Gemeente
Amsterdam

Bestemmingsplan Beethoven, Eerste Fase

Ontwerp

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K1102BPGST-OW02
Datum print	12 Maart 2014
Planstatus	ontwerp

Beethoven, eerste fase

Versie burgemeester en wethouders, instemming ter inzagelegging 18 februari 2014

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk1	**Inleiding**	**7**
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Crisis- en herstelwet	7
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	**Plankader**	**9**
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	9
2.2	Beschrijving van het plangebied	10
2.3	Geldend planologisch kader	10
Hoofdstuk3	**Beleidskader**	**13**
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk4	**Het ruimtelijk kader**	**29**
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	30
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	31
4.3	Groen voor rood	33
Hoofdstuk5	**MER Zuidas - de Flanken**	**35**
Hoofdstuk6	**Verkeer en parkeren**	**37**
6.1	Autoverkeer	37
6.2	Openbaar vervoer	40
6.3	Langzaam verkeer	41
6.4	Conclusies	41
Hoofdstuk7	**Geluid**	**43**
7.1	Algemeen	43
7.2	Regelgeving	43
7.3	Conclusie	44
Hoofdstuk8	**Luchtkwaliteit**	**45**
8.1	Algemeen	45
8.2	Toetsingskader	45
8.3	Onderzoeken	47
8.4	Conclusie	48
Hoofdstuk9	**Externe veiligheid**	**49**
9.1	Algemeen	49
9.2	Toetsingskader	49
9.3	Resultaten onderzoeken	51
9.4	Advies Regionale Brandweer	52
9.5	Verantwoording	52

9.6	Conclusie	55
Hoofdstuk10	**Bodem**	**57**
10.1	Algemeen	57
10.2	Regelgeving	57
10.3	Conclusie	58
Hoofdstuk11	**Water**	**59**
11.1	Toetsingskader	59
11.2	Uitwerking plangebied	62
11.3	Watertoets: overleg met waterbeheerder	67
11.4	Conclusie	67
Hoofdstuk12	**Natuur en Landschap**	**69**
12.1	Algemeen	69
12.2	Toetsingskader	69
12.3	Resultaten onderzoeken	70
12.4	Conclusies	70
Hoofdstuk13	**Hoogbouwaspecten**	**71**
13.1	Bezonning en windhinder	71
13.2	Luchthavenindelingsbesluit	71
Hoofdstuk14	**Cultuurhistorie en archeologie**	**73**
14.1	Toetsingskader	73
14.2	Resultaten onderzoeken	75
14.3	Conclusie	75
Hoofdstuk15	**Juridische planbeschrijving**	**77**
15.1	Algemeen	77
15.2	Planvorm	77
15.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	78
15.4	Artikelgewijze toelichting	78
Hoofdstuk16	**Economische uitvoerbaarheid**	**85**
Hoofdstuk17	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**87**
17.1	Algemeen	87
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	87
17.3	Maatschappelijk overleg	88
17.4	Participatie	88

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen. Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Een van deze deelprojecten is Beethoven.

Voor het deelproject Beethoven is inmiddels een aantal bestuurlijke besluiten genomen. Op 27 september 2005 is door de (toenmalige) stadsdeelraad van Zuideramstel een projectbesluit vastgesteld als eerste formele stap in de ontwikkeling van het plangebied (toen nog Museumgebied Zuidas geheten). Als vervolg daarop is 4 april 2007 het Uitvoeringsbesluit Beethoven vastgesteld. In het uitvoeringsbesluit zijn de ambities aangegeven ten aanzien van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast worden er uitgangspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking gegeven.

Het gebied Beethoven kent een gefaseerde ontwikkeling. De eerste fase bestaat uit de ontwikkeling van de gronden welke zijn gelegen aan de zijde van de Beethovenstraat. Een deel van de ontwikkeling is reeds gerealiseerd (het Sint Nicolaaslyceum) of onherroepelijk vergund en in aanbouw (kantoorgebouw AkzoNobel, Stibbe en ondergrondse parkeervoorziening).

Het geldende bestemmingsplan is gedateerd en voorziet niet in de reeds in gang gezette ontwikkeling. Teneinde een adequaat juridisch kader voor zowel bebouwing als het gebruik ervan te verkrijgen moet er een nieuw bestemmingsplan voor het gebied worden vastgesteld. Voorliggend bestemmingsplan "Beethoven, eerste fase" dient daartoe. Het bestemmingsplan voorziet in een totaalprogramma van maatschappelijke voorzieningen, hoofdzakelijk in de vorm van middelbaar onderwijs, kantoren en een beperkt programma overige publiekstoegankelijke voorzieningen zoals horeca en detailhandel. In zijn totaliteit gaat het om een functioneel programma van zo'n 46.000 m^2. Daarbij voorziet het bestemmingsplan in een ondergrondse parkeervoorziening.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, echter aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij de centrale stad liggen.

1.3 Crisis- en herstelwet

Per 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage II, Aa nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

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

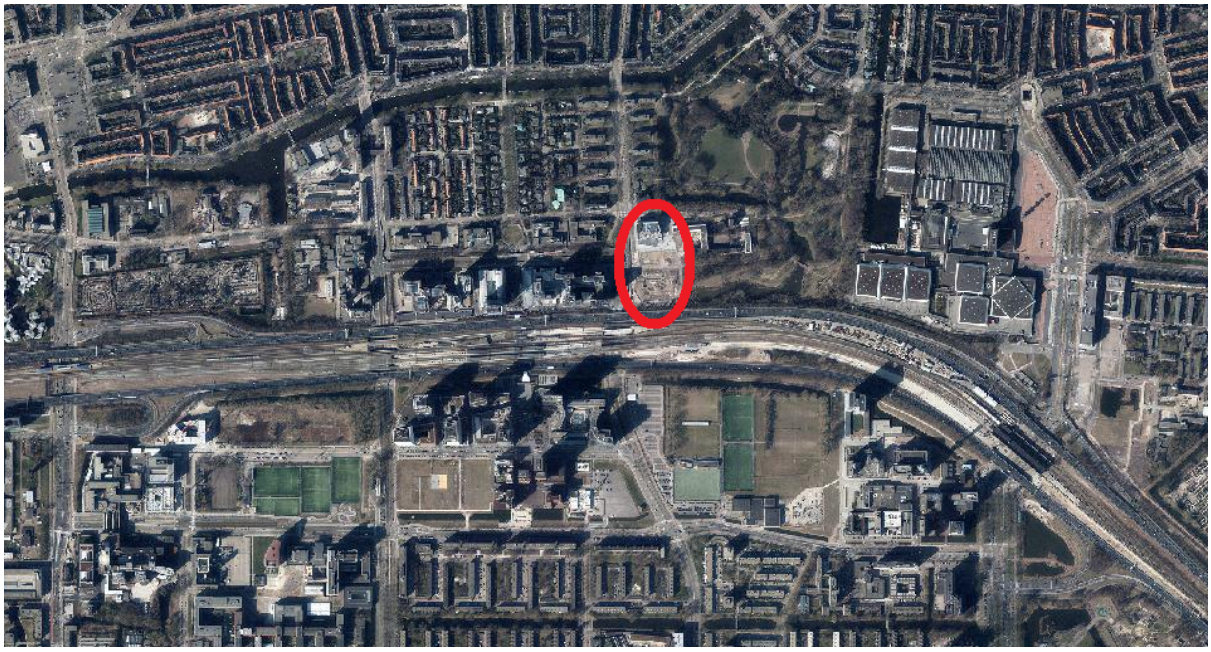
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 17 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

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

Hoofdstuk 2 Plankader

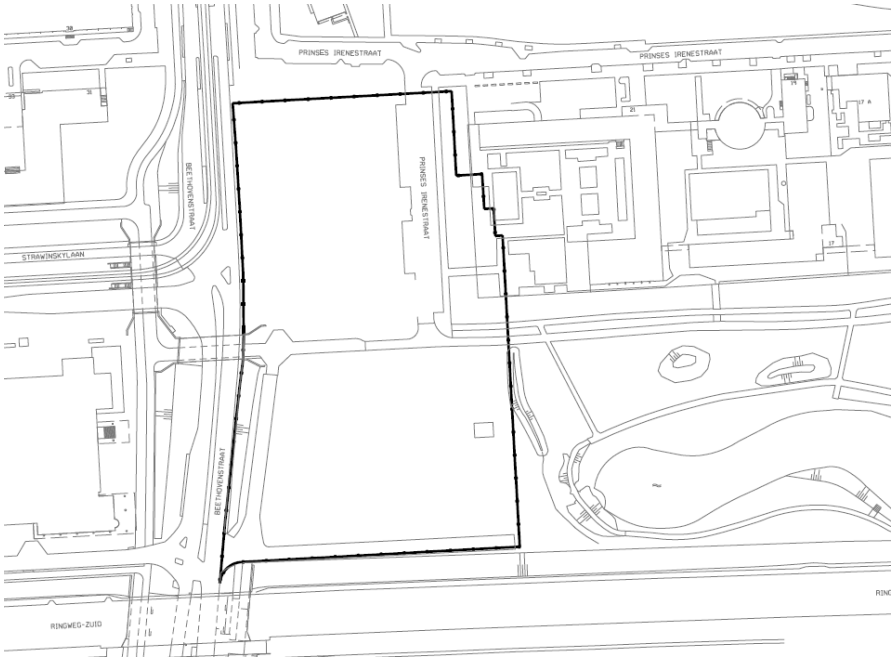
2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt ten noordoosten van het centrumgebied van de Zuidas, aan de zuidwestrand van het Beatrixpark langs de Beethovenstraat. Op onderstaande kaart is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Globale ligging projectgebied Beethoven, eerste fase binnen de Zuidas

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Beethovenstraat in het westen, de Prinses Irenestraat in het noorden, de gronden van het huidige Sint Nicolaaslyceum in oosten, en de Ringweg A10 in het zuiden. Op onderstaande kaart is de begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plankaart (dat wil zeggen het geometrisch bepaalde gebied waarop de planregels van toepassing zijn).



Begrenzing plangebied Beethoven, eerste fase

2.2 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied is reeds in ontwikkeling. Om die herontwikkeling van het gebied mogelijk te maken zijn de afgelopen jaren reeds verschillende acties ondernomen. De Christus Geboortekerk en de gemeentewerf zijn gesloopt. Verder zijn een onderstation en een relaishuis van Prorail verplaatst en gesloopt. Ook is er een aantal vergunningen verleend waaronder een aantal kapvergunningen.

Het plangebied bestaat in hoofdlijnen uit drie bouwkavels, die in het vervolg van dit bestemmingsplan worden geduid als de noordelijke kavel, de middelste kavel, en de zuidelijke kavel.

Op het meest noordelijk gelegen deel van het projectgebied is inmiddels het St. Nicolaaslyceum gerealiseerd en in gebruik genomen. Voor de twee zuidelijke kavels zijn inmiddels bouwvergunningen verleend en onherroepelijk geworden. Hetzelfde geldt voor de ondergrondse parkeergarage. Met de bouwwerkzaamheden is inmiddels begonnen.

Alle hierboven genoemde bouwinitiatieven zijn in de juridische regeling van voorliggend bestemmingsplan verwerkt.

2.3 Geldend planologisch kader

Er zijn meerdere bestemmingsplannen het plangebied vigerend:

- bestemmingsplan RAI en omgeving;
- bestemmingsplan Prinses Irenestraat en omgeving, inclusief gedeeltelijke herzieningen;
- Zuideramstelkanaal Uitbreidingsplan in hoofdzaak (vervallen per 1 juli 2013).

Op grond van het toen geldende bestemmingsplan Zuideramstelkanaal Uitbreidingsplan in hoofdzaak is inmiddels een bouwvergunning (op grond van de Woningwet) verleend ten behoeve van het te hervestigen Sint Nicolaaslyceum. Het Sint Nicolaaslyceum is inmiddels gerealiseerd en in gebruik genomen.

Deze planologische kaders zijn voor het overige ongeschikt gebleken als juridisch-planologische onderlegger voor de beoogde gebiedsontwikkeling. Ten behoeve van een aantal ontwikkelingen zijn om die reden vrijstellingsbesluiten ex artikel 19 van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel afwijkingsvergunningen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) verleend. Het gaat met name om de ontwikkeling van:

- het kantoor voor AkzoNobel (zuidelijke kavel, vergund 19 juli 2010 (W01/0695 2008), met vrijstelling van 19 juli 2010 (W09/0013 2008)),
- het kantoor voor Stibbe (middelste kavel, vergund 27 maart 2013 (HZ_WABO-2012-30)),
- ondergrondse parkeervoorzieningen (vergund 23 november 2012 (HZ_WABO-2012-005061)).

Deze besluiten worden in voorliggend bestemmingsplan middels de planregels (voorheen voorschriften) in samenhang met de verbeelding (voorheen plankaart) vertaald in een adequate juridische onderlegger.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuuren Ruimte (SVIR)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)). De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), inmiddels vastgesteld op 13 maart 2012, vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

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

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

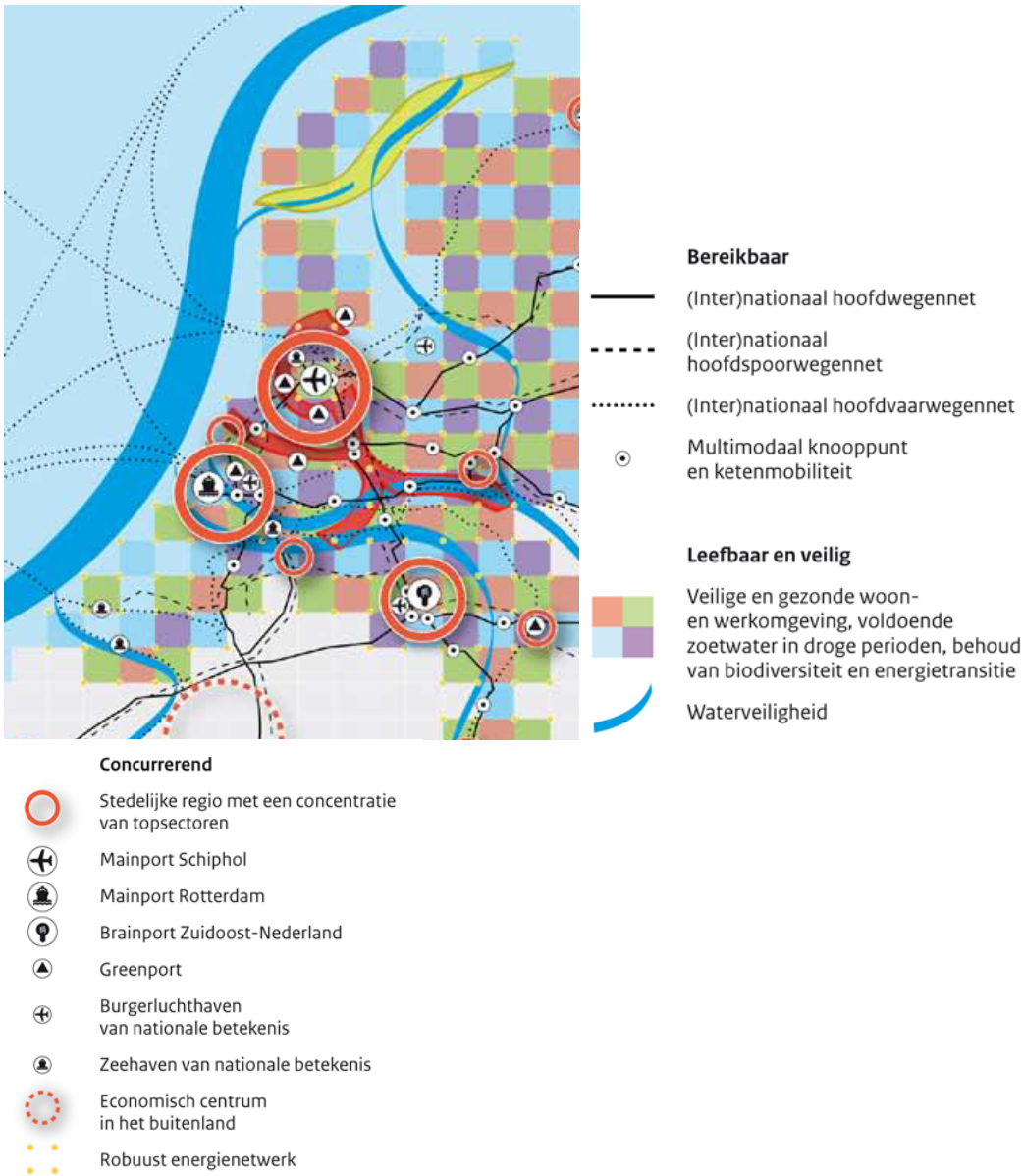
Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

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

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



Het SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet

alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).

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

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. 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. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober jl. is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

Gelet op de deels reeds feitelijk bestaande en overigens reeds onherroepelijk vergunde en in aanbouw zijnde situatie is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Artikel 3.1.6, lid 2 Bro kan derhalve verder buiten beschouwing blijven.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betrekt de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangpunt 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.

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-Hollande 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.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke

ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

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

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

De kantoorontwikkeling die middels dit bestemmingsplan overeenkomstig de reeds vergunde situatie positief wordt bestemd, is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRVS.

Voor het overige geeft voorliggend bestemmingsplan op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over 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 gaswolken 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.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3 Regionaal beleid

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader het Plabeka en de Regionale Woonvisie relevant zijn.

3.3.1 Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.
De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m2 aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m2 aan structureel leegstaande incourante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

De kantoorontwikkeling die middels dit bestemmingsplan overeenkomstig de reeds vergunde situatie positief wordt bestemd, is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRVS. In de Kantorenstrategie Amsterdam (2011) wordt hierop nader ingegaan (zie paragraaf 3.4.6).

3.3.2 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting 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. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in toevoeging van woningen.

3.3.3 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

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

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

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

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

3.3.5 Conclusie

De kantoorontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka). Voor het overige geeft voorliggend bestemmingsplan op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is verder daarmee niet in strijd.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

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

Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

De Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

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

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015"Wat Amsterdam beweegt"

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:

1. 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;
2. 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;
3. 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:
   a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
   b. werkende stad (werk en inkomen);
   c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
   d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
   e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
   f. veilige stad ((sociale) veiligheid).

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. Het plangebied maakt daarvan onderdeel uit.

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen.

Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m^2 brutovloeroppervlakte (bvo) op A-locaties en 1:125 m^2 bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.
Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen 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) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. 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. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.4 Nota parkeren Zuidas 2001

De ontwikkeling van de Zuidas is niet alleen omvangrijk, maar betreft ook het toevoegen van uiteenlopende functies die in de regel onderling samenhangen, maar toch op verschillende tijden en of verschillende plekken plaatsvinden.

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmings-planniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

Om te voorkomen dat er van geval tot geval een discussie ontstaat over de interpretatie van de parkeernormen, is het gewenst dat de betrokken overheden kunnen beschikken over een beleidskader, waarin een overall-beeld wordt gegeven van de parkeerbehoefte in de Zuidas (afgeleid uit het programma en de te hanteren normen) en de verdeling daarvan over de verschillende deelgebieden. Daartoe is de Nota parkeren Zuidas in 2001 vastgesteld.

De nota voorziet onder andere in een locatiegewijze aanpak, waarbij de mogelijkheid wordt geboden voor een parkeerbalans per deelgebied. Deze aanpak biedt de gemeente Amsterdam flexibiliteit bij het omgaan met parkeerplaatsen binnen de normering.

Voor kantoren geldt voor een A-locatie een parkeernorm van één parkeerplaats op 250 m^2 kantoorvloeroppervlakte. Voor een B-locatie is dat één parkeerplaats per 125 m^2.

Voor voorzieningen wordt geconstateerd dat het lastig is een algemene norm te bepalen, omdat onder het begrip voorzieningen zeer diverse activiteiten vallen, die ook uiteenlopende parkeerbehoeften hebben. De invulling van de voorzieningen in de Zuidas zal gaandeweg plaatsvinden, waardoor op dit moment niet is aan te geven hoe de uiteindelijke invulling zal worden. Vooralsnog zal er om die reden moeten worden gewerkt met een theoretische norm. Globaal zal worden uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m^2. Afhankelijk van de feitelijke uitvoering van het programma zal dit zich vertalen in aantallen te realiseren parkeerplaatsen. Wanneer er duidelijkheid ontstaat omtrent de invulling van de voorzieningen in de Zuidas, zal deze norm worden genuanceerd.

Voor woningen tot slot wordt uitgegaan van 1,25 parkeerplaats per woning voor zowel de A- als de B-locatie, waarbij rekening is gehouden met het zogenaamde bezoekersparkeren.

Per deelgebied kan de parkeerbehoefte worden berekend aan de hand van de nu bekende gegevens en conform de hiervoor beschreven normen (parkeerbalans). In het deelgebied moet in die behoefte worden voorzien. Dit kan betekenen, dat op een kavel (bestemmingsplan) binnen het deelgebied een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd ten behoeve van de parkeerbehoefte van één of meer aangrenzende kavels in het deelgebied. Binnen een kavel kan zich dat bijvoorbeeld op gebouwniveau voordoen. Het gaat erom, dat bij voltooiing van het gehele deelgebied de parkeerbalans weer in evenwicht is.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid

De deelraad heeft op 25 mei 2011 de nota Parkeren in Zuid vastgesteld. In de nota staat wat het stadsdeel tot 2014 gaat doen om de bereikbaarheid te verbeteren. Met betrekking tot de Zuidas wordt in de nota het volgende opgemerkt.

Het Zuidas gebied kent eigen parkeernormen. Omdat de ontwikkeling van dit gebied onder verantwoordelijkheid valt van de Dienst Zuidas en ook de vaststelling van parkeernormen in het gebied een centraalstedelijke bevoegdheid is, blijft de Zuidas voor wat betreft de parkeernorming buiten beschouwing. Aangegeven is dat het stadsdeel het van belang vindt dat hier ook voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd zodat de parkeerdruk niet op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld de Zuidas) kunnen aparte parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied (bereikbaarheid), de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen die in deze notitie zijn geformuleerd kunnen hierbij wel als ijkpunt fungeren.

Omdat in de Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein worden hier per 1 januari 2012 geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraaktekantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte beidt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Een daarvan is de Zuidas. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de

kantorenvoorraad. Een goed voorbeeld hiervan is de Zuidas dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

Daarbij wordt uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 525.000 m², waarvan 250.000 m² in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000 m² voor de periode daarna. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgiften een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat kader rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

- Planaanbod reduceren tot maximum
- Uitgifteprotocol doorlopen
- Toestemming vragen inzake stedelijk kantorenquotum
- Randvoorwaarden bij uitgifte
- Bestemmingsbepaling kantoor/bedrijf
- Continu kwaliteit gerealiseerde voorraad polsen
- Tijdig anticiperen op herontwikkeling/ transformatie/sloop
- Benutten mogelijkheden van koppelen nieuw aan oud

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een kantoorontwikkeling op de Zuidas binnen de aangegeven maxima gewenst. Deze ontwikkeling kan bovendien binnen de planperiode plaatsvinden. Met deze aspecten is in het kader van de eerdere vergunningverlening reeds rekening gehouden.

3.4.7 Hoogbouw in Amsterdam

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

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. Voor het nu voorliggende bestemmingsplangebied is een rapportage over landschappelijke effecten niet verplicht gesteld.

In onderhavig bestemmingsplan geldt in principe een maximum bouwhoogte van 50 meter. In het kader van het Uitvoeringsbesluit en het voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In hoofdstuk 13 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

3.4.8 "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015"

Op 23 mei heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties..

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoekmotief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

Binnen de Zuidas wordt niet voorzien in grootschalige en perifere detailhandel. In de Visie Zuidas is verder uitwerking gegeven aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen. Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot toplocatie, dus ook voor winkels. Deze toevoeging past prima in de gemeentelijke ambitie van Amsterdam Topstad. Bij top moet gedacht worden aan winkelformules en –ketens die voor Nederland uniek, exclusief en/of internationaal zijn en die iets nieuws toevoegen aan het bestaande aanbod in de regio. Verschillende studies en marktinschattingen duiden op de kansrijkheid hiervan, mits een kritische massa van minimaal 15.000 m^2 vloeroppervlakte gemaakt wordt. Naast topsegment genereert een nieuwe stadsontwikkeling als Zuidas natuurlijk haar eigen lokale vraag in het basis- en middensegment. Hierbij wordt gedacht aan 15.000-25.000 m^2, exclusief stationsgerelateerde voorzieningen. Voor stationsgerelateerde voorzieningen geldt een maximum van 10.000 m^2.

3.4.9 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvolen herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

3.4.10 UitvoeringsbesluitBeethoven

Voor het gehele deelproject Beethoven is inmiddels een aantal bestuurlijke besluiten genomen. Op 27 september 2005 is door de stadsdeelraad van Zuideramstel een projectbesluit vastgesteld (niet te verwarren met het projectbesluit zoals dat tijdelijk was opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening) als eerste formele stap in de ontwikkeling van het plangebied (toen nog Museumgebied Zuidas geheten). Als vervolg daarop is 4 april 2007 ook het Uitvoeringsbesluit Beethoven vastgesteld. In het uitvoeringsbesluit is het integraal stedenbouwkundig ontwerp geformuleerd. Daarnaast worden er aandachtspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking gegeven. Het uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van Beethoven.

Voor zover deze betrekking hebben op het plangebied en de daarin voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten zoals die vanuit het uitvoeringsbesluit in de verdere concretisering van het plan zijn meegenomen.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

In het Uitvoeringsbesluit Beethoven (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 april 2007) zijn uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen voor de verdere uitwerking van het plangebied Beethoven. Deze zijn opgenomen op de stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart van het uitvoeringsbesluit.

Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart uitvoeringsbesluit

Een aantal van de uitgangspunten heeft betrekking op voorliggend bestemmingsplan. Het gaat daarbij onder andere om de programmatische invulling van het gebied en om de stedenbouwkundige uitgangspunten.

Na de vaststelling van het uitvoeringsbesluit is een aantal uitgangspunten heroverwogen, wat heeft geleid tot een aantal wijzigingsvoorstellen. Het gaat dan met name om ruimtelijke aanpassingen. In dit hoofdstuk wordt op de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit en de voorgestelde wijzigingen ingegaan. Daarbij wordt met name ingegaan op die aspecten die daadwerkelijk van betekenis zijn voor (de juridische regeling van) dit bestemmingsplan.

Andere aspecten zoals de inrichting van de openbare ruimte worden wel in het uitvoeringsbesluit aan de orde gesteld, en er worden ook uitgangspunten voor gegeven, maar deze hebben geen directe relevantie voor het bestemmingsplan. De planregels en plankaart geven immers geen strikte regels voor de inrichting van de openbare ruimte. Wel bieden planregels en plankaart de mogelijkheden om de openbare ruimte conform de in het uitvoeringsbesluit geformuleerde uitgangspunten in te kunnen richten.

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Uitvoeringsbesluit Beethoven

Doelstelling voor het gehele gebied Beethoven, zoals vastgesteld in het uitvoeringsbesluit, is het realiseren van een gemengd programma bestaande uit wonen, werken en voorzieningen (onder andere musea en onderwijs). Ten aanzien van kantoren wordt in het uitvoeringsbesluit voor het gebied Beethoven uitgegaan van ongeveer 30.000 m² brutovloeroppervlakte (bvo). Verder wordt daarin voorzien in behoud van de onderwijsfunctie van het Sint Nicolaaslyceum (10.000 m2 bvo), en in vestiging van culturele en andere voorzieningen (niet specifiek per functie gemaximaliseerd in omvang). Ook wordt er in het gebied Beethoven voorzien in woningbouw.

Uitgangspunt van het functioneel concept zoals verwoord in het uitvoeringsbesluit is dat kantoren met specifieke commerciële functies in de plintzone langs de Beethovenstraat en de A10 worden gesitueerd. Het betreft de eerste fase van het gebied Beethoven waarop voorliggend bestemmingsplan van toepassing is. De plintfuncties, waarbij kan worden gedacht aan horeca, maar ook detailhandel, moeten garanderen dat de aanliggende wegen ondanks de grote verkeersdruk toch aangename straten worden, vooral voor langzaam verkeer.

Woningbouw wordt niet voorzien in het deel van Beethoven dat valt onder de eerste fase. Culturele voorzieningen zijn daarbinnen wel mogelijk. Op de noordelijke kavel van de eerse fase ontwikkeling voorziet het uitvoeringsbesluit in de hervestigingslocatie voor het Sint Nicolaaslyceum.

Voor de gronden van voorliggend bestemmingsplan wordt in het uitvoeringsbesluit voorzien in vestiging van een school, culturele instellingen en kantoren. Daarnaast wordt vestiging van voorzieningen in de plinten wenselijk geacht.

Vertaling naar het bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een regeling die uitvoering geeft aan de uitgangspunten zoals verwoord in het uitvoeringsbesluit:

- De noordelijke kavel 1, waar het Sint Nicolaaslyceum is gerealiseerd, wordt concreet bestemd ten behoeve van onderwijs en daarmee samenhangende functies.
- De middelste kavel 3 krijgt overeenkomstig een inmiddels verleende bouwvergunning een bestemming kantoor-1, met in de plinten een beperkte mogelijkheid om voorzieningen te realiseren.
- De zuidelijke kavel 5, waarvoor inmiddels een (onherroepelijke) vrijstelling en bouwvergunning zijn verleend voor de bouw van een kantoor voor AkzoNobel, wordt overeenkomstig de bouwvergunning en het uitvoeringsbesluit eveneens bestemd ten behoeve van kantoor, en krijgt een bestemming kantoor-2. In de plint wordt de vestiging van voorzieningen zoals detailhandel, verschillende vormen van horeca en consumentverzorgende dienstverlening mogelijk gemaakt.
- Op een deel van de gronden (grotendeels kavel 3 en 5) wordt voorzien in een gebiedsgarage.

Hierbij is de programmaverdeling zoals op hoofdlijnen in het uitvoeringsbesluit is aangegeven enigszins gewijzigd. Voor de kavels 1, 3 en 5 werd in het uitvoeringsbesluit nog uitgegaan van een programma van in totaal 50.000 m^2 bvo. Rekening houdend met de gewijzigde kavelverdeling en uitvoering gevend aan de reeds verleende bouwvergunningen voorziet voorliggend bestemmingsplan in een totaal programma van circa 46.000 m^2 bvo.

Voor wat betreft onderwijs kent de bestaande situatie een programma van ca. 12.000 m2 bvo. Het ten opzichte van het uitvoeringsbesluit enigszins hoger metrage heeft te maken met de keuze voor een compacte school, met minder buitenruimte en meer interne verblijfsruimte. Voor kantoren wordt in zijn

totaliteit voorzien in maximaal 30.000 m2 bvo. Daarbij is 600 m^2 extra 'kantoorruimte' mogelijk gemaakt ten opzichte van het uitvoeringsbesluit, namelijk ten behoeve van ruimten die nodig zijn ten behoeve van het opwekken van duurzame energie.

Verder is maximaal 4.300 m^2 bvo beschikbaar voor de functiemenging in de plint, waarvan maximaal 1.300 m^2 op kavel 3 en maximaal 3.000 m^2 op kavel 5. Deze plinten worden gebruikt ten behoeve van publiekstoegankelijke voorzieningen, zoals detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, cultuur en verschillende vormen van horeca. Deze functies zijn, met uitzondering van detailhandel, niet afzonderlijk gemaximaliseerd. Voor detailhandel is wel een totaalmaximum, namelijk van 1.000 m^2, opgenomen.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

UitvoeringsbesluitBeethoven

Het uitvoeringsbesluit voorziet erin dat het autoverkeer van plangebied hoofdzakelijk wordt ontsloten via de Prinses Irenestraat. Deze aansluiting is toekomstvast in het geval van de aanleg van het Dok. In het verlengde van het Mathijs Vermeulenpad is een (tijdelijke) mogelijkheid voor uitrijdend verkeer. In het plangebied wordt het bestemmingsverkeer direct afgeleid naar een ondergrondse parkeergarage van circa 690 plaatsen. Op termijn (bij realisatie van het dok) wordt een 2e ontsluiting van het gebied (en in/ uitrit tot de parkeergarage) aan de zuidzijde van het plangebied gerealiseerd.

Doelstelling is om, anders dan bijvoorbeeld in het gebied Mahler, solitaire compacte gebouwen te realiseren die intieme buitenruimten er omheen vormen door een complexe onregelmatige omtrek en vorm van die gebouwen. In het uitvoeringsbesluit wordt aangegeven dat de gebouwen ten opzichte van elkaar op verschoven posities worden geplaatst zodat zich interessante tussenruimten vormen.

De bouwhoogten zijn minder hoog dan in het centrale deel van de Zuidas. Diagonaal oplopend vanaf het park naar de hoek A10 - Beethovenstraat neemt de bouwhoogte van van circa 30 meter tot circa 50 meter.

In de plintzone van de kantoorbebouwing komt een extra hoge onderbouw, waarin entees, lobbies, baliefuncties e.d. worden opgenomen, maar die tevens ruimte bieden aan bijzondere werkplekken. Deze onderbouw is van belang voor een vitaal straatmilieu.

Qua architectuur wordt in het uitvoeringsbesluit aangegeven dat die voor de diverse gebouwen verschillend mag zijn, maar dat al te grote verschillen niet wenselijk zijn. Belangrijke criteria voor de grote gebouwen zijn een grote mate van transparantie van de gevels, een rijke textuur en diepe gelaagdheid van de gevelopbouw, en een nadrukkelijke geleding van plintzone en bovenbouw. Voor wat betreft de locatie AkzoNobel wordt opgemerkt dat die een opvallende icoon van de Zuidas moet worden.

Overwegingen met betrekking tot het uitvoeringsbesluit

De in het bestemmingsplan opgenomen verkeersontsluiting is afwijkend van het uitvoeringsbesluit. Er wordt niet meer uitgegaan van straten tussen de gebouwen, maar alleen van een ventweg parallel aan de Beethovenstraat en een zuidelijke in plaats van noordelijke ontsluiting van de parkeergarage. Wel wordt expeditieverkeer mogelijk gemaakt. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten en het gebruik van de ontstane 'pleinen' te doen toenemen is gekozen voor een verkeersluw gebied waarbij autoverkeer niet wordt toegestaan. Door het verplaatsen van de entree van de parkeergarage naar het zuiden krijgt de Prinees Irenestraat een autoluw karakter.

De parkeergarage heeft een extra doorrijdhoogte, waardoor deze niet alleen voor parkeren gebruikt wordt

maar ook voor het laden en lossen. Alle drie de gebouwen hebben een laad- en loszone in de garage waar de dagelijkse bezorgingen afgeleverd kunnen worden. Hierdoor worden de verkeersbewegingen op maaiveld beperkt. Voor het zware verkeer (bussen en vrachtwagens), die incidenteel nodig zijn, wordt het mogelijk gemaakt om via de aan te leggen ventweg te laden en lossen. Ook taxi's kunnen gebruik maken van deze ventweg. De ventweg is noodzakelijk omdat de Beethovenstraat nog verhoogd ligt en een toekomstige interne ontsluiting voor expeditieverkeer voor de eerste en tweede fase Beethoven nog niet gerealiseerd wordt. De parkeergarage voorziet ook in het parkeren van de bezoekers van de drie gebouwen. Er worden geen parkeerplekken in de openbare ruimte opgenomen.

Zoals in de programmatische uitgangspunten aangegeven is de kavelverdeling enigszins aangepast. Gekozen is voor een open bebouwingsvorm om een betere relatie en overgang te leggen naar het park. De gebouwen hebben een oplopende hoogte van noord naar zuid. De bouwhoogten zijn minder hoog dan in het centrale deel van de Zuidas. De bouwhoogte loopt op van circa 25 meter tot circa 50 meter. Hierbinnen zijn de bouwhoogtes per kavel iets gewijzigd.

Met de keuze voor aangepaste kavelgrenzen, is tevens gekozen voor een groter programma op de middelste kavel en minder op de zuidelijke kavel. Dit brengt tevens een efficiënter ruimtegebruik met zich mee. Daarbij is ervoor gekozen om voor de middelste kavel een grotere bouwhoogte mogelijk te maken (45 meter in plaats van 35 meter) en het gebouw meer te oriënteren naar de straat. Daarmee wordt meer gevel aan de straatzijde gepositioneerd.

Het principe voor de bouwhoogte van het Beethovencluster is dat deze vanaf het park oploopt richting de Beethovenstraat; lager aan het park en hoger aan de Beethovenstraat. Aan de Beethovenstraat vormen de gebouwen een straatwand die past bij de aan de overzijde gelegen WTC-gebouw. Hierdoor ontstaat er een evenwichtiger beeld tussen de beide zijden van de Beethovenstraat.

De architectonische vormgeving van de gebouwen draagt bij aan de perceptie van het gebied Beethoven als een samenhangend ensemble, met daarbij een eigen identiteit en uitdrukking van elk gebouw. Belangrijke criteria voor de gebouwen zijn een grote mate van transparantie van de gevels, een rijke textuur en diepe gelaagdheid van de gevelopbouw, en een nadrukkelijke geleding van onderbouw en bovenbouw.

In de plintzone van de kantoorbebouwing komt een extra hoge onderbouw (8-10m hoog), waarin entrees, lobby's, baliefuncties, voorzieningen (derden), en dergelijke worden opgenomen, maar die tevens ruimte bieden aan bijzondere werkplekken. Deze onderbouw is van belang voor een vitaal stedelijk milieu en sluit aan bij andere deelgebieden in de Zuidas.

Het maaiveld bovenop de ondergrondse parkeergarage, met 1.50m gronddekking, ligt op +1.90m NAP. Dit is 0.90m hoger dan het maaiveld aan de west en zuidzijde (+1.00m NAP) en 1.20m hoger dan de noord en oostzijde (+0.70m NAP). Deze maaiveldverschillen zullen in het ontwerp van de openbare ruimte meegenomen worden.

De zichtlijnen zoals die in het uitvoeringsbesluit zijn nog steeds van toepassing. Voor de eerste fase betekent dit dat er ruimte vrij gehouden is tussen de kavels om een goede zichtrelatie te creëren richting het park.

Wijzigingen ten opzichte van het uitvoeringsbesluit

Ten opzichte van het uitvoeringsbesluit wijkt het voorliggend bestemmingsplan in navolging van de inmiddels verleende vergunningen en vanwege de hiervoor genoemde overwegingen op de volgende punten af:

- Afwijkende verkeersontsluiting: Het uitvoeringsbesluit voorziet in een verkeersontsluiting via de

Prinses Irenestraat. Tussen de gebouwen waren autostraten voorzien. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten wordt hiervan nu afgezien. Hierdoor ontstaat ruimte voor twee pleinen. Het gebied wordt verkeersluw waarbij autoverkeer niet wordt toegestaan. Er wordt niet meer uitgegaan van straten tussen de gebouwen. De entree van de parkeergarage is verplaatst naar het zuiden waardoor de Prinses Irenestraat een autoluw karakter krijgt.

- Realisatie van een ventweg: Het is de bedoeling dat in de toekomst de Beethovenstraat wordt verlaagd. Totdat het zover is zal er een 'tijdelijke' ventweg (incl. een vrij liggend fietspad en een breed voetpad) parallel aan de Beethovenstraat worden aangelegd om de plots 1, 3 en 5 te ontsluiten.
- Aangepaste kavelindeling en bouwhoogtes: De kavelverdeling is aangepast. Gekozen is voor een open bebouwingsvorm met meer openbare ruimte en groen waardoor er een betere relatie en overgang is met het naastgelegen Beatrixpark. Door de nieuwe kavelverdeling zijn de bouwhoogtes per kavel gewijzigd ten opzichte van het uitvoeringsbesluit om toch het vastgestelde programma per kavel te kunnen realiseren.
- De maximale bouwhoogte is t.o.v. het uitvoeringsbesluit van 60 meter naar 50 meter verlaagd. De bouwhoogtes lopen op van circa 25 meter tot circa 50 meter. Het gebouw voor Akzo wordt lager, circa 48 meter hoog in plaats van 60 meter. De middelste kavel (Stibbe) wordt circa 45 meter hoog in plaats van 35 meter zoals opgenomen was in het uitvoeringsbesluit.
- Herverdeling programma: Met de keuze voor aangepaste kavelgrenzen, is ook gekozen voor minder programma op de zuidelijke kavel en een groter programma op de middelste kavel. Voor de kavels 1, 3,en 5 werd in het uitvoeringsbesluit nog uitgegaan van een totaal programma van 50.000 m^2 bvo. Dit is teruggebracht tot ca. 46.000 m^2 bvo.

Vertaling naar het bestemmingsplan

Bovenstaande overwegingen en conclusies zijn, voor zover passend binnen de reikwijdte van een bestemmingsplan, doorvertaald naar de juridische regeling van dit bestemmingsplan.

Het plangebied en de directe omgeving ervan kenmerkt zich en zullen zich ook in de toekomst kenmerken door een sterk wisselend maaiveldniveau. Er is om die reden voor gekozen in het bestemmingsplan als peil het N.A.P. te hanteren. Voor een goed beeld ten aanzien van hoe het in dit bestemmingsplan gehanteerd peil zich verhoudt tot het feitelijke maaiveld wordt gewezen op het maaiveldniveau ter plaatse van de kruising Beethovenstraat - Prinses Irenestraat. Dat is gelegen op 0.70 m + N.A.P.

4.3 Groen voor rood

De ambitie voor heel Beethoven (fase 1 en fase 2) is om, zoals verwoord in het Uitvoeringsbesluit Beethoven, het gebied te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woon- en werkgebied met een uitstekende ligging aan het Beatrixpark. Onderdeel van het programma zijn musea, een school, woningen, kantoren en bijbehorende parkeerplaatsen. Het verbeteren van de parkrand van het Beatrixpark en de verbindingen door het gebied naar het park zijn essentiële onderdelen van het Uitvoeringsbesluit.

Één van de uitgangspunten in het Uitvoeringsbesluit Beethoven is het zogenoemde 'groen voor rood'-principe: *“het toekomstige parkoppervlakte dient even groot te zijn als het huidige parkoppervlakte in het plangebied”*.

Voor zowel de gemeente als voor omwonenden en andere gebruikers van het Beatrixpark is dit uitgangspunt van groot belang.

Het deel van Beethoven waarbinnen het groen voor rood-principe wordt geëffectueerd is niet in

voorliggend bestemmingsplan opgenomen, maar zal worden meegenomen in een bestemmingsplan voor de tweede fase. Op deze plaats kan worden volstaan met de opmerking dat het 'groen voor rood'-principe nog altijd geldt.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

Enkele jaren geleden is er voor de Zuidas een milieueffectrapportage uitgevoerd, betrekking hebbend op het gehele programma van de Zuidas Flanken (MER Zuidas - De Flanken, delen A en B (beide dd 25 januari 2011), zie bijlagen 1 en 2). Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad (14 juli 2011) en onherroepelijk geworden). In het kader van die besluitvorming is vastgesteld dat het Milieueffectrapport (hierna: het MER) de wettelijk voorgeschreven gegevens bevat. Het MER bevat in beginsel die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan te betrekken.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet echter in reeds bestaande of vergunde en in aanbouw zijnde ontwikkelingen, en is in die zin conserverend van aard. Op deze plek kan worden volstaan met te concluderen dat:

- gelet op de mogelijke gevolgen voor het milieu van de activiteit en de wijze waarop daarmee in het bestemmingsplan is rekening gehouden;
- gelet op de in het MER beschreven alternatieven;
- gelet op hetgeen bij vaststelling van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West is overwogen omtrent de ter zake van het MER naar voren gebrachte zienswijzen;
- gelet op het advies dat de Commissie voor de milieueffectrapportage, daartoe in de gelegenheid gesteld, over het MER heeft uitgebracht;

het MER geen aanleiding geeft tot het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen die nodig zijn ter bescherming van het milieu, zoals bedoeld in artikel 7.35 van de Wet milieubeheer.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Autoverkeer

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een juridsch kader voor een deels reeds bestaande situatie, en deels reeds onherroepelijk vergunde en in aanbouw zijnde ontwikkeling. Met de verkeerskundige effecten van die ontwikkelingen is in de daarvoor gevoerde juridisch-planologische procedures rekening gehouden. Een nadere motivering op dit punt in het kader van dit bestemmingsplan kan in die zin achterwege blijven.

Ten overvloede wordt hieronder kort ingegaan op de werkwijze die voor het gehele project Zuidas wordt gevolgd naar aanleiding van de uitkomsten van de in het vorig hoofdstuk gememoreerde milieueffectrapportage, en op de in dat kader ten behoeve van de verleende vergunningen uitgevoerde onderzoeken.

6.1.1 Programmatische aanpak bereikbaarheid

Gebruikelijk is dat bij een bepaald ontwikkelingsvoornemen ten behoeve van de besluitvorming onderzoek wordt gedaan naar de verkeerskundige effecten ervan. Zijn maatregelen niet nodig, dan is de ontwikkeling wat dat betreft uitvoerbaar. Zijn maatregelen wel nodig, dan dient zeker te worden gesteld dat deze tijdig worden genomen.

Een dergelijke aanpak is voor de ontwikkeling van het flankenprogramma van de Zuidas niet goed mogelijk gebleken. De omvang en de lange duur van de totale flankenontwikkeling staan daaraan in de weg. Er kunnen zich immers met de tijd altijd wijzigende omstandigheden voordoen die eerdere verwachtingen en prognoses achterhaald zullen maken. Anderzijds is het ook niet wenselijk nu reeds maatregelen te nemen en investeringen te doen om problemen aan te pakken die zich wellicht pas over een tiental jaren zullen gaan voordoen. Om die reden heeft de gemeenteraad gekozen voor een meer programmatische aanpak, waarbij het van belang is om de juiste maatregelen op het juiste moment te nemen, en daartoe continu de vinger aan de pols te houden. In dat kader is allereerst nader onderzoek gedaan om in beeld te brengen wanneer welke knelpunten zich zouden kunnen gaan voordoen (zie Verkeersstudie Zuidas 2011, bijlage 3). De wijze van aanpak is vervolgens vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011 (vastgesteld door de gemeenteraad 14 juli 2011, zie bijlage 4).

Dat de gemeente niet uitgaat van een momentopname, maar via continue monitoring en bijsturing zorgdraagt voor een blijvende bereikbaarheid van de Zuidas is ook in het belang van alle betrokken partijen in en rond het gebied.

Dat de gemeente dit niet alleen kan, is ook door het bedrijfsleven en andere stakeholders in het gebied onderkend. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Immers zij kunnen invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen bedrijfsleven en overheid. Medio 2012 is als uitvloeisel daarvan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van

het convenant ondernomen moeten worden, en regelmatig monitort of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Mochten nieuwe ontwikkelingen, waaronder een eventueel ander gebruik van parkeervoorzieningen zoals genoemd in de zienswijze, aanleiding geven tot te nemen extra maatregelen, dan zal dit middels de monitoring tijdig worden onderkend, en zullen die maatregelen ook tijdig worden genomen. Deze werkwijze is de afgelopen jaren succesvol gevolgd, en dat zal ook zo blijven (zie ook paragraaf 6.1.2).

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

6.1.2 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

Onderdeel van de programmatische aanpak is het periodiek actualiseren van de verkeerstudie voor de Zuidas. Meest recent onderzoek is in dat kader de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (zie bijlage 5).

Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden als reeds genomen betrokken.

Nu voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch vastleggen van hetgeen reeds is gerealiseerd, danwel vergund en in aanbouw is, kan op deze plaats worden volstaan met op te merken dat geconstateerd is dat er zich ten opzichte van de in het Actieplan weginfrastructuur 2011 gesignaleerde te verwachten knelpunten naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties zullen gaan voordoen. De meeste in het actieplan opgenomen maatregelen blijken bovendien nog altijd afdoende. Op een drietal locaties ontstaan er, wanneer er geen (ten opzichte van het actieplan aangepaste) maatregelen worden genomen, problemen met de doorstroming in modeljaar 2023:

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

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld. Deze hebben geen betrekking op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan of de omgeving ervan. Conform de programmatische aanpak zullen deze tijdig worden genomen.

6.1.3 Verkeersstudie Beethoven

Ten behoeve van de verleende vergunningen is aanvullend onderzoek gedaan op de eerdere Zuidas-brede verkeersstudies zoals die zijn gedaan in het kader van het MER Zuidas Flanken en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken (Verkeersonderzoek Beethoven, 4 mei 2012, zie bijlage 6). Dit onderzoek heeft betrekking op de ontsluiting van het plangebied Beethoven en de doorstroming van de daarmee samenhangende wegen, met name de Beethovenstraat. De projectbijdrage ten opzichte van de autonome ontwikkeling is in beeld gebracht. De ontwikkeling van de parkeergarage en de functies ten behoeve waarvan deze wordt gerealiseerd is daarin betrokken.

In het rapport worden de volgende voor de voorgenomen ontwikkeling relevante conclusies getrokken:

- Uit het rapport volgt dat de voorgenomen ontwikkelingen in Beethoven en de ontsluiting via de zuidzijde geen doorstromingsproblemen voor het verkeer op de Beethovenstraat tot gevolg hebben.

Beethoven, eerste fase (ontwerp)

- De intensiteiten die op de ventweg verwacht worden zijn erg laag. Dit verkeer heeft zeer weinig effect op de verkeersafwikkeling op de aansluitende kruispunten.

De conclusie van de kruispuntberekeningen is dat het uit oogpunt van verkeersdoorstroming niet noodzakelijk is om verkeersregelinstallaties (VRI's) te plaatsen op de kruispunten Beethovenstraat – Prinses Irenestraat en Beethovenstraat – Mathijs Vermeulenpad. Uit doorstromingsoogpunt kan dit zelfs als ongewenst worden gezien. Het kruispunt Beethovenstraat – Strawinskylaan heeft uit doorstromingsoogpunt wel een VRI nodig (deze staat er al), hierbij is één opstelvak per afslagbeweging voldoende (in de huidige situatie zijn twee van de zes mogelijke afslagbewegingen op dit kruispunt met een dubbel opstelvak uitgerust).

6.1.4 Parkeren

Voor wat betreft de parkeernormering gelden de uitgangspunten van Zuidas (Visie Zuidas, 2009) volgens de vastgestelde Nota parkeernormen uit 2001. Voor voorzieningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m^2 bvo, afhankelijk van de functie wordt dit per project verder uitgewerkt. Voor het gehele gebied Beethoven (waar dit bestemmingsplan onderdeel van uitmaakt) is een totale parkeerbalans opgesteld waarbij de hiervoor omschreven parkeernormering is betrokken (Uitvoeringsbesluit Beethoven).

Parkeerbalans Beethoven

Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit wordt de garage onder het gebied gedeeld door alle functies (gebruikers en bezoekers). In de garage is een compartimentering denkbaar. Door deze combinatie/dubbel gebruik kan efficiëntie, een hoger niveau van beheer, service en veiligheid ontstaan. De garage moet door de aanwezigheid van verschillend publiek, maar ook vanwege het feit dat de functies in de garage entrees krijgen, worden opgevat als een publiek domein.

Conform Zuidasbeleid bedraagt de parkeernorm voor woningen 1,25 parkeerplaats per woning (inclusief 0,25 pp bezoekersparkeren). Voor de berekening van de parkeerbalans in Beethoven is als aanname genomen dat de (toekomstige, in de tweede fase te ontwikkelen) gemiddelde woninggrootte in het gebied 125 m² bedraagt. Voor kantoren geldt de A-norm van 1 parkeerplaats per 250 m^2 bvo. Voor voorzieningen is voor de parkeerbalans uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m^2 bvo.

Programma		Norm	Aantal parkeerplaatsen
Wonen	30.000 m²	1,25 pp. per woning	300
Kantoren	30.000 m²	1 pp. per 250m²	120
Voorzieningen	27.000 m²	1 pp. per 100 m²	270
Totaal	87.000 m²		690

Bij het bepalen van de oorspronkelijke parkeerbalans Zuidas is uitgegaan van 206 parkeerplaatsen in Beethoven: 196 op straat en 10 op eigen terrein. Deze zullen uiteindelijk allemaal verdwijnen. Per saldo komen er dus 690 – 206 = 484 extra parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen (690 pp) worden gerealiseerd in een ondergrondse parkeerbak. Op maaiveld worden net als elders in de Zuidas geen parkeervergunningen afgegeven.

Ook het bezoekersparkeren wordt opgevangen in de ondergrondse garages. Dit betekent dat de parkeergarages (voor een deel) openbaar toegankelijk worden. De wijze van exploitatie moet nog nader worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van het bezoekersparkeren wordt aandacht besteed aan de mogelijke overlast voor omliggende gebieden waar wel openbare parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig

zijn.

Eerste fase ontwikkeling

Binnen het plangebied Beethoven dient het parkeren uiteindelijk ondergronds te worden opgelost. Uiteindelijk gaat het om 690 parkeerplaatsen voor heel Beethoven. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een eerste fase van deze gebiedsgarage, waarin een deel van het het parkeren ten behoeve van alle in Beethoven te vestigen functies, dus inclusief het programma van de tweede fase, moet worden opgevangen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een ondergronds te realiseren parkeergarage die maximaal 265 parkeerplaatsen mag bevatten.

Voor de onderwijsfunctie is uitgegaan van het feitelijk aantal parkeerplaatsan waaraan behoefte is. Het betreft maximaal 35 parkeerplaatsen, met een minimum van 20.

In deze garage mogen overeenkomstig de volgende normering parkeerplaatsen ten behoeve van de te realiseren kantoren en andere functies worden gebruikt:

- kantoren: 1 parkeerplaats per 250 m^2 bvo;
- onderwijs: min. 20 en max. 35 parkeerplaatsen, wat resulteert in een norm van minimaal 0,17 en maximaal 0,3 parkeerplaats per 100 m^2 bvo;
- zakelijke dienstverlening, culturele voorzieningen, detailhandel, horeca I, horeca III, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, anders dan onderwijs, en consumentverzorgende dienstverlening: 1 parkeerplaats per 100 m^2 bvo.

Zoals uit het bovenstaande blijkt worden in de uiteindelijke situatie alle benodigde parkeervoorzieningen in een gezamenlijke, publiektoegankelijke parkeergarage ondergebracht. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, kan dan ook worden gezien als een tussenfase. In verband daarmee, en gelet op het programma dat maximaal gerealiseerd mag worden, mogen er maximaal 198 functiegerelateerde parkeerplaatsen worden gebruikt.

Oorspronkelijk waren er volgens de parkeerbalans Zuidas 206 openbare parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig in Beethoven. Als gevolg van de ontwikkeling binnen Beethoven zullen deze parkeerplaatsen verdwijnen. Aangezien het gemeentelijk beleid gericht is op het terugdringen van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt (voor heel Beethoven) slechts in een beperkte compensatie van deze parkeerplaatsen voorzien. Het daadwerkelijk aantal publiektoegankelijke parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal feitelijk gerealiseerde plaatsen, en het met de bovengrondse functies samenhangend functioneel gebruik van de parkeergarage.

De normen zijn voor alle functies, uitgezonderd onderwijs en de publiektoegankelijke parkeerplaatsen, niet alleen een maximumnorm, maar ook een minimumnorm. Een minimale norm is noodzakelijk ter voorkoming van parkeeroverlast in omgeving. De maximale norm strekt ertoe te voorkomen dat er een onnodige verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen ontwikkeling uitgaat.

6.2 Openbaar vervoer

De Zuidas is nu reeds goed bereikbaar per openbaar vervoer: de NS zuidtak, de metro en sneltram 51 en tramlijn 5 doen station Zuid aan. Voorts zorgen tram-, bus- en streeklijnen voor een goede bereikbaarheid van de omgeving van het station Zuid vanuit het omliggende gebied. De bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer zal in de toekomst alleen maar beter worden als gevolg van de aanleg van de Noord Zuidlijn, uitbreiding van het bus- en tramnet en de uitbreiding van de capaciteit van het station Zuid. Tramlijn 5 en buslijn 15 bedienen Beethoven met een halte ter hoogte van de Prinses Irenestraat.

6.3 Langzaam verkeer

Vrijwel het gehele openbare gebied in deelgebied Beethoven is voor voetgangers en fietsers toegankelijk. Dit geldt ook voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Deelgebied Beethoven zal dankzij ligging tussen Station Zuid en het Beatrixpark en de fietsverbinding tussen RAI en Station Zuid veel voetgangers en fietsers zien passeren. Door de ontwikkeling van de Zuidas en de groei van station Zuid zullen de fietsstromen met herkomst en bestemming Zuidas verder groeien.

Met de realisatie van kavel 3 verschuift de hoofdroute voor fietsers. De fietsroute wordt verlegd naar de Prinses Irenestraat. Het is belangrijk dat de ligging van het fietspad bij Beethoven goed aansluit op de omgeving. De plan- en besluitvorming daarover doorloopt een separaat traject. Vanwege de grote voetgangers- en fietsstromen naar het Nicolaas Lyceum en naar station Zuid is het belangrijk dat het kruispunt Beethovenstraat – Irenestraat veilig wordt ingericht. Bij de voorgenomen aanpassing wordt dit verder geconcretiseerd. De bestaande fietstunnel onder de Beethovenstraat door blijft bestaan.

Bij de raadsbehandeling van het wegonttrekkingsbesluit op 13 maart 2013 is de motie (motienr. 150) van de raadsleden de heer Van Lammeren, de heer Schimmelpennink, de heer Evans-Knaup en mevrouw Alberts inzake de wegonttrekking van het fietspad voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling conform Uitvoeringsbesluit Beethoven (olifantenpaadje voor fietsers) aangenomen. Geconstateerd is onder andere dat er ruimte lijkt om fietsers de mogelijkheid te geven zich tussen het Stibbe en Akzo kantoor door te verplaatsen. Middels de motie is verzocht in het maaiveldontwerp deze mogelijkheid op te nemen en zo goed mogelijk aan te laten sluiten op het tunneltje en te laten passen binnen de co-creatie (bedoeld wordt het proces waarbij samen met omwonenden gewerkt wordt aan een ontwerp voor (deels tijdelijke) inrichting van een deel van het Beatrixpark), en daarbij de leden van de co-creatie te betrekken, en hier in de verdere planvorming rekening mee te houden.

Met het bovenstaande is in dit bestemmingsplan voor zover relevant rekening gehouden. Het bestemmingsplan biedt voor de gronden waarop het betrekking heeft de randvoorwaarden om aan de uitgangspunten invulling te geven. Binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zal bij de daadwerkelijke uitwerking uitvoering worden gegeven aan de motie.

6.4 Conclusies

Er is sprake van een (juridisch) reeds bestaande situatie. Uit verschillende onderzoeken in het kader van eerdere vergunningen is reeds gebleken dat realisatie van het programma, geen nadelige effecten heeft op het gebied van verkeer en vervoer. ook verkeerskundig onderzoek nadien geeft aan dat de bestaande infrastructuur in de directe omgeving de verkeerstromen aan kan.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een 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 Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). 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. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeer- en spoorweggeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet 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 van de betreffende weg.

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 Wet dient te worden getoetst.

Het bestemmingsplan maakt geen aanleg mogelijk van een weg en/of een spoorweg als gevolg waarvan er vanwege de Wet geluidhinder een zone zou gaan gelden.

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

Overeenkomstig artikel 76, lid 3, van de Wet geluidhinder is het gestelde in de eerste twee leden van artikel 76 Wgh niet van toepassing op (o.a.) geluidsgevoelige gebouwen die op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig of in aanbouw zijn. Het bestemmingsplan voorziet in een geluidgevoelig gebouw, te weten het Sint Nicolaaslyceum. Het betreft een bestaande situatie, die desovereenkomstig wordt bestemd. Vanuit oogpunt van de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen die aan vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staan.

Ook voor wat betreft het overig programma is er sprake van een conserverende juridische regeling, in die zin dat het bestemmingsplan voorziet in hetgeen reeds onherroepelijk vergund en in aanbouw is. In het kader van die procedures is vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onderzocht wat de te verwachten geluidbelastingen zullen zijn ter plaatse van de bestaande omgeving als gevolg van de te verwachte verkeersaantrekkende werking de betreffende ontwikkelingen (zie 'Bestemmingsplan "Beethoven fase 1" Amsterdam; geluidonderzoek', bjilage 7).

Uit de berekeningen blijkt dat, wanneer het verkeer per weg wordt beschouwd (Beethovenstraat, Strawinskylaan), ter plaatse van een deel van de woningen en het lyceum een geluidbelastingtoename optreedt van maximaal 0,8 dB (afgerond 1 dB). De maximale geluidtoename treedt op ter plaatse van de woning(en) aan de Beethovenstraat 186 en vanwege het wegverkeer op de Strawinskylaan. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Wanneer de stedelijke wegen gezamenlijk worden beschouwd treedt ter plaatse van een deel van de woningen en het lyceum een zeer geringe geluidbelastingtoename op van maximaal 0,4 dB (Sint Nicolaas Lyceum). Wanneer de stedelijke wegen en de rijksweg A10 gezamenlijk worden beschouwd treedt nog sporadisch een geluidbelastingtoename van maximaal 0,1 dB op. De geconstateerde geluidtoenames zijn aanvaardbaar. In het kader van de vergunningverlening is om die reden geconcludeerd dat de verkeersaantrekkende werking niet leidt tot een verslechtering van de akoestische situatie.

7.3 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van (nieuwe) geluidgevoelige gebouwen noch in de aanleg of reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Vanuit oogpunt van de Wet geluidhinder noch vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn er belemmeringen die aan vaststelling en realisatie van het plan in de weg staan.

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 Toetsingskader

8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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:

a. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
c. 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;
d. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
e. 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 vastgesteld programma (NSL).

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

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	2010
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m³	2005

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 (inmiddels van toepassing) moeten worden behaald en de grenswaarden voor stikstof per 1 januari 2015. Tot 1 januari 2015 gelden voor voor stikstof andere

hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM2,5)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM_{10}) 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 (PM_{10}) van belang.

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing 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 een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

Het project Zuidas wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project Zuidas, zoals opgenomen, is als volgt:

- Flanken: 1.100.000 m^2 b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m^2 b.v.o. woningen (5.600)

- Dok: 600.000 m^2 b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m^2 b.v.o. woningen (ca. 4.000)

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een totaalprogramma van 46.300 m^2 bvo. Het gehele programma is reeds gerealiseerd danwel onherroepelijk vergund en in aanbouw. Tooetsing aan wetgeving op het gebied van luchtkwalteit heeft plaatsgehad in het kader van die vergunningverlening. Overigens kan worden opgemerkt dat het volledige programma deel uitmaakt van het Zuidas porgamma zoals dat is aangemeld voor het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat 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.

Het bestemmingsplan legt één gevoelige bestemming vast, te weten het Sint Nicolaaslyceum. Dit betreft het juridisch opnemen in een bestemmingsplan van een reeds bestaande situatie. De AMvB is hierop niet van toepassing. Voor het overige worden gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit uitgesloten. De AMvB en de daarop aanvullend zijnde Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen kan derhalve verder buiten beschouwing blijven.

8.2.4 Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. 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. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

8.3 Onderzoeken

In het kader van de m.e.r.-procedure is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen van de verschillende modelvarianten. Aangezien het project onderdeel uitmaakt van het NSL zijn de effecten van de verschillende modelvarianten op de luchtkwaliteit berekend voor het jaar 2020. Hieruit is gebleken dat er bij alle onderzochte modelvarianten slechts sprake is van een berperkte toename van de maximale concentratie voor NO_2 en PM_{10}.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Zuidas voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen binnen Beethoven. Deze zijn in het NSL opgenomen. Een nadere toets is niet aan de orde. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Bovendien gaat het in voorliggend bestemmingsplan om het vastleggen van een reeds bestaande dan wel onherroepelijk vergunde en in aanbouw zijnde situatie. Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. is uitgevoerd dat voor de situatie in 2020 met de realisatie van het totale Flankenprogramma Zuidas, voldaan wordt aan de geldende normen.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in nieuwe vestiging van dergelijke functies. Wel wordt het in aanbouw zijnde Sint Nicolaaslyceum juridisch geregeld. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windturbines.

In de afzonderlijke vergunningprocedures is voor zover wettelijk voorgeschreven reeds rekening gehouden met het aspect van externe veiligheid. In het onderstaande wordt voor het bestemmingsplan als geheel de voorgeschreven beoordeling gedaan.

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

- Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.
- Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

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

Gezien de ligging in de nabijheid van de rijksweg A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt, valt een stijging van het groepsrisico als gevolg van de realisatie van het plan niet uit te sluiten.

In het kader van de onlangs verleende vergunningen is voor zover daarvoor de wettelijke verplichting bestond met de mogelijke stijging van het groepsrisico rekening gehouden. Gelet op de reeds doorlopen en onherroepelijke besluitvorming wordt hieronder, na een beschrijving van het van toepassing zijnde toetsingskader, volstaan met een beknopte beschrijving van de bevindingen en de advisering van de Regionale Brandweer.

9.2 Toetsingskader

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer

gevaarlijke stoffen (hierna: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

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.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. 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. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Het PR kan als contour worden weergegeven door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijk risico. De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogen niet binnen deze contour worden toegevoegd. Op termijn geldt de 10^{-6} ook voor bestaande situaties als grenswaarde. Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval.

Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen.

Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht bij een wijziging (toename) van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie en/of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit geldt voor zowel wijzigingen in de ruimtelijke ordening als voor wijzigingen in verkeersbesluitvorming/transportstromen.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen.
- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen).
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

9.3 Resultaten onderzoeken

In het MER Zuidas - de Flanken is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplan- en gebouwniveau te gebeuren.

Externe veiligheid A10

Met betrekking tot het plangebied Beethoven, eerste fase, is in het kader van de eerdere besluitvorming gekeken naar de externe veiligheidsaspecten als gevolg van de planontwikkeling (Externe veiligheid A10-Zuid project Beethoven, zie bijlage 8). Er zijn geen gewijzigde omstandigheden op grond waarvan een actualisatie van het onderzoek noodzakelijk moet worden geacht.

Plaatsgebonden risico

Het groepsrisico voor de A10-Zuid tussen kilometer 17.7 en 19.7 ter hoogte van het plan is berekend zonder en met de bouwplannen voor beide rijbanen afzonderlijk. Voor de aan te houden veiligheidszone (contour plaatsgebonden risico 10-6) van het Basisnet Weg is de Circulaire RnVGS gehanteerd.

Conform bijlage 5 bij de Circulaire RnVGS mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de A10 (wegvak N12) niet meer bedragen dan 10-6 per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het project Beethoven.

Groepsrisico

A10-Zuid noordelijke rijbaan

- Zowel in de situatie zonder als met ontwikkeling van project Beethoven is er een overschrijding van de oriëntatiewaarde.
- In de situatie zonder ontwikkeling is het groepsrisico een fractie 5.48.
- Met ontwikkeling is er een toename van het groepsrisico naar een fractie 6.67.

A10-Zuid zuidelijke rijbaan

- Zowel in de situatie zonder als met ontwikkeling van project Beethoven is er een overschrijding van de oriëntatiewaarde.
- In de situatie zonder ontwikkeling is het groepsrisico een fractie 4.12.
- Met ontwikkeling is er een toename van het groepsrisico naar een fractie 4.19.

Voor het groepsrisico geldt dat er zowel in de situatie zonder als met ontwikkeling er een overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt. Voor de noordelijke rijbaan is er een toename van een fractie 5.48 zonder ontwikkeling naar een fractie 6.67 met ontwikkeling. Voor de zuidelijke rijbaan is er door de ontwikkeling een geringe toename van een fractie 4.12 zonder ontwikkeling naar een fractie 4.19 met

ontwikkeling.

Een verantwoording van het groepsrisico is daarom nodig. In dat kader is de Regionale Brandweer om een advies gevraagd.

9.4 Advies Regionale Brandweer

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot over de oriëntatiewaarde. Om deze reden dienen de stappen van de Verantwoordingsplicht te worden doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder de hierna volgende paragraaf worden betrokken. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is tevens de Regionale Brandweer gevraagd een advies te geven (zie over dit advies paragraaf 9.5.6).

9.5 Verantwoording

9.5.1 De Verantwoordingsplicht

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. Er moet altijd worden nagegaan of door het treffen van maatregelen niet alsnog aan de oriëntatiewaarde kan worden voldaan of dat de toename van het groepsrisico niet kan worden verminderd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan dient in overleg met betrokken overheden te worden gestreefd naar een zo laag mogelijk risico uit hoofde van het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable). Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen zijn afgewogen. Daarbij moet steeds in overleg worden getreden met andere betrokken overheden over de te volgen aanpak. Het is voorgeschreven het bestuur van de regionale brandweer hierbij om advies te vragen. In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

Beschrijving huidig en toekomstig GR:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriënterende waarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico ;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico.

Bronmaatregelen en RO-maatregelen:

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan.

Beheersbaarheid:

De mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen.

Zelfredzaamheid:

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

9.5.2 Beschrijving huidig en toekomstig GR

Deze beschrijving is gegeven in het onder paragraaf 9.3 beschreven onderzoek. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

9.5.3 Bronmaatregelen en RO maatregelen

Routering vervoer van gevaarlijke stoffen

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (GF3) niet meer over de ring A10 Zuid plaatsvindt. Dit zal na ingebruikname van de Westrandweg leiden tot een verlaging van het groepsrisico. Het kunnen uitsluiten van het vervoer van brandbare gassen is afhankelijk van de aanleg van de Westrandweg. De routering van het vervoer van LPG via de Westrandweg is een oplossingsrichting uit het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De routering dient na realisatie van de Westrandweg vastgesteld te worden, zodat het maatgevende scenario voor brandbare gassen kan worden uitgesloten langs de A10. Dit is niet per definitie gebonden aan de keuze voor het realiseren van het Dok. De gemeente Amsterdam is voornemens om een routering vast te stellen voor het vervoer van LPG via de Westrandweg.

Ontwikkeling Dok

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het besluit om het Dok te realiseren nog niet genomen. De realisatie van het Dok verbetert de situatie ten aanzien van de externe veiligheid voor de flankprojecten. Met een ondertunneling van de A10 ter hoogte van de flankprojecten is deze rijksweg geen risicobron meer.

Effectmaatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalscenario op het plangebied beperkt kunnen worden.

Te overwegen maatregelen:

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

9.5.4 Beheersbaarheid

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Bereikbaarheid

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

Bluswatervoorziening

Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario, een BLEVE, de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. Door de realisatie van de flankprojecten, waaronder begrepen de in dit bestemmingsplan aan de orde zijnde ontwikkeling, neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

9.5.5 Zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Met de situering van het (overigens reeds in aanbouw zijnde) Sint Nicolaaslyceum ten opzichte van de A10 is daarmee rekening gehouden. Op de overige twee kavels wordt niet voorzien in functies ten behoeve van verminderd zelfredzame mensen.

Voldoende bedrijfshulpverleners

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

Gebouwuitgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Het heeft de voorkeur dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontvluchten. Indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, kunnen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen nadere eisen worden gesteld ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Dit is in de planregels opgenomen.

Gebiedsontsluiting

Bij de planontwikkeling is het van belang dat er tenminste twee ontsluitingswegen zijn voor motorvoertuigen en dat voetgangers en fietsers het gebied op meerdere manieren kunnen ontvluchten.

Het gebied wordt voor de hulpdiensten van meerdere kanten toegankelijk gemaakt. Daartoe zal ook voetgangersgebied zo worden ingericht dat deze toegankelijkheid is gewaarborgd. Hiermee wordt in het maaiveldontwerp rekening gehouden.

9.5.6 Advies Regionale brandweer

De Regionale Brandweer is in de gelegenheid gesteld tot het geven van een advies. De brandweer heeft per brief van 21 juni 2012 geadviseerd rekening te houden met de gevolgen van de mogelijke ongevalsscenario's op het plangebied, en daarbij mogelijke risicobeperkende maatregelen zoals hiervoor reeds aangegeven in overweging te nemen (zie bijlage 9). Tot slot wordt geadviseerd het risico dat overblijft na het nemen van maatregelen te betrekken bij de besluitvorming over het plangebied Beethoven. Onderhavige paragraaf dient daartoe.

9.6 Conclusie

Het groepsrisico vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over de A10 laat een toename zien. De Regionale Brandweer is verzocht te adviseren. Een en ander is in onderstaande overwegingen betrokken.

De ontsluiting van het plangebied en de (mogelijke) situering van de entrees van de gebouwen bieden voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor de hulpverlening.

De capaciteit van de hulpverleningsdiensten kan in bepaalde ongevalscenario's onvoldoende blijken. De kans is echter bijzonder gering dat een dergelijk scenario optreedt. Daarbij komt dat bouwen in de nabijheid van een snelweg of een aardgasleiding niet uniek is, maar zich voordoet op verschillende plekken in de stad. Over enkele jaren neemt het groepsrisico bovendien aanzienlijk af door de overkapping van de A10 dan wel de verplaatsing van het vervoer van brandbare gassen naar de Westrandweg middels een routeringsbesluit.

Gelet op de hiervoor aangegeven bevindingen en het advies van de regionale brandweer kan het volgende worden opgemerkt.

De ontsluiting van het plangebied Beethoven en de (mogelijke) situering van de entrees van de gebouwen bieden voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor de hulpverlening. Zoals ook blijkt uit het advies van de regionale brandweer kan de capaciteit van de hulpverleningsdiensten in bepaalde ongevalscenario's onvoldoende blijken. De kans is echter bijzonder gering dat een dergelijk scenario optreedt. Daarbij komt dat bouwen in de nabijheid van een snelweg of een aardgasleiding niet uniek is, maar zich voordoet op verschillende plekken in de stad. Over enkele jaren neemt het groepsrisico bovendien aanzienlijk af door de overkapping van de A10 dan wel de verplaatsing van het vervoer van brandbare gassen naar de Westrandweg middels een routeringsbesluit.

Veel risico-beperkende maatregelen zullen bovendien te worden genomen op het niveau van concrete bouwplannen en de verdere inrichting van het gebied. In dat kader is advies tevens aan de ontwikkelaar meegegeven om dit bij de verdere planuitwerking te betrekken.

Gelet op de mogelijke maatregelen ter beperking van de risico's alsmede de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid, en gezien het grote algemeen belang dat is gediend met de

ontwikkeling van het gebied, wordt het risico aanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

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

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

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaires (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is.

Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

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

Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

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

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

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

10.3 Conclusie

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

Hoofdstuk 11 Water

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets (= overlegproces met de waterbeheerder). Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

11.1 Toetsingskader

11.1.1 Wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 de kwaliteit van de Europese (grond-)wateren van voldoende niveau is. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer in de zin van de Wet op de Waterhuishouding op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken.

Nationaal Waterplan

In het Nationaal Waterplan (NWP) zijn de belangrijkste nationale beleidsdoelstellingen met betrekking tot het waterbeheer vastgelegd voor de periode 2009-2015. Het NWP beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Nationaal BestuursakkoordWater

In dit bestuursakkoord hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afspraken gemaakt over doelen en maatregelen die de waterhuishouding in 2015 op orde moeten brengen. Hierbij wordt rekening gehouden met klimaatverandering, bodemdaling, zeespiegelstijging en verstedelijking.

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. Hierbij zijn de volgende thema's van belang:

- "Voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen", waarbij het Deltaprogramma geïmplementeerd gaat worden;
- "Voldoende water", waarbij o.a. gestreefd wordt naar vergoting van de peilvakken en flexibel peilbeheer in natuur- en recreatiegebieden;
- "De zorg voor schoon water", waarbij o.a. gestreefd wordt naar het bestrijden van

verontreinigingsbronnen en het veerkrachtiger maken van het watersysteem.

Integrale Keur AGV

Het bestuur van Amstel, Gooi en Vecht heeft een nieuwe Keur vastgesteld. De Keur AGV 2011, het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels zijn per 1 december 2011 in werking getreden. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. In veel gevallen geldt wel een meldplicht.

Breed Water - Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015- stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater in Amsterdam

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

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

In het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015'1 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat.

Amsterdam Waterbestendig

De Metropoolregio Amsterdam is een veilige en waterbestendige regio. De manier waarop de stad in de loop van de tijd in wisselwerking met het water is ontstaan en ontwikkeld, maken het tot een robuuste stad. Nieuwe ontwikkelingen, behoeften en technieken hebben steeds opnieuw geleid tot aanpassingen van de stad en het watersysteem. Klimaatverandering en een verdere verdichtingsopgave in de stad vragen opnieuw om bijstelling.

Nota grondwater Amsterdam 2007-2011

Deze beleidsnota heeft tot doel vermindering van de grondwateroverlast en onderlast. Het streefbeeld voor langere termijn gaat uit van 80% minder bestaande overlast en geen nieuwe problemen. Bij nieuwbouwplannen wordt de inrichting en het gebruik van het plangebied afgestemd op de grondwatersituatie.

11.1.2 Waterbeleid Visie Zuidas

In de Visie Zuidas 2009 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op

kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholen waterkering tussen twee boezems met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht en aan de zuidzijde de Boelegracht.

Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Open water biedt piekberging in traditionele vorm, en biedt ecologische en gebruikswaarde. In een veranderend klimaat met toename van het aantal en de intensiteit van piekbuien is dit een wezenlijke duurzaamheidsvoorwaarde. De genoemde nieuwe waterlopen zullen echter niet voldoende waterberging kunnen bieden. Afwenteling op omliggende gebieden van Zuidas is in principe niet toegestaan, hoewel een beperkt aantal gebieden aangewezen zijn als bergingsruimte buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden). Berging in alternatieve vormen zal dus noodzakelijk zijn: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, de Dokconstructie, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.

Gemeente Amsterdam

Water in Zuidas

De wateropgave voor de gehele Zuidas is opgenomen in de waterbergingskaart voor de Zuidas. In navolging van deze waterbergingskaart is tussen waterbeheerder en de Dienst Zuidas een waterboekhouding (Protocol Waterbalans Zuidas) overeengekomen die inspeelt op de dynamiek in ruimte en tijd van de gebiedsantwikkeling Zuidas. De ontwikkelingen van Beethoven die van invloed zijn op de waterboekhouding (dempen en graven van oppervlakte water en extra verharding) zullen bij vergunningaanvraag getoetst worden aan deze boekhouding.

11.2 Uitwerking plangebied

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet in het kader van een bestemmingsplan een watertoets worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Om een en ander in beeld te brengen is de notitie "Waterparagraaf deelgebied Beethoven 1^{e} fase" (29 augustus 2011) opgesteld (zie bijlage 10). Deze notitie is het resultaat van het overlegproces met de waterbeheerder (de watertoets) en geeft inzicht in de wijze waarop het geldende waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige ontwikkelingen voor de waterhuishouding. Hieronder volgt een weergave van de voor voorliggend bestemmingsplangebied belangrijkste constateringen.

Overigens moet ook hier worden opgemerkt dat de plannen inmiddels in ontwikkeling zijn. Met de (grond)wateraspecten is reeds rekening gehouden bij de eerdere vergunningverlening.

11.2.1 Ontwikkelingen Beethoven fase 1

Het huidige maaiveld in het gebied ligt rond NAP +0,7 m. De huidige gemiddelde grondwaterstanden in het gebied liggen globaal tussen NAP -0,4 en NAP -0,2 m en lopen af richting de watergangen in het Beatrixpark.

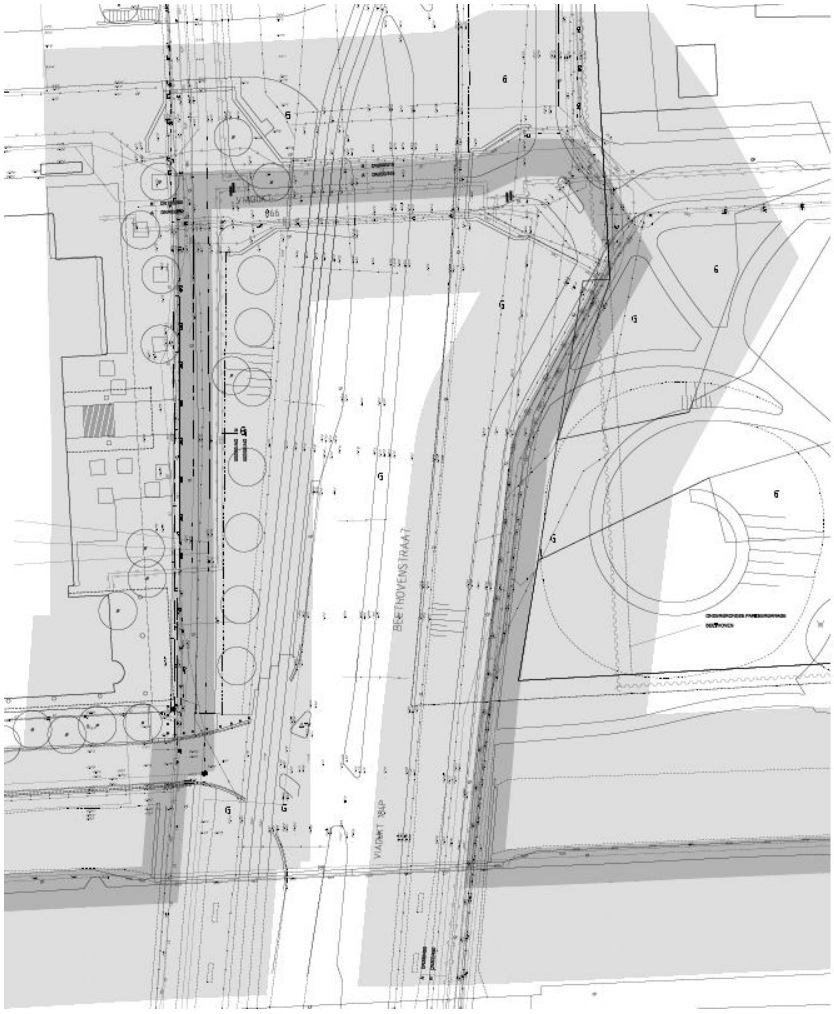
In het noordelijk deel van het deelgebied wordt de nieuwbouw van het Sint Nicolaaslyceum gerealiseerd (kavel 1). Onder deze kavel wordt een half ondergrondse sporthal gerealiseerd. Op kavel 3 en 5 worden kantoren gerealiseerd met een aaneengesloten parkeergarage. De onderzijde van alle ondergrondse constructies bevindt zich op NAP -4,0 m. De bovenzijde van de parkeergarage onder kavel 3 en 5 ligt op NAP +0,4 m. Op deze parkeergarage wordt rekening gehouden met een gronddekking van 1,5 m voor de doorvoer van kabels en leidingen, het afvoeren en bergen van grondwater en het aanbrengen van begroeiing zoals bomen en struiken, waardoor het maaiveld zich op NAP +1,9 m bevindt.

11.2.2 Waterkeringen

Langs het noordelijke talud van de ringweg A10 zuid ligt een verholen directe secundaire waterkering. Ter plaatse van de Beethovenstraat maakt het tracé van de waterkering een korte slinger naar het noorden om de Beethovenstraat over te steken. De waterkering is van regionaal belang en biedt voor de Binnendijkse Buitenveldertse Polder (polderpeil NAP-2,0 m) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water van de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4 m). De waterkering bestaat uit een verholen kering wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen en in de legger vastgesteld tracé in de ondergrond, met een niet-zichtbaar taludlichaam waarbinnen beperkingen gelden conform de Keur.

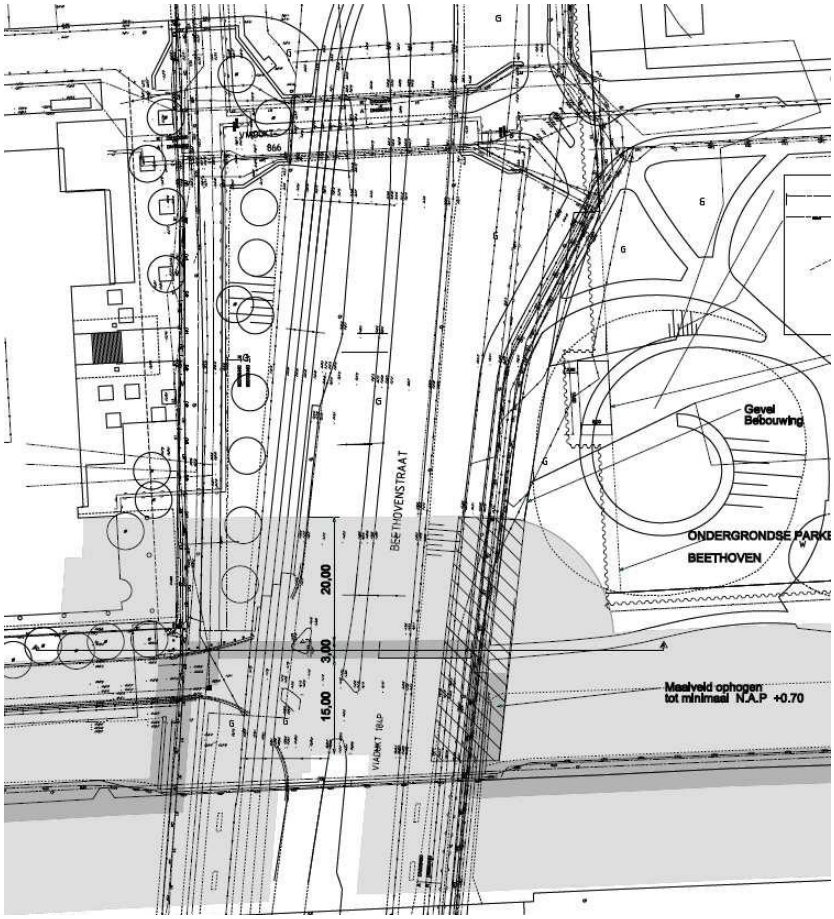
De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,4 m) en taluds van 1:2 aan de zijde van de Amstellandsboezem en 1:3 aan de zijde van de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Dit profiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden zijn niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 m brede kernzone, waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden (donkergrijs in de hierna volgende figuren).

In de huidige legger gaat het tracé aan de westzijde van de Beethovenstraat circa 100 m naar het noorden, om vervolgens de Beethovenstraat te kruisen en aan de oostzijde van de Beethovenstraat weer naar het zuiden te gaan om vervolgens het noordelijke talud van de ringweg A10 zuid weer naar het oosten te volgen (zie onderstaande figuur).



Oorspronkelijke ligging waterkering

Om de realisatie van de ondergrondse parkeergarage mogelijk te maken is op 18 januari 2008 een verzoek bij AGV ingediend tot het verleggen van de waterkering naar een 80 m zuidelijker tracé (zie onderstaande figuur).



Nieuwe ligging waterkering

Bij de ontheffing verleend voor het bouwrijp maken van het perceel Beethoven van 4 augustus 2008, is aangegeven dat Waternet/AGV voornemens is de gevraagde leggerwijziging over te nemen. Dit voornemen is herhaald in de notitie “Stand van Zaken Leggerwijziging Beethoven”.

De ondergrondse parkeergarage en bebouwing valt buiten de verschillende beschermingszones van de toekomstige ligging van de waterkering. Bij de verdere uitwerking van de bouwwijze van de parkeergarage is rekening gehouden met de aanwezigheid van de waterkering.

Middels een dubbelbestemming is de toekomstige waterkering op de plankaart opgenomen. De opename op de plankaart heeft een signaleringsfunctie. Werkzaamheden op, in of nabij waterkeringen kunnen aan restricties onderheving zijn, en mogelijk zijn deze watervergunningsplichtig. Middels een watervergunning kunt kan ontheffing worden verkregen voor bepaalde werkzaamheden in de kern-, beschermings- en buitenbeschermingszone van waterkeringen. Voor nadere informatie over waterkeringen en de werkzaamheden die hier beperkingen hebben dient men zich te wenden tot het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Overigens is op de plankaart van het bestemmingsplan uitgegaan van de toekomstige ligging van de waterkering.

11.2.3 oppervlakte water

Volgens de Keur dient water dat wordt gedempt 100% gecompenseerd te worden elders in het gebied. Bovendien dient extra verharding gecompenseerd te worden met extra oppervlaktewater (10% voor de Amstellandsboezem).

Voor de Zuidas is de wateropgave van het gehele projectgebied in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden aan de hand van de Visie Zuidas 2009. De wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart. De opgave voor het deelgebied Beethoven volgens het uitvoeringsbesluit van april 2007 is om uiteindelijk 0,55 hectare oppervlaktewater (toename van 0,06 ha) in het plangebied te realiseren bij een maximaal verhard oppervlakte van 3,70 ha (toename van 0,87 ha).

Bij de ontwikkeling van Beethoven fase 1 blijft het wateroppervlakte gelijk aan de huidige situatie en neemt het verharde oppervlakte toe met in totaal 12.000 m² (kavel 1 = circa 1.500 m² en kavel 3 en 5 = 10.500 m²). Deze toename van de verharding wordt gecompenseerd met het grootste deel van het door Stadsdeel Zuid ter beschikking gestelde nieuwe water bij de Schinkeleilanden (1.400 m²).

Er wordt geen oppervlaktewater gegraven of gedempt in deelgebied Beethoven fase 1, de waterafvoer blijft zodoende ongewijzigd.

11.2.4 Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm. Deze norm is opgenomen in de nota Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 en stelt: “Een ontwateringsdiepte van 0,50 m beneden maaiveld mag met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Deze norm gaat uit van bouwen zonder kruipruimte. Wanneer bij inrichting van het gebied met kruipruimte wordt gebouwd, mag een ontwateringsdiepte van 0,90 m met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Hierbij wordt als richtlijn een verhoogde grondwaterstand over een periode van 5 dagen achtereen als overschrijdingsduurgehanteerd.” Met een grondwaterstandberekening dient men aan te tonen dat voldaan wordt aan de grondwaternorm en dat in omliggende gebieden met bestaande bouw “geen of slechts verwaarloosbare” verslechtering van de grondwatersituatie optreedt.

Door de realisatie van de ondergrondse constructies stijgen de maatgevende grondwaterstanden voornamelijk in het deelgebied Beethoven fase 1. De hoogste maatgevende grondwaterstand is circa NAP +1,3 m en treedt op aan de zuidzijde van kavel 5. Aangezien het maaiveldniveau binnen deelgebied Beethoven fase 1 op NAP +1,9 m gerealiseerd wordt, is de ontwatering in het deelgebied minimaal 0,6 m. Er wordt dus voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

In de Beethovenstraat (ten westen van het deelgebied) stijgt de maatgevende grondwaterstand plaatselijk 0,1 m. Met een maximale maatgevende grondwaterstand van NAP +0,4 m en een maaiveldhoogte van NAP +1,0 m blijft ook hier voldaan worden aan de gemeentelijke grondwaternorm (ontwatering is 0,6 m).

Ten zuiden van de gekoppelde parkeergarage onder kavel 3 en 5 wordt de maatgevende grondwaterstand globaal NAP +0,8 m. Om hier te blijven voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm, moet hier een maaiveldniveau van minimaal NAP +1,3 m gehanteerd worden. Vervolgens mag het maaiveld wel geleidelijk aflopen naar het zuiden.

Er blijft voldaan worden aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen bij het handhaven van het huidige oppervlaktewatersysteem en de realisatie van de ondergrondse constructies in deelgebied Beethoven fase 1. Aangezien voor bouwen met kruipruimtes strengere normen gelden dan

voor bouwen zonder kruipruimtes, mag bij de nieuwe bebouwing geen kruipruimte toegepast worden.

11.3 Watertoets: overleg met waterbeheerder

Waternet is bij totstandkoming van zowel het projectbesluit voor het plangebied Beethoven als het uitvoeringsbesluit Beethoven betrokken. Hierin zijn voorwaarden gesteld voor de verdere planvorming. In paragraaf 11.2 is hierop reeds inhoudelijk ingegaan. Met betrekking tot de nog formeel te verleggen waterkering heeft Waternet aangegeven te zullen toetsen conform de nieuwe ligging. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft Waternet aangegeven in te kunnen stemmen met de op de plankaart opgenomen ligging.

11.4 Conclusie

In de planontwikkeling is met de aanwezige waterkering rekening gehouden. Middels een dubbelbestemming is de nieuwe ligging daarvan op de plankaart aangegeven. vanuit oogpunt van waterberging en grondwater zijn er geen belemmeringen aanwezig om uitvoering te geven aan de plannen.

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

12.1 Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (NBW 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (FFW) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale 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.

12.2 Toetsingskader

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 verslechterings- 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. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan 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 verblijfsplaatsen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van (toenmalig) 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.

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

12.3 Resultaten onderzoeken

Vooropgesteld moet worden dat voorliggend bestemmingsplan voorziet in een deels bestaande, deels reeds onherroepelijk vergunde en in aanbouw zijnde situatie voorziet. Onderzoek op het gebied van aanwezige flora en fauna, en de daamee gepaard gaande afweging heeft reeds plaatsgevonden in het kader van die eerdere besluitvorming.

Wat dat betreft kan worden opgemerkt dat door de Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam in verband met die eerdere besluiten is nagegaan of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor het bestemmingsplan (zie Natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Beethoven, bijlage 11).

Er zijn in de nabijheid geen Natura2000-gebieden, waarop een negatief effect te verwachten valt. Het gaat dus vooral om soortbescherming volgens de Flora- en faunawet. Verder werd geconstateerd dat het aantal beschermde soorten in het plangebied beperkt is. Nesten van vogels zijn er nog wel. Deze zijn beschermd door de Flora- en faunawet. Voor de vogelsoorten die nog in het gebied aanwezig zijn geldt dat de verblijfplaatsen alleen gedurende de broedperiode beschermd zijn en daarbuiten niet. Bij werkzaamheden dienen de nesten van vogels ontzien te worden. Dat kan goed door de planning van de werkzaamheden op de broedtijd van de aanwezige vogels aan te passen.

12.4 Conclusies

Kap- en sloopwerkzaamheden in het plangebied hebben inmiddels plaatsgevonden. De school is inmiddels gerealiseerd, en voor het overige is de ontwikkeling gestart. De natuurwaarden zijn op dit moment dan ook gering. Er kunnen nog vogels in het resterende groen broeden. Werkzaamheden aan bomen en struiken dienen dan ook buiten de broedperiode van de aanwezige vogels te worden uitgevoerd.

Gelet op de huidige situatie in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, zijn er vanuit oogpunt van flora en fauna geen belemmeringen aanwezig die aan vaststelling van dit bestemmingsplan in de weg staan.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezonning en windhinder

In verband met de eerder verleende vergunningen is onderzoek gedaan naar de schaduwwerking en windhinder die mogelijk met de voorgenomen ontwikkelimng zou ontstaan. Met de uitkomsten daarvan is in de vergunningverlening rekening gehouden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch borgen van hetgeen inmiddels is gerealiseerd dan wel onherroepelijk is vergund en in aanbouw is. Een nadere onderbouwing op deze aspecten kan achterwege blijven.

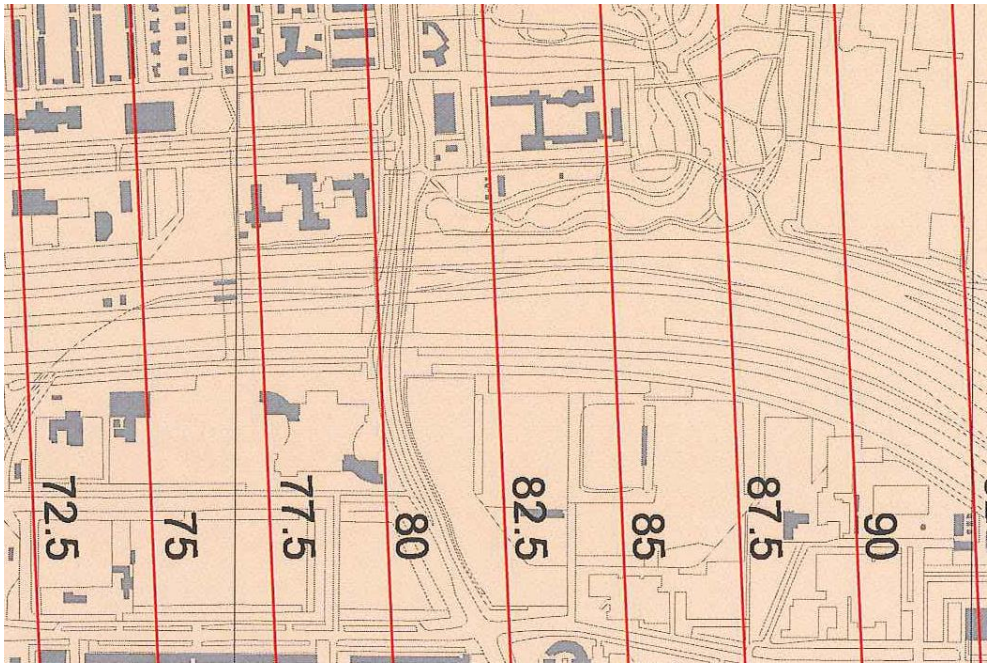
13.2 Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart.

Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vatstelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. Op onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke waarden dit zijn. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de onderstaande kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.



Uitsnede hoogtebeperkingen LIB

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes van het LIB lopen op van circa 76 meter + N.A.P. aan de westkant van de Beethovenstraat tot ongeveer 78,5 meter + N.A.P. aan de oostgrens van het plangebied. De maximale bouwhoogte bedraagt 50 meter + N.A.P. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. Dit is ruim onder de maximaal toelaatbare hoogte van het LIB. Het LIB vormt dan ook geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan. Ter referentie voor de voorgenomen bouwhoogtes: Het huidige maaiveld in het gebied ligt rond NAP +0,7 m.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft besloten het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) te wijzigen, en in dat kader heeft inmiddels een ontwerp Wijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol ter inzage gelegen. Gelet op het bepaalde in artikel 2.2.2, lid 2, onder b, heeft de wijziging geen gevolgen voor voorliggend plangebied.

Ontwerp Luchthavenindelingsbesluit 2014

21 november 2013 is kennisgegeven van een nieuw Luchthavenindelingsbesluit. Gelet op het bepaalde in artikel 2.2.2, lid 2 van het ontwerp kan ervan worden uitgegaan dat de AMvB op voorliggend bestemmingsplan niet van toepassing is. Het bestemmingsplan voorziet wat dat betreft voor de bebouwingsmogelijkheden in een conserverende regeling.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

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.

14.1 Toetsingskader

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. Dit leidt er onder andere toe dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving moet 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 Belvedère-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 het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening 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 betrekt 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 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

toevalsvondsten 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 toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

14.2 Resultaten onderzoeken

In het kader van de eerdere vergunningverling voor de verschillende ontwikkelingen binnen het plangebied is reeds een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 12). Geconcludeerd is dat uit historisch-topografische en bodemkundig onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied de ondergrond zo is verstoord dat hier geen archeologische resten meer aanwezig zijn. Deze terreinen zijn vrijgesteld van archeologische maatregelen. Per brief van 15 mei 2012 heeft BMA aangegeven dat er zich in het plangebied geen bovengrondse cultuurhistorische waarden bevinden (zie bijlage 13).

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, wat 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.

14.3 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan diendende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht. Evenmin zijn er in het plangebied cultuurhistorische waarden aanwezig waarmee rekening dient te worden gehouden.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 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 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document.

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van (plan)kaart en regels met de toelichting. Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen.

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 bestemmingen en overige regels.

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. 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.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

15.2 Planvorm

Het bestemmingsplan regelt deels de reeds bestaande, en deels de onherroepelijk vergunde en in aanbouw zijnde situatie. Uitgangspunt voor de juridische regeling izjn de verleende vergunningen. In die zin kan gesproken worden van een conserverend bestemmingsplan. Ten aanzien van het het kleinschalige voorzieningenprogramma (detailhandel, horeca, vormen van dienstverlening) is een enigszins flexibele regeling opgenomen.

15.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, die onderdeel uitmaakt van de algemene gebruiksregels. De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (standaard bedrijfsindeling) een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk.

Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2.

Naast toetsing aan de bestemmingsregels (met name de bestemmingsomschrijving: past de functie daarbinnen) zal de toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van Inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

Het bovenstaande is middels het artikel 10, onder b en c, van de planregels geregeld.

15.4 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan wordt gevormd door de bestemmingen, die altijd betrekking hebben op geometrisch bepaalde vlakken. Aan het in het plan begrepen grondgebied worden bestemmingen toegewezen met bijbehorende regels. De regels gekoppeld aan bestemmingen betreffen

het gebruik (in ruime zin) van het in het plan begrepen grondgebied en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingsplannen is dat het gehele plangebied bedekt is met bestemmingen. Bij inpassingsplannen die alleen iets toevoegen aan of verwijderen uit de vigerende bestemmingen en/of bijbehorende regels is de vereiste van een door bestemming vlakdekkend plangebied niet van toepassing. Ook bij een wijzigingsplan hoeft het plangebied niet volledig te worden bedekt door bestemmingen.

Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten. Ook deze hebben altijd betrekking op geometrisch bepaalde vlakken. Dubbelbestemmingen overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven niet het gehele plangebied te bedekken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle 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.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Kantoor - 1

In het eerste lid zijn de bestemmingen opgenomen die op de gronden met de bestemming Kantoor - 1

zijn toegestaan. In het vierde lid (de specifieke gebruiksregels) is aan een aantal van die bestemmingen wel een aantal beperkingen gesteld.

Binnen de gronden met de bestemming Kantoor - 1 is voorzien in hoofdzakelijk kantoorontwikkeling. Naast deze hoofdfunctie zijn tevens voorzieningen zoals onder andere detailhandel, bepaalde vormen van horeca en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Het gaat om maximaal 1.300 m^2 bvo. Deze functies zijn uitsluitend toegestaan in de eerste twee bouwlagen. Dit wordt geregeld in lid 3.4, onder e. In de eerste bouwlaag dient er ook daadwerkelijk een minimum van 200 m^2 te worden ingericht en gebruikt ten behoeve van deze functies. Dit in verband met de uitstraling naar de Beethovenstraat toe. Dit is geregeld onder d.

Voor zover onder de in het eerste lid genoemde bestemmingen tevens functies kunnen worden verstaan die geluidgevoelig (zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) zijn, of vanwege het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) als gevoelige functie voor luchtkwaliteit moeten worden gezien, dan zijn die specifieke functies niet toegestaan. Dit is geregeld in lid 3.4, onder b en c.

Wegen ten behoeve van autoverkeer zijn niet mogelijk, met uitzondering van een zone parallel aan de Beethovenstraat aangeduid waarbinnen een ventweg met een 30km/u regime is toegestaan. Dit wordt geregeld via lid 3.4, onder e. Het betreft een zeer beperkt stuk van de gronden met deze bestemming, daar waar een overbouwing wordt voorzien.

Gebouwen mogen bovengronds uitsluitend binnen het daartoe aangegeven bouwvlak worden gerealiseerd. Voor de maximum bouwhoogte wordt in de regels verwezen naar de daartoe opgenomen aanduidingvlakken 'maximum bouwhoogte'. Voor een klein deel van de bestemming geldt dat er vanaf maaiveld tot een hoogte van 6 meter boven maaiveld geen bebouwing mag worden opgericht. Het deel van de bestemming waarvoor dat geldt is aangeduid met de aanduiding 'onderdoorgang'. Boven de zes meter mag wel bebouwing komen. Overigens mogen er vanaf maaiveld tot zes meter wel draagconstructies worden gerealiseerd.

Voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze uitsluitend mogen worden gerealiseerd binnen het gebied dat is aangeduid ten behoeve van een parkeergarage, tot maximaal 4 meter diep. Deze diepte is te meten ten opzichte van N.A.P.

Voor een deel van het plangebied geldt dat bovenop ondergrondse bebouwing, voor zover daarboven geen gebouwen worden gerealiseerd, een deklaag nodig is van tenminste 1,5 meter. Dit vanwege toekomstige beplantingsmogelijkheden, en de aanleg van kabels en leidingen. Hiertoe is een bepaling opgenomen in de bouwregels, gekoppeld aan het gebied waarvoor dit in ieder geval geldt.

Ter voorkoming van windhinder of in verband met de veiligheid kunnen aan een bouwplan nadere eisen worden gesteld.

Artikel 4 Kantoor - 2

In het eerste lid zijn de bestemmingen opgenomen die op de gronden met de bestemming Kantoor - 2 zijn toegestaan. In het vierde lid (de specifieke gebruiksregels) is aan een aantal van die bestemmingen wel een aantal beperkingen gesteld.

Binnen de gronden met de bestemming Kantoor - 2 is voorzien in hoofdzakelijk kantoorontwikkeling. Naast deze hoofdfunctie zijn tevens voorzieningen zoals onder andere detailhandel, bepaalde vormen van horeca en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Het gaat om maximaal 3.000 m^2 bvo. Deze functies zijn uitsluitend toegestaan in de eerste twee bouwlagen. Dit wordt geregeld in lid 3.4, onder e. In de eerste bouwlaag dient er ook daadwerkelijk een minimum van 1.042 m^2 te worden ingericht en

gebruikt ten behoeve van deze functies. Dit in verband met de uitstraling naar de Beethovenstraat toe. Dit is geregeld onder d.

Voor zover onder de in het eerste lid genoemde bestemmingen tevens functies kunnen worden verstaan die geluidgevoelig (zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) zijn, of vanwege het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) als gevoelige functie voor luchtkwaliteit moeten worden gezien, dan zijn die specifieke functies niet toegestaan. Dit is geregeld in lid 3.4, onder b en c.

Gebouwen mogen bovengronds uitsluitend binnen het daartoe aangegeven bouwvlak worden gerealiseerd. Voor de maximum bouwhoogte wordt in de regels verwezen naar de daartoe opgenomen aanduidingvlakken 'maximum bouwhoogte'. Ten behoeve van een entree van de ondergrondse bebouwing mag buiten het aangegeven bouwvlak wel een bovengrondse entree worden gerealiseerd, met een maximum bouwhoogte van 3 meter ten opzichte van het maaiveld, en een maximum oppervlak van 15 m^2.

Voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze uitsluitend mogen worden gerealiseerd binnen het gebied dat is aangeduid ten behoeve van een parkeergarage, tot maximaal 4 meter diep. Deze diepte is te meten ten opzichte van N.A.P.

Voor een deel van het plangebied geldt dat bovenop ondergrondse bebouwing, voor zover daarboven geen gebouwen worden gerealiseerd, een deklaag nodig is van tenminste 1,5 meter. Dit vanwege toekomstige beplantingsmogelijkheden, en de aanleg van kabels en leidingen. Hiertoe is een bepaling opgenomen in de bouwregels, gekoppeld aan het gebied waarvoor dit in ieder geval geldt.

Ter voorkoming van windhinder of in verband met de veiligheid kunnen aan een bouwplan nadere eisen worden gesteld.

Artikel 5 Maatschappelijk

Binnen de gronden met de bestemming Maatschappelijk wordt voorzien in hoofdzakelijk een onderwijsfunctie. Het gaat daarbij om het Sint Nicolaaslyceum. Daarnaast is tevens de mogelijkheid geboden voor verenigingsleven en andere maatschappelijke dienstverlening.

Ten aanzien van de functie onderwijs, die wel gezien moet worden als een geluidgevoelige functie, zijn geen beperkingen vanwege de Wet geluidhinder gesteld. De in het verleden verleende bouwvergunning was immers passend in het toen geldende bestemmingsplan, en de in aanbouw zijnde school dient als bestaand te worden beschouwd, als gevolg waarvan de Wet geluidhinder niet van toepassing is.

Voor zover onder de in het eerste lid genoemde bestemmingen tevens functies kunnen worden verstaan die geluidgevoelig (zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) zijn, of vanwege het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) als gevoelige functie voor luchtkwaliteit moeten worden gezien, dan zijn die specifieke functies niet toegestaan. Van de beperking zijn uitgezonderd onderwijs met inbegrip van naschoolse opvang, zoals genoemd in artikel 5.1, onder a. Dit is geregeld in lid 3.4, onder b en c.

Gebouwen mogen bovengronds alleen binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak worden gerealiseerd. Voor de maximum bouwhoogte wordt in de regels verwezen naar de daartoe opgenomen aanduidingvlakken 'maximum bouwhoogte'. Aan de zuidzijde van de kavel, waar een bouwhoogte geldt van maximaal 5.5 meter, is bovenop het gebouw een sportveld gerealiseerd. Dit sportveld wordt omgeven door een hekwerk. Daarvoor is een aparte regel opgenomen, die uitsluitend daar hekwerken mogelijk maakt bovenop het betreffende gebouw, waarbij de hekwerken een maximale hoogte hebben van 5 meter boven het gebouw. Tevens zijn bovenop het dak bouwwerken, geen gebouwen toegestaan ten behoeve van sport, tot een maximale hoogte van 4 meter, gemeten vanaf het dak.

Ondergrondse bebouwing mag binnen het gehele bestemmingsvlak worden gerealiseerd met maximale bouwdieptes zoals op de plankaart staan aangegeven.

Artikel 6 Verkeer

De gronden met de bestemming Verkeer kennen een gebruik met voet- en fietspaden, pleinen en andere verblijfsruimten. Straten en wegen ten behoeve van autoverkeer zijn binnen deze gronden slechts toegstaan binnen een zone parallel aan de Beethovenstraat die is aangeduid ten behoeve van een specifieke vorm van verkeer. In lid 6.3, onder b, is daarover geregeld dat daar een ventweg met een 30km/u regime is toegestaan. Hetzelfde geldt een als zodanig aangeduide zone aan de zuidzijde van het plangebied, bedoeld ten behoeve van een toegangsweg naar de ondergrondse parkeergarage. Bevoorradingsverkeer is niet op voorhand beperkt.

Verder zijn ondergrondse parkeervoorzieningen toegestaan, alsmede de daarbij behorende toegangsweg en in- en uitritten en een toegangsweg. Voor de ontsluiting van de parkeergarage is bepaald dat deze aan de zuidzijde van de gronden met de bestemming Kantoor - 2 dient te worden gerealiseerd. Een ondergrondse parkeervoorziening mag worden gerealiseerd binnen het gebied dat is aangeduid ten behoeve van een parkeergarage, tot maximaal 4 meter diep. Deze diepte is te meten ten opzichte van N.A.P.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen onder voorwaarden worden gerealiseerd. Gebouwen zijn, met uitzondering van een ondergrondse gebouwen, uitgesloten. Ten behoeve van een entree van de ondergrondse bebouwing is echter wel een bovengrondse entree toegestaan, met een maximum bouwhoogte van 3 meter ten opzichte van het maaiveld, en een maximum oppervlak van 15 m^2.

Voor een deel van het plangebied geldt dat bovenop ondergrondse bebouwing een deklaag nodig is van tenminste 1,5 meter. Dit vanwege toekomstige beplantingsmogelijkheden. Hiertoe is een bepaling opgenomen in de bouwregels, gekoppeld aan het gebied waarvoor dit in ieder geval geldt.

Artikel 7 Waterstaat-Waterkering

Ter plaatse van de ligging van de secundaire waterkering is aan de kernzone en de beschermingszone daarvan een dubbelbestemming gegeven. Behalve de bestemming zelf, die de waterkering als zodanig bestemd, zijn er geen verdere bouw- en gebruiksregels opgenomen. De bouw- en gebruiksregels zoals die overeenkomstig de andere bestemming gelden zijn van toepassing. Ter plaatse van de waterkering geldt dan ook geen algeheel bouwverbod. Wel dienen bouwinitiatieven aan de keur te worden getoetst. Dit gebeurt in het kader van de watervergunning. Voor zover daar vanuit waterhuishoudkundig oogpunt noodzaak toe bestaat, kunnen vanuit de watervergunning beperkingen aan de bebouwingsconstructies onder maaiveld worden gesteld.

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 9 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels

mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. Allereerst is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Verder is er onder b en c een regeling opgenomen met betrekking milieuhinderlijke functies (zie meer uitgebreid hierover paragraaf 15.3).

Onder d is bepaald dat het totaal kantoorprogramma 30.000 m^2 brutovloeroppervlak bedraagt. Dit metrage mag overeenkomstig het bepaalde onder e met maximaal 600 m^2 worden overschreden maar uitsluitend ten behoeve van gebruiksruimten onder maaiveld welke samenhangen met de opwekking van duurzame energie, waaronder in elk geval begrepen warmtekoudeopslag. Ook het totaal metrage detailhandel is in dit artikel gemaximaliseerd, en gesteld op een maximum van 1.000 m^2 brutovloeroppervlak.

In artikel 10 is tevens een regeling opgenomen met betrekking tot parkeren. In de regeling is bepaald welk totaal aantal parkeerplaatsen binnen het bestemmingsplan per functie mag worden gebruikt. Het restant aantal gerealiseerde parkeerplaatsen dient een publiek gebruik te kennen.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Bij de toepassing van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, dient aan belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen te worden geboden. Hiertoe wordt in dit artikel een procedure voorgeschreven.

Artikel 13 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luidden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 14 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 15 Slotregel

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

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit Beethoven is een grondexploitatie opgesteld. De gemeenteraad heeft hierover op 4 april 2007 besloten. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en de daar voorziene ontwikkeling maken onderdeel uit van Beethoven en van de daarvoor vastgestelde grondexploitatie.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

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

- Dagelijks Bestuur stadseel Zuid
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie voor Noord-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Provincie Noord-Holland

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen reacties samengevat. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het bestemmingsplan rekening is gehouden.

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan een ieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 17.4 wordt hier nader op ingegaan.

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

De volgende reacties zijn ontvangen:

Ministerie van Infrastructuuren Milieu

Aangegeven wordt dat de ligging nabij de A10 en de toekomstplannen in het kader van ZuidasDok aandacht vragen om een goede afstemming met de projectorganisatie. Met name wordt daarbij gedacht aan de benodigde ruimte om ZuidasDok te kunnen realiseren en het in beeld brengen van de externe veiligheid.

Daarnaast wordt erop geattendeerd dat voor een ontwikkeling en/of het bouwen binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat, een vergunning op basis van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (Wbr) nodig is.

Reactie:

Vanzelfsprekend vraagt de ligging nabij het te realiseren ZuidasDok om een goede afstemming van de plannen. Dit gebeurt onder andere middels de projectorganisatie voor ZuidasDok, waarin onder andere de gemeente en het Ministerie zijn vertegenwoordigd. Overigens is voor de dichtst op de A10 gelegen kavel reeds bouwvergunning verleend, die inmiddels onherroepelijk is geworden.

Wat betreft externe veiligheid wordt verwezen naar hoofdstuk 9. Daarin wordt ingegaan op het onderzoek dat is gedaan naar het risico, en wordt de verantwoording beschreven.

Voor zover een Wbr-vergunning benodigd is zal deze worden aangevraagd. In het kader van het

bestemmingsplan wordt het advies hierover verder voor kennisgeving aangenomen.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet

De aanpassing van de waterkering zoals deze in 2008 is aangevraagd is in procedure. Het opnemen van de aangepaste waterkering op de plankaart vooruitlopend op de leggerwijzing past binnen de kaders van de verleende vergunningen. Aangegeven wordt akkoord te zijn met de verbeelding ervan op de plankaart.

In de waterparagraaf 11.2.3 oppervlaktewater is gesteld dat geen oppervlaktetewater wordt gedempt voor de eerste fase. In de plankaart is echter een deel van de parkeergarage geprojecteerd op de bestaande watergang. Verzocht wordt hierin duidelijkheid te geven.

Beschreven is dat de wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart voor de Zuidas. In navolging van deze waterbergingskaart is tussen waterbeheerder en de Dienst Zuidas een waterboekhouding (Protocol Waterbalans Zuidas) overeengekomen die inspeelt op de dynamiek in ruimte en tijd van de gebiedsantwikkeling Zuidas. De ontwikkelingen van Beethoven die van invloed zijn op de waterboekhouding (dempen en graven van oppervlaktewater en extra verharding) zullen bij vergunningaanvraag getoetst worden aan deze boekhouding. Verzocht wordt in de waterparagraaf te refereren aan deze waterboekhouding van het plangebied Zuidas.

Reactie:

Wat betreft de project van een deel van de parkeergarage op een bestaande watergang wordt opgemerkt dat inmiddels een bouwaanvraag is ingediend voor een kleinere parkeergarage dan oorspronkelijk was bedacht, en dat als gevolg daarvan tevens de plangrens is aangepast. Er is als gevolg van dit plan geen sprake meer van bebouwing op de plek van de betreffend watergang.

Aan paragraaf 11.1.2 is overeenkomstig het verzoek een alinea toegevoegd die refereert aan de waterboekhouding.

17.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg is alleen van de Brandweer Amsterdam-Amstelland een reactie ontvangen. Hierop is in paragraaf 9.5.6 reeds ingegaan. Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen.

17.4 Participatie

Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven is er ten behoeve van de Zuidas Flanken een m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - Flanken. Inmiddels is deze procedure afgerond.

Tevens is er de mogelijkheid geweest zienswijzen over het Milieueffectrapport naar voren te brengen. Diegenen die in dat kader zienswijzen naar voren hebben gebracht zijn geinformeerd over de wijze waarop die bij de verdere plan- en besluitvorming zouden worden betrokken. Voor zover betrekking hebbend op het plangebied Beethoven, eerste fase, zijn deze zienswijzen betrokken.

Daarnaast heeft op niveau van het projectgebied Beethoven inspraak plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit Beethoven. Het Uitvoeringsbesluit Beethoven is april 2007 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, en een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het Uitvoeringsbesluit Beethoven, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 30 mei 2012 gepubliceerd in de Echo. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt.

Inhoudsopgave

Regels		**3**
Hoofdstuk1	**Inleidende regels**	**4**
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	10
Hoofdstuk2	**Bestemmingsregels**	**11**
Artikel 3	Kantoor - 1	11
Artikel 4	Kantoor - 2	13
Artikel 5	Maatschappelijk	15
Artikel 6	Verkeer	17
Artikel 7	Waterstaat-Waterkering	18
Hoofdstuk3	**Algemene regels**	**19**
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	19
Artikel 9	Algemene bouwregels	20
Artikel 10	Algemene gebruiksregels	21
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	22
Artikel 12	Algemene procedureregels	23
Artikel 13	Overige regels	24
Hoofdstuk4	**Overgangs- en slotregels**	**25**
Artikel 14	Overgangsrecht	25
Artikel 15	Slotregel	26

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

Het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase met identificatienummer NL.IMRO.0363.K1102BPGST-OW02 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

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

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 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, zoals die geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan, zijn opgesteld.

1.7 baliefunctie

Een (onderdeel van een) kantooractiviteit, of dienstverlening, waarvoor kenmerkend is dat de (economische) activiteit is gericht op structureel contact met publiek in een daarvoor bestemd en daartoe voor het publiek toegankelijk (deel van een) gebouw.

1.8 bebouwing

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

1.9 bebouwingspercentage

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

1.10 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.11 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.12 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.

1.13 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.14 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 en met uitsluiting van onderbouw en zolder.

1.15 bouwvlak

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

1.16 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.

1.17 brutovloeroppervlakte (bvo)

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

1.18 consumentverzorgende dienstverlening

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

1.19 culturele voorzieningen

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

1.20 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 deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.21 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.

1.22 eerste bouwlaag

De volledige bouwlaag op of boven peil.

1.23 gebouw

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

1.24 geldwisselkantoor

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

1.25 geluidgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.26 gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

De categorieën van gevallen zoals genoemd in artikel 3 van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

1.27 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.

1.28 hoofdgebouw

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

1.29 horeca I

Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.30 horeca III

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.31 horeca IV

Restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.32 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).

1.33 kantoor

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

1.34 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.35 maatschappelijke dienstverlening

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

1.36 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, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.37 omgevingsvergunning voor het bouwen

Voor zover in artikel 14, lid 14.1, onder a, in de aanhef wordt gesproken over een omgevingsvergunning voor het bouwen krachtens welke gebouwd kan worden, wordt daaronder mede verstaan een bouwvergunning verleend op basis van de Woningwet.

1.38 ondergronds

Geheel gelegen onder maaiveld.

1.39 onderdoorgang

Een op de plankaart aangegeven gebied waar, binnen de bestemmnig een doorgang mogelijk moet zijn waarboven bebouwing mag worden opgericht.

1.40 peil

Onder het peil wordt verstaan het N.A.P., tenzij anders in de regels aangegeven.

1.41 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase.

1.42 prostitutie

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

1.43 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.44 scheidslijn bebouwingswaarden

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

1.45 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 vergelijke inrichtingen.

1.46 telefoneerinrichting / 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.

1.47 watergang

Een werk dienend om in het openbaar belang water te ontvangen, te bergen, af te voeren, en toe te voeren, de boven water gelegen taluds, bermen en onderhoudspaden daaronder mede begrepen.

1.48 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.49 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen trambanen zijnde, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken, nutsvoorzieningen, alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.50 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.51 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 bouwdiepte van een bouwwerk

vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.2 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.

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.4 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

de bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Kantoor - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Kantoor - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. kantoor;
b. culturele voorzieningen;
c. zakelijke dienstverlening;
d. detailhandel;
e. horeca I, horeca III en horeca IV;
f. maatschappelijke dienstverlening;
g. consumentverzorgende dienstverlening;
h. parkeervoorzieningen;
i. nutsvoorzieningen;
j. straten en wegen;
k. voet- en fietspaden;
l. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
m. groenvoorzieningen;
n. waterlopen en waterpartijen.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
   1. bovengrondse gebouwen zijn uitsluitend toegelaten ter plaatse van de aanduiding ‘bouwvlak’;
   2. maximum bouwhoogte: zoals ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven;
   3. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' geldt dat vanaf maaiveld tot een hoogte van 6 meter boven maaiveld geen bebouwing mag worden opgericht, met uitzondering van de voor hogere opgaande bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies;
   4. voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze uitsluitend mogen worden opgericht ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
   5. voor ondergrondse gebouwen geldt een maximum bouwdiepte van 4 meter.
b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding' dienen, voor zover er geen gebouwen boven maaiveld worden gerealiseerd, ondergrondse gebouwen te worden voorzien van een erboven gelegen deklaag van ten minste 1,5 meter.
c. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld.

3.3 Nadere eisen

a. Burgemeester en wethouders kunnen nader eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.
b. Burgemeester en wethouders kunnen, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nader eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. het bepaalde in artikel 10 dient in acht te worden genomen;
b. voor zover onder de in lid 3.1 bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden gegrepen geluidgevoelige functie, dan zijn deze niet toegestaan;
c. voor zover onder de in lid 3.1 bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden gegrepen gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), dan zijn deze niet toegestaan;
d. in de eerste bouwlaag dient een brutovloeroppervlakte van ten minste 200 m² te worden ingericht en gebruikt ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 3.1, sub b tot en met g;
e. voor de functies zoals genoemd in lid 3.1, sub b tot en met g gelden voorts de volgende bepalingen:
    1. situering: uitsluitend in de eerste bouwlaag en tweede bouwlaag;
    2. maximum gezamenlijk brutovloeroppervlakte: 1.300 m².
f. straten en wegen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer', en mogen uitsluitend worden gebruikt voor straten en wegen met een maximum snelheid van 30 km per uur of minder.

Artikel 4 Kantoor - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Kantoor - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. kantoor;
b. zakelijke dienstverlening;
c. detailhandel;
d. horeca I, horeca III en horeca IV;
e. maatschappelijke dienstverlening;
f. consumentverzorgende dienstverlening;
g. culturele voorzieningen;
h. parkeervoorzieningen;
i. nutsvoorzieningen;
j. voet- en fietspaden;
k. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
l. groenvoorzieningen;
m. waterlopen en waterpartijen.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
   1. bovengrondse gebouwen zijn uitsluitend toegelaten ter plaatse van de aanduiding ‘bouwvlak’;
   2. maximum bouwhoogte: zoals ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven;
   3. voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze uitsluitend mogen worden opgericht ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
   4. ongeacht het bepaalde onder 1 mag een bovengrondse entree ten behoeve van ondergrondse gebouwen als bedoeld onder 3, overal en uitsluitend worden opgericht ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage', met een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld, en een maximum oppervlak van 15 m^2;
   5. voor ondergrondse gebouwen geldt een maximum bouwdiepte van 4 meter.
b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding' dienen, voor zover er geen gebouwen boven maaiveld worden gerealiseerd, ondergrondse gebouwen te worden voorzien van een erboven gelegen deklaag van ten minste 1,5 meter.
c. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld.

4.3 Nadere eisen

a. Burgemeester en wethouders kunnen nader eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.
b. Burgemeester en wethouders kunnen, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nader eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. het bepaalde in artikel 10 dient in acht te worden genomen;
b. voor zover onder de in lid 4.1 bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden gegrepen geluidgevoelige functie, dan zijn deze niet toegestaan;
c. voor zover onder de in lid 4.1 bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden gegrepen gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), dan zijn deze niet toegestaan;
d. in de eerste bouwlaag dient een brutovloeroppervlakte van ten minste 1.042 m² te worden ingericht en gebruikt ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 4.1, sub b tot en met g;
e. voor de functies genoemd in lid 4.1, sub b tot en met g gelden de volgende bepalingen:
    1. situering: uitsluitend in de eerste bouwlaag en tweede bouwlaag;
    2. maximum gezamenlijk brutovloeroppervlakte : 3.000 m².

Artikel 5 Maatschappelijk

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Maatschappelijk aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. onderwijs, met inbegrip van naschoolse opvang;
b. verenigingsleven en overige maatschappelijke dienstverlening;
c. sportvoorzieningen;
d. bergingen en andere nevenruimten;
e. nutsvoorzieningen;
f. voet- en fietspaden;
g. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
h. groenvoorzieningen;
i. waterlopen en waterpartijen.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
   1. bovengrondse gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
   2. maximum bouwhoogte: zoals ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven;
   3. voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze binnen het gehele bestemmingsvlak mogen worden opgericht;
   4. maximum verticale bouwdiepte ondergrondse gebouwen: zoals ter plaatse van de aanduiding 'verticale bouwdiepte' staat aangegeven.
b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld.
c. Ongeacht het bepaalde onder a, onder 2, en het bepaalde onder b zijn ter plaatse van het bouwvlak met een maximum bouwhoogte van 5.5 meter boven op gebouwen hekwerken toegestaan met een maximum hoogte van 5 meter, alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van sportactiviteiten met een maximum hoogte van 4 meter, gemeten vanaf het dak van het betreffende gebouw.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nader eisen stellen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. het bepaalde in artikel 10 dient in acht te worden genomen;
b. voor zover onder de in lid 5.1 bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden gegrepen geluidgevoelige functie, anders dan de functie genoemd lid 5.1, onder a, dan zijn deze niet toegestaan;
c. voor zover onder de in lid Bestemmingsomschrijving bedoelde bestemmingen tevens kunnen worden

gegrepen gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), anders dan de functie genoemd lid 5.1, onder a, dan zijn deze niet toegestaan;

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. straten en wegen;
b. voet- en fietspaden;
c. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
d. bevoorradingsverkeer, met inbegrip van laad- en losgelegenheid;
e. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten;
f. nutsvoorzieningen;
g. groenvoorzieningen;
h. waterlopen en waterpartijen;
i. verkeerskundige voorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtnemening van de volgende bepalingen:

a. Voor gebouwen geldt dat uitsluitend ondergrondse gebouwen mogen worden gerealiseerd, alsmede een bovengrondse entree daarvan, met inachtneming van de volgende bepalingen:
   1. situering ondergrondse gebouwen: uitsluitend mogen worden opgericht ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage';
   2. maximum bouwdiepte: 4 meter.
   3. maximum bouwhoogte bovengrondse entree: 3 meter boven maaiveld;
   4. maximum oppervlakte bovengrondse entree: 15 m^2;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding' dienen, voor zover er geen gebouwen boven maaiveld worden gerealiseerd, ondergrondse gebouwen te worden voorzien van een erboven gelegen deklaag van ten minste 1,5 meter.
c. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

a. het bepaalde in artikel 10 dient in acht te worden genomen;
b. straten en wegen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer', en mogen uitsluitend worden gebruikt voor straten en wegen met een maximum snelheid van 30 km per uur of minder;
c. de ondergrondse parkeervoorzieningen dienen te worden ontsloten langs de zuidzijde van het plangebied, zijnde de gronden ten zuiden van de gronden met de bestemming Kantoor - 2.

Artikel 7 Waterstaat-Waterkering

7.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor Waterstaat-Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterstaatkundige werken, waaronder begrepen waterkeringen.
b. De bestemming Waterstaat-Waterkering is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

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 9 Algemene bouwregels

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden c.q. af te wijken van verplichte gevellijn ten behoeve van 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 0,2 meter.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

a. Onder verboden gebruik als bedoeld in 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. inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
   2. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van automatenhallen, seksinrichtingen, raam- resp. straatprostitutie en prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen of belhuis en geldwisselkantoren.

b. De in dit plan begrepen gronden en bebouwing mogen uitsluitend worden gebruikt voor functies die in de van deze regels deel uitmakende 'Staat van Inrichtingen' vallen onder categorie 1 of 2.

c. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen omtrent afwijking van het bepaalde onder b voor het bouwen en het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van een functie die:
   1. niet in de 'Staat van Inrichtingen' voorkomt en niet meer milieuhinder veroorzaakt dan functies die vallen onder de toegestane categorieën;
   2. al dan niet na uitbreiding of wijziging valt onder één of meer categorieën hoger in de 'Staat van Inrichtingen' dan toegestaan, mits de desbetreffende functie niet meer milieuhinder veroorzaakt dan functies die vallen onder de toegestane categorieën.

d. Voor de functie als bedoeld in artikel 3, lid 3.1, sub a en artikel 4, lid 4.1, sub a, geldt binnen het plangebied een totaal maximum brutovloeroppervlak van 30.000 m^2.

e. Het onder d genoemde maximum brutovloeroppervlak mag met maximaal 600 m^2 worden overschreden ten behoeve van gebruiksruimten onder maaiveld welke samenhangen met het opwekken van duurzame energie, waaronder in elk geval begrepen voorzieningen ten behoeve van warmtekoudeopslag.

f. Voor de functie als bedoeld in artikel 3, lid 3.1, sub c en artikel 4, lid 4.1, sub c, geldt binnen het plangebied een totaal maximum brutovloeroppervlakte van 1.000 m^2.

g. Ten aanzien van parkeren gelden de volgende bepalingen:
   1. parkeren mag uitsluitend plaatsvinden in ondergrondse parkeervoorzieningen, welke ondermeer voor alle in het bestemmingsplan begrepen bestemmingen zijn bedoeld maar tevens voor publiek gebruik, met een totaal maximum in het plangebied van 265 parkeerplaatsen, en met inachtneming van de volgende parkeernormen:
      - voor kantoren geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m^2 brutovloeroppervlakte;
      - voor onderwijs geldt een parkeernorm van maximaal 0.3 parkeerplaatsen per 100 m^2 brutovloeroppervlakte;
      - voor culturele voorzieningen, zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca I, horeca III, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, anders dan onderwijs, en consumentverzorgende dienstverlening geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m^2 brutovloeroppervlakte;
      - resterende parkeerplaatsen zijn bedoeld ten behoeve van publiek gebruik;
   2. parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren in de vorm van wegbrengen en ophalen, laden en lossen, en taxistandplaatsen zijn van de hierboven onder 1 genoemde beperkingen uitgezonderd.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels omgevingsvergunning om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels kan worden verleend, zijn burgemeester en wethouders bevoegd omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan met dien verstande dat:

a. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen worden toegestaan met een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld, en een maximum brutovloeroppervlakte van 10 m²;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken worden toegestaan;
c. geringe afwijkingen worden toegestaan welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter;
d. de op de kaart aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen met ten hoogste 2 meter mag worden overschreden ten behoeve van uitkragingen, bordessen, buitentrappen, galerijen, luifels, erkers, balkons, lift- en trappenhuizen en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen;
e. de in de regels toegestane maximum bouwhoogte met ten hoogste 1 meter mag worden overschreden.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Op de voorbereiding van een besluit tot het stellen van nadere eisen als bedoeld in artikel 3, lid 3.3 en artikel 4, lid 4.3 is de volgende procedure van toepassing:

a. Burgemeester en wethouders leggen het ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken voor een periode van twee weken ter inzage.
b. Voorafgaand aan de terinzagelegging geven Burgemeester en wethouders in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze kennis van het ontwerp. Volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud.
c. In de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen, wie in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen en op welke wijze dit dient te gebeuren.
d. Belanghebbenden kunnen bij Burgemeester en wethouders naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over de ontwerp naar voren brengen.
e. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld onder d bedraagt twee weken, welke termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

Artikel 13 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 14 Overgangsrecht

14.1 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. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het gestelde onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10%.

c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 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 gestelde 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 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase.