasdrukregel- en meetstation (categorie A) is verbonden met een 8 bar gasleiding. De inrichting is niet relevant met het oog op externe veiligheid, er geldt geen veiligheidsafstand tussen opstelplaats en (beperkt) kwetsbare objecten.

Ad 17 Normaal onderhoud

Volgens de regels behorende bij het bestemmingsplan is een omgevingsvergunning noodzakelijk voor het aanbrengen van leidingen en kabels in archeologisch waardevol gebied, tenzij een van genoemde uitzonderingen van toepassing is, zoals beschreven in het bepaalde in artikel 18, lid 4, onder b, van de regels.

Ad 18 dubbelbestemming archeologie

De dubbelbestemming archeologie is op de verbeelding aangebracht.

N.V. Gasunie

De Gasunie merkt het volgende op.

18. Het plan is door de Gasunie getoetst aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van VROM voor aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels AMvB Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hoge druk

aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen. Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie

Van deze reactie is met instemming kennisgenomen.

ProRail

De reactie van ProRail heeft betrekking op de regels.

19. Artikel 12 lid 1, sub i, met de bestemming Verkeer-2 zijn andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen mogelijk. Andere verkeerskundige voorzieningen zijn niet nader gedefinieerd. In de bestemming is een onbewaakte fietsenstalling geprojecteerd. ProRail verzoekt deze onbewaakte fietsenstalling te benoemen.
20. In artikel 14, lid 1 sub d, met de bestemming Verkeer-4 en artikel 15 lid 1 sub d met de bestemming Verkeer-5 zijn openbaar vervoersvoorzieningen mogelijk. Deze openbaar vervoersvoorzieningen zijn niet gedefinieerd. ProRail verzoekt de openbaarvervoersvoorzieningen nader te definiëren in de begripsbepalingen (artikel 1);
21. Artikel 14, met de bestemming verkeer Verkeer-4, is een fietsenwinkel en commercie gepland. ProRail stelt voor deze functies te benoemen en mogelijk te maken in deze bestemming;

Reactie

Ad 19

In de bestaande situatie is een fietsenstalling mogelijk in de bestemming Verkeer-2. In artikel 12 is deze functie toegevoegd.

Ad 20

In Amsterdam is het niet gebruikelijk in de begripsbepalingen het begrip 'openbaar vervoersvoorzieningen te definiëren. In het geval een begrip niet gedefinieerd is in het bestemmingsplan kan voor de uitlag van het begrip aansluiting gezocht worden bij het algemeen spraakgebruik. Volgens het algemeen spraakgebruik wordt onder openbaar vervoer het volgende verstaan. Het voor een ieder openstaand personenvervoer per trein, bus of auto al dan niet volgens een dienstregeling. Voorzieningen ten behoeve van of ondersteunend aan het openbaar vervoer vallen hier ook onder.

Ad 21

De fietsenwinkel en bijbehorende werkplaats zijn conform het verzoek van ProRail overgenomen en opgenomen in artikel 14.

Provincie

De provincie vraagt zich in haar reactie als volgt af.

22. Het bestemmingsplan maakt nieuwe kantoorbebouwing mogelijk. Wat is de omvang van deze kantoorbestemming en past dit in de demografische en economische ontwikkeling?

Reactie

Ad 22

Voor onze reactie op de vraag van de provincie verwijzen wij naar het gestelde onder punt 6 en 7. De omvang van de kantoorbestemming bedraagt maximaal 18.250 m² brutovloeroppervlakte. Daarnaast merken wij het volgende op.

Als kader voor de ontwikkeling van nieuwe kantoorplannen geldt het regionale Plabeka. De afspraken zijn vastgelegd in de Uitvoeringstrategie (februari 2007). Voor de Amsterdamse situatie is dit vervolgens per project vastgelegd in het rapport 'Minder kantoorplannen in uitvoering' (februari 2007).

In het rapport is een maximummetrage aan nieuw te ontwikkelen kantoren. Volgens dit rapport is voor het deelplan Amstelstation en omgeving geen reductie van het planaanbod voor kantoren aanbevolen.

Inmiddels is een nieuwe kantorenstrategie en een nieuw Plabeka in voorbereiding. De nieuwe kantorenstrategie zal ingepast worden in de Regionale Uitvoeringsstrategie Metropoolregio Amsterdam. Beide stukken zullen op zijn vroegst worden vastgesteld in mei 2011. In deze stukken zal het gebied Amstelstation wederom als te behouden kantoorlocatie aangemerkt worden. Aan deze locatie kan nog maximaal 21.800 m² kantoorruimte worden toegevoegd.

Waternet

Naar aanleiding van het toegestuurd concept merkt Waternet het volgende op,

23. In de waterparagraaf wordt in een aantal gevallen niet de vigerende wetten en beleidsdocumenten beschreven. Waternet vraagt aandacht voor een zorgvuldige beschrijving van de bestaande wet- en regelgeving ten aanzien van de waterthema's. Eventuele consequenties van dit beleid en de wet- en regelgeving moeten specifiek worden weergegeven.
24. Onduidelijk is hoeveel er in het plangebied wordt gerealiseerd. Daarnaast is onduidelijk waar en wanneer de compensatieopgave ruimtelijk ingepast wordt.
25. In den notitie grondwaterberekeningen van het IBA (d.d. 27-8-2008) is opgenomen dat de onderkant van het freatische pakket op NAP -6,0 m ligt. Dit is een cruciale aanname gebaseerd op slechts twee boringen. Bij een andere ligging van deze onderkant kan het grondwatereffect veel groter zijn. In de heterogene ondergrond van Amsterdam is dit zeer wel mogelijk. Waternet vraagt aandacht om bij de detaillering van de parkeerkelders de noodzakelijke extra boringen mee te nemen in het geohydrologische model, ter verificatie van de dikte en ligging van het freatische pakket. De grondwatersituatie rondom het Amstelstation is complex als gevolg van de sterke verschillen in maaiveldhoogte en behoeft daarom de nodige aandacht.

Reactie

Ad 23

De waterparagraaf is aangepast conform de opmerkingen van Waternet.

Ad 24

Op basis van het schetsontwerp d.d. 1 maart 2011 is een nieuwe berekening gemaakt terzake de watercompensatie. Deze nieuwe berekeningen zijn verwerkt in de waterparagraaf van dit bestemmingsplan.

Ad 25

De genoemde aandachtspunten van Waternet zijn terecht en worden meegenomen in het voorlopig ontwerp.

blz. 126

Bijlagen

Bijlage 1 Kennisgeving vaststelling bestemmingsplan en hogere waarden

**Bijlage 2 Besluit hogere waarden en onderbouwing en nota van
beantwoording**

Bijlage 3 Zienswijzen

Bijlage 4 Kennisgeving ontwerp bestemmingsplan en ontwerp besluit hogere waarden

Bijlage 5 Ontwerp besluit hogere waarden en onderbouwing

Bijlage 6 DB besluit ontwerp bestemmingsplan en ontwerp hogere waarden

Bijlage 7 Stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation

Bijlage 8 Hoogbouweffectrapportage Amstelstation

Bijlage 9 Verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel

Bijlage 10 Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation d.d. 16 feb 2012

**Bijlage 11 WadA 2e fase: Herberekening Amstelstation met aanpassing
woontoren Blok A**

Bijlage 12 Mer-beoordeling Amstelpoort en Oosterpoort

blz. 152

Bijlage 13 Akoestisch rapport, 20 juli 2012 ref. 20080055-12

Bijlage 14 Luchtkwaliteitonderzoek Wibaut aan de Amstel

Bijlage 15 Luchtkwaliteitonderzoek actualisering, juli 2012

Bijlage 16 Externe veiligheid Amstelstation, AVIV 9 april 2009

Bijlage 17 Externe veiligheid, groepsrisico spoor, AVIV 3 juni 2010

blz. 162

Bijlage 18 Externe veiligheid, advies Brandweer

Bijlage 19 Bodemonderzoek

Bijlage 20 Watertoets

Bijlage 21 Natuurtoets

blz. 170

Bijlage 22 Wateradvies

blz. 172

Bijlage 23 Bomenonderzoek maart 2008

Bijlage 24 Bomenonderzoek actualisatie 15 dec 2008

blz. 176

Bijlage 25 Bomenplan 18 sep 2009

blz. 178

Bijlage 26 Archeologisch bureauonderzoek

Bijlage 27 Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling Amstelstation

Bijlage 28 Windklimaatonderzoek actualisatie

Bijlage 29 Windtunnel onderzoek Amstelstation

Bijlage 30 Aanvullend windtunnelonderzoek d.d. 21 feb 2012

Bijlage 31 Energievisie

Bijlage 32 SAOZ risico-analyse planschade

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0363.M1006BPSTD-VG01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.2 plan:

het bestemmingsplan Amstelstation e.o. van de gemeente Amsterdam.

1.3 dienstverlening

Het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek. Onder te verdelen in:

1. consumentverzorgende dienstverlening;
2. zakelijke dienstverlening;
3. maatschappelijke dienstverlening.

1.4 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.7 antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de wel of niet in de techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 antennedrager

Een antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.9 archeologisch monument

Een aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 archeologisch onderzoek

Werkzaamheden naar het bodemarchief die ten behoeve van de archeologische monumentenzorg worden uitgevoerd volgens de eisen zoals gesteld in de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA).

1.11 archeologisch rapport

Rapportage waarin de archeologische waarde van het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft wordt vastgesteld, die naar het oordeel van het dagelijks bestuur voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie.

1.12 archeologische verwachting

Waarden waarvan de aanwezigheid in de bodem aannemelijk is of vermoed wordt.

1.13 archeologische waarden

Waarden waarvan de aanwezigheid bekend is in de vorm van fysieke overblijfselen in de bodem.

1.14 automatenhal

Een voor het publiek toegankelijke ruimte waar meer dan twee spelautomaten of andere mechanische toestellen in de zin van artikel 30 van de Wet op de Kansspelen zijn opgesteld.

1.15 bebouwing

Een of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.16 bebouwingspercentage

Een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

1.17 bedrijf

Inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport.

1.18 bedrijfswoning

Een woning die gezien ligging en functie bedoeld is voor de huisvesting van personen wier aanwezigheid gelet op de bestemming van een gebouw of terrein noodzakelijk is.

1.19 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.20 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.21 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.22 bijgebouw

Een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.23 bodemverstoring

Elke vorm van grondverzet.

1.24 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.25 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.26 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond.

1.27 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.28 bouwperceelgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.29 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.30 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.31 brutovloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc., met uitsluiting van gebouwde parkeervoorzieningen.

1.32 consumentverzorgende dienstverlening

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

1.33 culturele voorzieningen

Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

1.34 cultuurhistorische waarde

De waarde die kan worden toegekend aan een object, gebouw, terrein of structuur op basis van zijn sociaal-historische, geschiedkundige, architectuurhistorische, (steden)bouwhistorische, archeologische of historisch-geografische karakteristiek.

1.35 dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost, gemeente Amsterdam.

1.36 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.37 dove gevel

De bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak, zonder te openen delen die direct grenzen aan geluidgevoelige ruimten en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 35 dB(A)/ 33 Db.

1.38 eerste bouwlaag

De bouwlaag op de begane grond.

1.39 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.40 geldwisselkantoor

Een voor publiek toegankelijke ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het wisselen van geld.

1.41 geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer of op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.42 geluidbelasting vanwege wegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. Besluit geluidhinder.

1.43 geluidgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidgevoelige functie (of de gebouwen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder.

1.44 geluidluwe zijde

De zijde van een gebouw waar het geluid de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder niet overschrijdt, dan wel een serre of loggia wordt gebouwd met waardoor deze voorkeurswaarde op de scheidingsconstructie van de achtergelegen verblijfsruimte wordt bereikt.

1.45 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.46 hogere waarde

Een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder.

1.47 hoofdgebouw

Een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.

1.48 horeca 1

Een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig kleine etenswaren, snacks en/of ter plaatse opgewarmde etenswaren al dan niet in combinatie met alcoholvrije drank (cafeteria's, snackbars, shoarmazaken, thee- en koffiehuisen, lunchrooms, broodjeszaken en ijssalons).

1.49 horeca 2

- a. horeca- inrichtingen die uitsluitend toegankelijk zijn voor leden van een vereniging (sociëteiten), en /of het verhuren van zalen aan gezelschappen al dan niet in combinatie met het verstrekken van eten en drinken (zalen verhuurbedrijf);
- b. horeca- inrichtingen voor het gelegenheid geven tot dansen in combinatie met het bedrijfsmatig verstrekken van alcoholhoudende of -vrije drank en kleine etenswaren (dancings, discotheek).

1.50 horeca 3

Horeca-inrichtingen voor het bedrijfsmatig verstrekken van overwegend alcoholische dranken voor gebruik ter plaatse (cafés, bars, pubs).

1.51 horeca 4

Horeca-inrichtingen voor het zowel bedrijfsmatig verstrekken van zowel ter plaatse bereide maaltijden als alcoholhoudende of -vrije drank al dan niet in combinatie met etenswaren (restaurants, eetcafés, café- restaurants, grand- cafés).

1.52 horeca 5

Horeca-inrichtingen waar bedrijfsmatig gelegenheid wordt geboden voor overnachting (hotels, pensions).

1.53 internetcafé

Een gelegenheid waar de hoofdactiviteit of één van de activiteiten wordt gevormd door het bedrijfsmatig de gelegenheid bieden tot internetten (het raadplegen van websites, e-mailen en dergelijke).

1.54 kantoor

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder congres- en vergaderaccommodatie.

1.55 langzaamverkeersroute

Verkeersverbinding, die uitsluitend bedoeld is voor fietsers en voetgangers en vergelijkbare verkeersdeelnemers.

1.56 maatschappelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, levensbeschouwelijke en sociaal-culturele voorzieningen.

1.57 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

1.58 openbaar vervoervoorzieningen

Dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, fietsenstallingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidschermen, (keer-)muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van railvervoer en ander openbaar vervoer.

1.59 openbare ruimte

Rijwegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en water, met in begrip van bij deze voorzieningen behorende nutsvoorzieningen, bermen, taluds, waterlopen en waterbouwkundige kunstwerken, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.60 overbouwing / onderdoorgang

Een op de verbeelding aangegeven gebied waar, binnen het bouwvlak dan wel bestemmingsvlak een doorgang mogelijk moet zijn waarboven bebouwing mag worden gebouwd.

1.61 peil

Het N.A.P.

1.62 sportvoorziening

Een instelling of bedrijf waarin de hoofdactiviteit bestaat uit het aanbieden van sportieve activiteiten voor mensen.

1.63 verbeelding

De verbeelding van het Bestemmingsplan Amstelstation e.o. van de gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost.

1.64 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan.

1.65 pleziervaartuig

Een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet bedrijfsmatige recreatie.

1.66 praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis

De uitoefening van een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dat door zijn beperkte omvang en door ten minste de hoofdbewoner in een woning en daarbij behorende bijgebouwen kan worden uitgeoefend, waaronder niet wordt begrepen de uitoefening van detailhandel of consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten.

1.67 prostitutie

Het aanbieden of verrichten van seksuele diensten tegen een materiële vergoeding.

1.68 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.69 scheidslijn bebouwingswaarden

Een op de verbeelding aangegeven lijn welke de scheiding aangeeft tussen bouwvlakken waar verschillende maximale bouwhoogten zijn toegestaan.

1.70 short- stay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één (1) huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één (1) week en maximaal zes (6) maanden.

1.71 seksinrichting

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin tegen betaling handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard. Hieronder worden mede begrepen een seksbioscoop, -theater, -automatenhal en -winkel en naar de aard daarmee te vergelijken inrichtingen.

1.72 smartshop

Een winkel waarin de hoofdactiviteit of een van de activiteiten wordt gevormd door detailhandel in psychotrope stoffen.

1.73 telefooninrichting / belhuis

Een voor publiek toegankelijk ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het voeren van telefoongesprekken, waaronder mede begrepen het verzenden en ontvangen van faxen.

1.74 terras

Een buiten de besloten ruimte liggend deel van het horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden ten dienste van het horecabedrijf en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt.

1.75 tramvoorzieningen

Tramrails, bovenleidingen, en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van het tramverkeer.

1.76 verdiepingen

Bouwlagen gelegen boven de eerste bouwlaag.

1.77 voorgevel

De gevel van het hoofdgebouw die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.78 vliesgevel

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidreductie op deze gevel te bewerkstelligen, waarbij de afstand tussen vliesgevel en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen vliesgevel en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.79 waterkering

Natuurlijke of kunstmatige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.80 waterpeil

Het N.A.P. of het plaatse aan te houden waterpeil.

1.81 waterstaatkundige werken / voorzieningen

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

1.82 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.83 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouden, of maximaal vier personen, of daarmee gelijk te stellen woonvormen.

1.84 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten die bestaan uit het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een antenne-installatie

Tussen de voet van de antenedrager en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antenedrager aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antenedrager het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antenedrager.

2.2 de bouwdiepte van een bouwwerk

vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd (verticaal) op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.5 de begrenzing van de onderscheidene bestemmingen

Voorzover niet in maten op de kaart vastgelegd, door middel van meting op de verbeelding vanaf het hart van de lijn met een nauwkeurigheidsgraad van 1 meter.

2.6 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

De bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. detailhandel;
- c. maatschappelijke dienstverlening;
- d. horeca 1;
- e. horeca 3;
- f. horeca 4;
- g. culturele voorzieningen;

met de daarbij behorende

- h. groenvoorzieningen;
- i. openbare ruimte;
- j. tuinen en erven;
- k. nutsvoorzieningen;
- l. bergingen en andere nevenruimten.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- b. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de eerste bouwlaag van de gebouwen hoofdzakelijk in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- c. woningen mogen uitsluitend worden gebouwd indien zij zijn voorzien van een geluidluwe zijde;
- d. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

3.3 Nadere eisen

- a. Het dagelijks bestuur is bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en vormgeving van gebouwen met een bouwhoogte van 35 meter of meer teneinde mogelijk nadelige effecten van wind en schaduw te voorkomen.
- b. In dat kader kan het dagelijks bestuur tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek en/of bezonningsonderzoek aan hen te overleggen.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbevestigingen:

- a. Voor de in lid 3.1, onder a tot en met g, genoemde functies gelden de volgende gebruiksregels:
 1. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) mag maximaal 11.500 m² bedragen;
- b. voor de functie wonen als bedoeld in lid 3.1, onder a, gelden de volgende bepalingen:
 1. wonen is uitsluitend toegestaan vanaf de tweede bouwlaag (gezien vanaf de Julianalaan);
 2. in afwijking van het bepaalde onder 1 is ter plaatse van de aanduiding "wonen" gezien vanaf Bertrand Russellstraat wonen toegestaan vanaf de eerste bouwlaag;
 3. de totale bvo mag minimaal 7.000 m² en maximaal 8.000 m² bedragen;
- c. voor de functie detailhandel als bedoeld in lid 3.1, onder b, gelden de volgende bepalingen:
 1. detailhandel is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag en voor het overige uitsluitend onder peil (gezien vanaf Julianalaan);

2. de totale bvo binnen de bestemmingen Gemengd - 1 en Verkeer - 3 gezamenlijk mag minimaal 3.500 m² en maximaal 4.500 m² bedragen;
 3. de bvo per detailhandelsvestiging mag maximaal 500 m² bedragen met uitzondering van supermarkten;
 4. de totale bvo voor supermarkt binnen de bestemmingen Gemengd - 1 en Verkeer - 3 mag maximaal 2500 m² bedragen, verdeeld over maximaal twee vestigingen (zie ook Verkeer - 3);
- d. voor de functies als bedoeld in 3.1, onder c tot en met g, gelden de volgende bepalingen:
1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag;
 2. de totale bvo mag maximaal 1.000 m² bedragen;
- e. voor de functie maatschappelijk dienstverlening als bedoeld in lid 3.1, onder c, gelden de volgende bepalingen:
1. kinderdagverblijven zijn uitsluitend toegestaan aan de zijde Bertrand Russellstraat;
 2. geluidgevoelige voorzieningen, zoals scholen en ziekenhuizen, zijn niet toegestaan;
- f. voorzieningen voor laden en lossen zijn niet toegestaan niet aan de zijde van de Julianalaan;
- g. in aanvulling op artikel 2.1, lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
1. ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 4 Gemengd - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. consumentverzorgende dienstverlening;
- c. horeca 2a;
- d. horeca 2b;
- e. horeca 3;
- f. horeca 4;
- g. horeca 5;
- h. culturele voorzieningen;
- i. sportvoorzieningen;
- j. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen;

met de daarbij behorende

- k. groenvoorzieningen;
- l. openbare ruimte;
- m. tuinen en erven;
- n. nutsvoorzieningen;
- o. bergingen en andere nevenruimten.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- b. maximaal bebouwingspercentage: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- c. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de eerste bouwlaag van de gebouwen hoofdzakelijk direct in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- d. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" aan de oostzijde van het gebouw mag uitsluitend vanaf een hoogte van 10 meter worden gebouwd;
- e. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang" aan de westzijde van het gebouw mag uitsluitend vanaf een hoogte van 25 meter worden gebouwd;
- f. ter plaatse van de aanduiding "dove gevel" mogen gebouwen ten behoeve van geluidgevoelige functies tot een hoogte van 54 meter uitsluitend worden gebouwd indien de gebouwen zijn voorzien van een dove gevel, dan wel van een vliesgevel;
- g. woningen mogen uitsluitend worden gebouwd indien zij zijn voorzien van een geluidluwe zijde;
- h. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. parkeervoorzieningen mogen tot maximaal 0,50 meter boven peil worden gebouwd;
 - 2. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze parkeervoorzieningen;
- i. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

4.3 Nadere eisen

- a. Het dagelijks bestuur kan nadere eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 35 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder.
- b. In dat kader kan dagelijks bestuur tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.

4.4 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 4.2, onder f, indien is aangetoond dat wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidnormen zoals deze zijn vastgesteld middels het besluit hogere waarden.

4.5 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) mag maximaal 21.500 m² bedragen;
- b. voor de functie wonen als bedoeld in lid 4.1, onder a, gelden de volgende bepalingen:
 1. de totale bvo mag minimaal 13.000 m² en maximaal 19.500 m² bedragen;
- c. voor de functies als bedoeld in lid 4.1, onder b tot en met i, gelden de volgende bepalingen:
 1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan tot een hoogte van 25 m;
 2. de totale bvo mag minimaal 1.500 m² en maximaal 8.500 m² bedragen;
- d. voor horeca 5 als bedoeld in lid 4.1, onder g, gelden de volgende bepalingen:
 1. de bvo mag niet minder dan 500 m² bedragen;
- e. In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 1. ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 5 Gemengd - 3

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het bestaande stationsgebouw 'Amstelstation', met de daarbij behorende voorzieningen zoals wachtruimten, loketten, dienstwoning, kantoorruimte, fietsenstalling met bijbehorende fietswinkel en werkplaats;
- b. spoorwegvoorzieningen;
- c. horeca 1;
- d. horeca 3;
- e. horeca 4;
- f. detailhandel;
- g. schietinrichting ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport'

met de daarbij behorende:

- h. ondergrondse infrastructuur;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. openbare ruimte;
- k. tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor het stationsgebouw 'Amstelstation' gelden de volgende bepalingen:
 1. de bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet meer of minder bedragen dan de bestaande bouwhoogte;
 2. de breedte van het hoofdgebouw mag niet meer of minder bedragen dan de bestaande breedte;
 3. de bestaande dak- en gevelvorm van het hoofdgebouw dienen behouden te blijven.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in 5.2 ten behoeve van het bouwen van een hoofdgebouw met een andere nokrichting, dakhelling, dakvorm en gevelvorm dan de bestaande, mits daardoor de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit van het hoofdgebouw niet onevenredig worden aangetast.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbeperkingen:

- a. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) voor de functies als bedoeld in lid 5.1, onder c tot en met f, inclusief fietswinkel als bedoeld onder a, mag maximaal 1.750 m² bedragen.

Artikel 6 Gemengd - 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd - 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoor;
- b. horeca 4;
- c. creatieve functies, zoals kunsten, media, entertainment en andere creatieve zakelijke dienstverlening;
- d. sportvoorzieningen;

met de daarbij behorende

- e. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen
- f. groenvoorzieningen;
- g. tuinen en erven;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. terrassen;
- j. bergingen en andere nevenruimten.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' geldt dat tot een hoogte van 8 meter geen bebouwing mag worden gebouwd, behoudens voor de hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies;
- d. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalings:

- a. voor de functie horeca 4 als bedoeld in lid 6.1, onder b, geldt dat de totale brutovloeroppervlakte (bvo) maximaal 1.000 m² mag bedragen;
- b. voor de creatieve functies als bedoeld in lid 6.1, onder c geldt, geldt dat de totale bvo maximaal 3.400 m² mag bedragen;
- c. voor de functie sportvoorzieningen als bedoeld in lid 6.1, onder d, geldt dat de totale bvo maximaal 3.000 m² mag bedragen.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. plantsoenen;
- b. parken;
- c. groenvoorzieningen;
- d. waterlopen en waterpartijen;
- e. tram- en busvoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'infrastructuur';

met de daarbij behorende

- f. speelvoorzieningen;
- g. voet- en fietspaden;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. water, duikers en oevervoorzieningen.

7.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 1 meter mag bedragen.

7.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Ten behoeve van de tram- en busvoorzieningen mag maximaal 530 m² van de gronden worden verhard ter plaatse van de aanduiding infrastructuur;
- b. In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van
 - 1. parkeervoorzieningen;
 - 2. het inrichten van de gronden in afwijking van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen.

7.4 Afwijken van de gebruiksregels

Indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan het dagelijks bestuur een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 7.3, onder b, in die zin dat wordt afgeweken van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen indien er geen wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie optreedt.

Artikel 8 Kantoor

8.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Kantoor aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoor;
- b. zakelijke dienstverlening;

met de daarbij behorende

- c. groenvoorzieningen;
- d. openbare ruimte;
- e. tuinen en erven;
- f. nutsvoorziening;
- g. bergingen en andere nevenruimten.

8.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 8.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- c. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

8.3 Specifieke gebruiksregels

In afwijking van het bepaalde in artikel 22 gelden voor de in lid 8.1 genoemde gronden, de volgende gebruiksbepalingen:

- a. het totaal aantal gebouwde parkeerplaatsen mag maximaal 389 parkeerplaatsen bedragen;
- b. het totaal aantal ongebouwde parkeerplaatsen mag maximaal 21 parkeerplaatsen bedragen.

Artikel 9 Maatschappelijk

9.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Maatschappelijk aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maatschappelijke dienstverlening;

met de daarbij behorende

b. groenvoorzieningen;

c. openbare ruimte;

d. tuinen en erven;

e. nutsvoorzieningen;

f. bergingen en andere nevenruimten.

9.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;

b. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;

c. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen.

Artikel 10 Verkeer - 1

10.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoor- en railwegen;
- b. kunstwerken;
- c. spoorwegvoorzieningen;
- d. trein-, tram- en metrovoorzieningen;
- e. geluidschermen;
- f. viaducten, tunnels en andere voorzieningen ten behoeve van het weg- en spoorverkeer ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang";
- g. een brug ten behoeve van het railverkeer ter plaatse van de aanduiding "brug";
- h. opslagruimte ten behoeve van bedrijven ter plaatse van de aanduiding "bedrijf";
- i. voorzieningen ten behoeve van het busstation ter plaatse van de aanduiding "openbaarvervoerstation";
- j. schietinrichting ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport'

met de daarbij behorende

- k. ondergrondse infrastructuur;
- l. groenvoorzieningen;
- m. water;
- n. nutsvoorzieningen;
- o. andere bijbehorende voorzieningen, zoals kiosken.

10.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 10.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde onder b en kiosken als bedoeld onder c;
- b. In afwijking van het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de aanduiding "openbaarvervoerstation" gebouwen worden gebouwd met dien verstande dat deze worden gebouwd in de holle wand van het spoorwegtalud;
- c. voor kiosken gelden de volgende bepalingen:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 6 meter bedragen, met dien verstande dat in afwijking van lid 2.3, gemeten wordt vanaf de top van het spoorwegtalud;
 2. de bebouwingsoppervlakte per kiosk mag maximaal 30 m² bedragen;
 3. het aantal kiosken mag maximaal 5 bedragen;
- d. de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag maximaal 10 meter bedragen, met dien verstande dat in afwijking van lid 2.3, gemeten wordt vanaf de top van het spoorwegtalud.
- e. Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 10.1 onder j, gelden de volgende bepalingen:
 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

10.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het dagelijks bestuur op de in als Verkeer - 1 bedoelde gronden de volgende werken uit te voeren:
 1. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, banen en andere oppervlakteverhardingen;
 2. het verlagen van de grondwaterstand door aanleg van drainage;
- b. Een omgevingsvergunning als bedoeld onder a, mag alleen worden verleend:
 1. indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van het waterbergend vermogen van de gronden;

2. nadat advies van de betrokken waterbeheerder is verkregen.
- c. In afwijking van het bepaalde onder a, is geen omgevingsvergunning nodig voor het uitvoeren van een werk dat:
1. het normale onderhoud, gebruik of beheer betreffen;
 2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan;
 3. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

Artikel 11 Verkeer - 2

11.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen, met op de verbeelding aangegeven dwarsprofielen;
- b. tramvoorzieningen;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. openbare ruimte;
- e. fietsenstalling;
- f. kunstobject, zoals gedenktekens of platieken;
- g. een onderdoorgang ten behoeve van voet- en fietspaden, ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'onderdoorgang';

met de daarbij behorende

- h. ondergrondse infrastructuur;
- i. groenvoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

11.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 11.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen;
- c. voor kunstobjecten, als bedoeld in lid 11.1, onder f, gelden de volgende bepalingen:
 1. in afwijking van het bepaalde onder b, mag de bouwhoogte maximaal 30 meter bedragen;
 2. de bebouwingsoppervlakte per object mag maximaal 25 m² bedragen;
 3. het aantal kunstobjecten mag maximaal 1 bedragen.

11.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 11.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalings:
 1. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 6.742 m² groen;
- b. In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 1. het inrichten van de gronden in afwijking van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen.

11.4 Afwijken van de gebruiksregels

Indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan het dagelijks bestuur een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 11.3, onder b, in die zin dat wordt afgeweken van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen indien er geen wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie optreedt.

Artikel 12 Verkeer - 3

12.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voet- en fietspaden;
- b. groenvoorzieningen zoals bermen, beplanting en groenstroken;
- c. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen;
- d. in- en uitritten ten behoeve van gebouwde parkeervoorzieningen binnen de aangrenzende bestemmingen Gemengd - Uit te werken en Wonen;
- e. detailhandel;

met de daarbij behorende

- f. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. ondergrondse infrastructuur;
- h. nutsvoorzieningen.

12.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 12.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde onder b;
- b. ter plaatse van de aanduiding "detailhandel" mogen gebouwen worden gebouwd tot maximaal 0,5 meter boven peil;
- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende maxima:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 1 meter bedragen;
 2. het bebouwingspercentage mag maximaal 5% bedragen.

12.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid.12.1 genoemde gronden gelden de volgende specifieke gebruiksregels:

- a. voor de functie detailhandel als bedoeld in lid 12.1, onder e, gelden de volgende bepalingen:
 1. detailhandel is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "detailhandel";
 2. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) mag binnen de bestemmingen Gemengd – 1 en Verkeer – 3 gezamenlijk minimaal 3.500 m² en maximaal 4.500 m² bedragen;
 3. de bvo per detailhandelsvestiging mag maximaal 500 m² bedragen, met uitzondering van de supermarkten;
 4. de totale bvo voor supermarkten binnen de bestemmingen Gemengd – 1 en 'Verkeer – 3 mag maximaal 2500 m² bedragen verdeelt over maximaal twee vestigingen;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage";
- c. ongebouwde voorzieningen voor laden en lossen zijn niet toegestaan;
- d. voor de in lid 12.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:
 1. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 6.742 m² groen.

Artikel 13 Verkeer - 4

13.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. fiets- en voetpaden;
- b. busstation;
- c. openbaar vervoersvoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. gebouwde en ongebouwde fietsenstalling met bijbehorende fietsenwinkel en werkplaats;
- f. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen;
- g. functies als bedoeld in Artikel 4 Gemengd - 2, onder b en onder d tot en met g;
- h. taxistandplaatsen;
- i. openbare ruimte;
- j. schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport';

met de daarbij behorende

- k. toegangs- en ontsluitingswegen;
- l. ondergrondse infrastructuur;
- m. andere bijbehorende voorzieningen.

13.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 13.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding "gemengd";
- b. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- c. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de gebouwen hoofdzakelijk direct in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- d. voor de fietsenstalling als bedoeld in lid 13.1, onder e, gelden de volgende bepalingen:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 2,5 meter bedragen;
- e. Voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 1. parkeervoorzieningen mogen tot maximaal 2,5 meter boven peil worden gebouwd;
 2. het aantal bouwlagen mag maximaal 2 bouwlagen bedragen;
 3. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze parkeervoorzieningen;
- f. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 12 meter mag bedragen;
- g. Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 13.1 onder j, gelden de volgende bepalingen:
 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

13.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 13.2, onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte max maximaal 6 meter bedragen;
- b. de bebouwingsoppervlakte mag maximaal 50 m² bedragen;
- c. het aantal gebouwen mag maximaal 1 bedragen.

13.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbevestigingen:

- a. voor de in lid 14.1, onder i, genoemde functies gelden de volgende gebruiksregels;
 - 1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan ter plaatsen van de aanduiding "gemengd";
 - 2. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) mag maximaal 2000 m² bedragen;
- b. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. het totaal aantal parkeerplaatsen mag maximaal 255 parkeerplaatsen bedragen
- c. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 6.742 m² groen.

Artikel 14 Verkeer - 5

14.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 5 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. tramstation;
- d. openbaar vervoersvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. fietsenstalling;
- g. openbare ruimte;
- h. schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport';

met de daarbij behorende

- i. toegangs- en ontsluitingswegen;
- j. ondergrondse infrastructuur;
- k. andere bijbehorende voorzieningen;

14.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 14.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde onder b;
- b. voor gebouwen ten behoeve van fietsenstallingen als bedoeld in lid 14.1, onder f, gelden de volgende bepalingen:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 0,5 meter bedragen;
 2. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze fietsenstalling;
- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 9 meter mag bedragen;
- d. Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 14.1 onder j, gelden de volgende bepalingen:
 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

14.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 14.2, onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 3,5 meter bedragen;
- b. de bebouwingsoppervlakte per kiosk mag maximaal 50 m² bedragen;
- c. het aantal kiosken mag maximaal 1 bedragen.

14.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 dient gezamenlijk in totaal tenminste 6.742 m² groen.

Artikel 15 Water

15.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. vaarwater;
- b. waterberging;

met de daarbij behorende

- c. groenvoorzieningen;
- d. waterhuishoudkundige voorzieningen.

15.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 15.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag maximaal 2 meter bedragen.

15.3 Specifieke gebruiksregels

In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:

- a. ligplaatsen voor woonboten;
- b. het afgemeerd houden van schepen.

Artikel 16 Wonen

16.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Wonen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. detailhandel;
- c. consumentverzorgende dienstverlening;
- d. maatschappelijke dienstverlening;
- e. zakelijke dienstverlening;
- f. horeca 1;
- g. horeca 3;
- h. horeca 4;
- i. culturele voorzieningen;
- j. gebouwde parkeervoorzieningen

met de daarbij behorende

- k. toegangs- en ontsluitingswegen;
- l. ondergrondse infrastructuur;
- m. groenvoorzieningen;
- n. openbare ruimte;
- o. tuinen en erven;
- p. nutsvoorzieningen;
- q. bergingen en andere nevenruimten;
- r. andere bijbehorende voorzieningen.

16.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 16.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- b. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de gebouwen hoofdzakelijk direct in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- c. de minimale bouwhoogte van de eerste bouwlaag mag niet minder dan 3,4 meter bedragen;
- d. woningen mogen uitsluitend worden gebouwd indien zij zijn voorzien van een geluidluwe zijde;
- e. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen;
- f. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. de bouwhoogte mag maximaal 0,5 meter boven peil bedragen;
 - 2. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze parkeervoorzieningen.

16.3 Nadere eisen

- a. Het dagelijks bestuur is bevoegd nadere eisen stellen ten aanzien van aan bouwplannen de situering en vormgeving van gebouwen met een bouwhoogte van 35 meter of meer teneinde mogelijk nadelige effecten van wind te voorkomen
- b. In dat kader kan het dagelijks bestuur tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek en/of bezonningsonderzoek aan hen te overleggen.

16.4 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 16.2, onder d, indien is aangetoond dat wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidnormen zoals deze zijn vastgesteld middels het besluit hogere waarden.

16.5 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 16.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. voor de functies als bedoeld in lid 16.1, sub a tot en met i, mag de totale brutovloeroppervlakte (bvo) maximaal 14.000 m² bedragen;
- b. voor de functie wonen als bedoeld in lid 16.1 onder a, gelden de volgende bepalingen:
 1. de totale bvo mag minimaal 12.500 m² en maximaal 13.500 m² bedragen;
- c. voor de functie detailhandel als bedoeld in lid 16.1, onder b, gelden de volgende bepalingen:
 1. detailhandel is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' (dh) en uitsluitend in de eerste en tweede bouwlaag;
 2. de totale bvo mag maximaal 500 m² bedragen;
 3. een supermarkt is niet toegestaan;
- d. voor de functie maatschappelijke dienstverlening als bedoeld in lid 16.1, onder d, gelden de volgende bepalingen:
 1. kinderdagverblijven zijn uitsluitend toegestaan aan de zijde van de Bertrand Russellstraat;
- e. voor de functies als bedoeld in lid 16.1, onder f tot en met h, gelden de volgende bepalingen:
 1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' en uitsluitend in de eerste en tweede bouwlaag;
- f. voor de functies als bedoeld in lid 16.1, onder c, d en onder i, gelden de volgende bepalingen:
 1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag;
- g. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende regels:
 1. het totaal aantal parkeerplaatsen mag maximaal 125 parkeerplaatsen bedragen;
- h. in aanvulling op artikel 2.1 lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 1. ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 17 Waarde-Archeologie

17.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Waarde-Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. doeleinden ter bescherming en veiligstelling van archeologische waarden;
- b. de bestemming "Waarde-archeologie" is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 18;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 17.

17.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 17.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor zover met betrekking tot de in lid 17.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport te overleggen;
- b. aan de onder a, genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties;
- c. het bepaalde onder a en b, is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 500 m² en een kleinere verticale diepte dan 2,00 meter;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het in werking treden van dit plan.

17.3 Nadere eisen

Het dagelijks bestuur is bevoegd ter bescherming van de in lid 17.1 genoemde archeologische waarden nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 17.1 aanwezig zijn.

17.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Op en onder de in lid 17.1 genoemde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het dagelijks bestuur de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 2,00 meter of indien het water betreft dieper dan de waterbodem, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen,
 2. egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
 3. het aanbrengen van drainage;
 4. het aanleggen en verbreden van wateren;
 5. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
 6. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
 7. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op een bodemverstoring:

1. die betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 500 m² en een kleinere verticale diepte dan 2,00 meter;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het in werking treden van dit plan.
- c. De onder a genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport overlegt.
- d. Indien uit het archeologisch rapport blijkt dat door de werken of werkzaamheden het belang van de archeologie onevenredig wordt geschaad, wordt de onder a genoemde vergunning geweigerd.
- e. Aan de onder a genoemde vergunning kunnen onder meer de volgende voorschriften worden verbonden:
1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- f. De in onder a genoemde werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen uitsluitend ten dienste van de in lid 17.1 genoemde primaire bestemming en de overige aan de gronden toegekende bestemmingen uitgevoerd worden.
- g. De onder a genoemde werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen de archeologische waarden zoals bedoeld in lid 17.1 niet onevenredig schaden.

Artikel 18 Waterstaat-Waterkering

18.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De op de verbeelding voor Waterstaat-Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkering en de daarbij behorende voorzieningen.
- b. De bestemming Waterstaat-Waterkering is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 18;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 17.

18.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 18.1 genoemde gronden mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd onder de volgende voorwaarden:

- a. bouwwerken mogen uitsluitend boven peil worden gebouwd;
- b. ondergrondse bouwwerken, zoals kelders en kruipruimten, zijn niet toegestaan;
- c. het waterkerend vermogen van de gronden mag niet worden aangetast.

18.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 18.2 ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen van deze gronden, met inachtneming van de desbetreffende regels, mits:

- a. hierdoor geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering, en
- b. ter zake daarvan vooraf advies van de beheerder van de waterkering is ingewonnen.

Artikel 19 Gemengd - Uit te werken

19.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - Uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short-stay, al dan niet inclusief praktijk of vrije beroepsbeoefening aan huis;
- b. kantoren;
- c. consumentverzorgende dienstverlening;
- d. horeca 3;
- e. horeca 4;
- f. culturele voorzieningen;
- g. sportvoorzieningen;

met de daarbij behorende

- h. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten;
- i. detailhandel als nevenactiviteit en gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit voor de functies als bedoeld onder b tot en met g;
- j. groenvoorzieningen;
- k. tuinen en erven;
- l. nutsvoorzieningen.

19.2 Uitwerkingsregels

Het dagelijks bestuur werkt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening, de in 19.1 bedoelde bestemming nader uit, met inachtneming van de volgende regels:

- a. de maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is weergegeven;
- b. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de eerste bouwlaag van de gebouwen hoofdzakelijk in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag uitsluitend vanaf een hoogte van 17 meter worden gebouwd;
- d. het bvo voor de functie wonen als bedoeld in lid 19.1, onder a, bedraagt minimaal 4.500 m²;
- e. het bvo voor de functie kantoor als bedoeld in lid 19.1, onder b, bedraagt maximaal 7.300 m²;
- f. het bvo voor de functies als bedoeld in lid 19.1, onder c tot en met f, bedraagt minimaal 1.000 m²;
- g. het totaal maximum bvo bedraagt maximaal 13.050 m²;
- h. de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten door het wegverkeer mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde;
- i. geluidgevoelige objecten dienen te beschikken over een stille zijde;
- j. er mag geen afbreuk worden gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- k. de toegang en bruikbaarheid van het parkeerdek van naastgelegen kantoorgebouw mag uitsluitend worden verhinderd indien en voorzover is voorzien in compenserende maatregelen;
- l. in afwijking van het bepaalde in onder k, mogen ter compensatie 21 extra parkeerplaatsen boven de in Artikel 22, onder b, onder 2, geldende parkeernorm worden gebouwd en uitsluitend ten behoeve van kantoorgebouw op aangrenzend perceel.

19.3 Bouwregels

Op de gronden mag uitsluitend worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens een in zodanig plan gestelde eisen.

19.4 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 19.3 en kan worden toegestaan dat, voordat een uitwerkingsplan rechtskracht heeft verkregen, op deze gronden uitsluitend wordt gebouwd indien de op te richten bebouwing naar zijn bestemming en gebruik, alsmede de afmetingen en plaats binnen het plangebied in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een reeds vastgesteld uitwerkingsplan of een daarvoor ter inzage gelegd ontwerp.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 20 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 21 Algemene bouwregels

- a. De bouwdiepte van een bouwwerk mag maximaal 5,50 meter bedragen;
- b. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouwregels te overschrijden of af te wijken van verplichte positionering van de gevel ten behoeve van:
 1. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 meter;
 2. gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, pilasters, overstekende daken, erkers, loggia's, serres, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan de tweede bouwlaag;
 3. hijsinrichtingen, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter;
 4. trappenhuizen, liftinstallaties, centrale verwarmingsinstallaties, schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes, zendmasten ten behoeve van mobiele telefonie, hekwerken en andere technische installaties, waaronder begrepen installatie voor duurzame energie alsmede vergelijkbare, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter en deze worden gebouwd op tenminste 3 meter afstand van de gevellijn;
 5. kleine windgeneratoren ten behoeve van het opwekken van duurzame energie, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 meter en deze worden gebouwd op een afstand van tenminste 5 meter van de gevellijn;
 6. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde oprichting van bouwwerken, aanleg wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 1 meter.

Artikel 22 Algemene gebruiksregels

- a. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 1. het in gebruik nemen en gebruik van gronden en bouwwerken als niet aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - de watercompensatie bedraagt tenminste 10% van het te verharden oppervlak;
 - de watercompensatie wordt gerealiseerd voordat de verharding plaatsvindt;
 - de watercompensatie vindt plaats in hetzelfde peilgebied als de verharding.
 2. inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in art. 2.4 van het "Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer";
 3. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van automatenhallen, seksinrichtingen, raam- resp. straatprostitutie en prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen of belhuis, smartshops, en internetcafés;
 4. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van geldwisselkantoren, met uitzondering binnen de bestemming Gemengd - 3;
 5. het gebruik van water en aangrenzende gronden ten behoeve van woonboten en andere vaartuigen;
- b. Ten aanzien van parkeren gelden de volgende bepalingen:
 1. het totaal aantal gebouwde parkeerplaatsen in het plangebied mag maximaal 602 plaatsen bedragen;
 2. het totaal aantal parkeerplaatsen mag maximaal bedragen voor:
 - kantoren: maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo;
 - wonen: maximaal 1 parkeerplaats per woning;
 - detailhandel: maximaal 1 parkeerplaats per 60 m² bvo;
 - overig voorzieningen: maximaal 1 parkeerplaats per 100 m² bvo
 3. het aantal gebouwde en ongebouwde parkeerplaatsen binnen de bestemming 'Kantoor': maximaal 1 parkeerplaats per 50 m² bvo.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken, is het dagelijks bestuur bevoegd af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van:

- a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, voorzieningen ter voorkoming van windhinder, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken met een maximale bouwhoogte van 5 meter;
- b. een hogere bouwhoogte dan in de regels toegestane maximale bouwhoogten, met een maximum van ten hoogste 3 meter ten behoeve van trappenhuizen, liftinstallaties, centrale verwarmingsinstallaties, schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes, zendmasten ten behoeve van mobiele telefonie, hekwerken en andere technische installaties, waaronder begrepen installatie voor duurzame energie, alsmede vergelijkbare bouwwerken;
- c. bouwwerken ten behoeve van het opwekken van duurzame energie, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 4 meter bedragen;
 2. de brutovloeroppervlakte (bvo) per bouwwerk mag maximaal 15 m² bedragen;
- d. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde oprichting van bouwwerken, aanleg wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 2 meter, uitgezonderd de gronden met de bestemming 'Gemengd - Uit te werken';
- e. in afwijking van het bepaalde onder d, mag de afwijking niet tot gevolg hebben dat de geluidgevoelige functies dichterbij de geluidbron komen te liggen.

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1, sub a, van de Wet ruimtelijke ordening en met in achtneming van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, het bestemmingsplan te wijzigen, in die zin dat:

1. de dubbelbestemming 'Waarde-archeologie' geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:
 - a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
 - b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden;
2. ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied' de bestemmingen Groen en Verkeer - 2 kunnen worden gewijzigd in de bestemming Verkeer - 2, indien de wijziging betrekking heeft op:
 - a. het realiseren van een ontsluitingsweg, met dien verstande dat:
 - b. de weg maximaal één rijstrook mag omvatten;
 - c. de wijziging uitsluitend is toegestaan indien dit op planologische, stedenbouwkundige, milieutechnische en waterhuishoudkundige gronden aanvaardbaar is.

Artikel 25 Overige regels

Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 26 Overgangsrecht

26.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 5%.
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

26.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 27 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

blz. 236

Bijlagen

Bijlage 1 dwarsprofiel 1

blz. 238

Bijlage 2 dwarsprofiel 2

Bijlage 3 dwarsprofiel 3

blz. 240

Bijlage 4 dwarsprofiel 4

Bijlage 5 dwarsprofiel 5