



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel

Gemeente Amsterdam

Versie 28 maart 2013

t.b.v. vaststelling door gemeenteraad

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 12-6-2013, NR. 87 / 418
DE RAADSGRIFFIER,

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Bestuurlijke bevoegdheid	9
2.3	Geldend planologisch kader	10
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.4	Stadsdeel beleid	14
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	15
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	15
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	15
Hoofdstuk 5	MER Zuidas - de Flanken	17
5.1	Algemeen	17
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	17
5.3	M.e.r.-plicht	19
5.4	M.e.r.-procedure	19
5.5	Inhoud MER	20
5.6	Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Studentenhuisvesting	20
Ravel		27
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	31
6.1	Verkeer	31
6.2	Parkeren	32
Hoofdstuk 7	Geluid	33
7.1	Algemeen	33
7.2	Toetsingskader	33
7.3	Geluidhinder binnen het plangebied	36
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	39
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	41
Hoofdstuk 10	Bodem	43
Hoofdstuk 11	Water	45
11.1	Algemeen	45
11.2	Regelgeving	45
11.3	beleid	47
11.4	De situatie in het plangebied	48

Hoofdstuk 12	Natuur en Landschap	51
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingsbesluit	53
Hoofdstuk 14	Cultuurhistorie en archeologie	55
14.1	Algemeen	55
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	57
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	59
16.1	Algemeen	59
16.2	Artikelgewijze toelichting	60
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	61
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
18.1	Inspraak	63
18.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	63
Bijlagen		65
Bijlage 1	verkeersanalyse Studentenhuisvesting	67
Bijlage 2	Verkeersstudie Zuidas Flanken	73
Bijlage 3	besluit hogere waarden Wet geluidhinder	147
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek	155
Bijlage 5	verkennend bodemonderzoek	245
Bijlage 6	bodem- en verhardingsonderzoek	367
Bijlage 7	waterparagraaf	481
Bijlage 8	natuurtoets	493
Bijlage 9	Archeologisch bureauonderzoek	509
Bijlage 10	inspraaknota	535
Bijlage 11	nota van beantwoording	547
Bijlage 12	MER Zuidas Flanken	563

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologische kader voor de realisatie van ten minste 500 en maximaal 1000 studentenwoningen aan de de Boelelaan in Amsterdam Zuid. Het gaat om een tijdelijke voorziening voor een periode van 12 jaar. Daarna zal het bestemmingsplangebied herontwikkeld worden als onderdeel van het plangebied Ravel waar o.a. woningen, (sport)voorzieningen, kantoren en winkels zullen worden gerealiseerd.

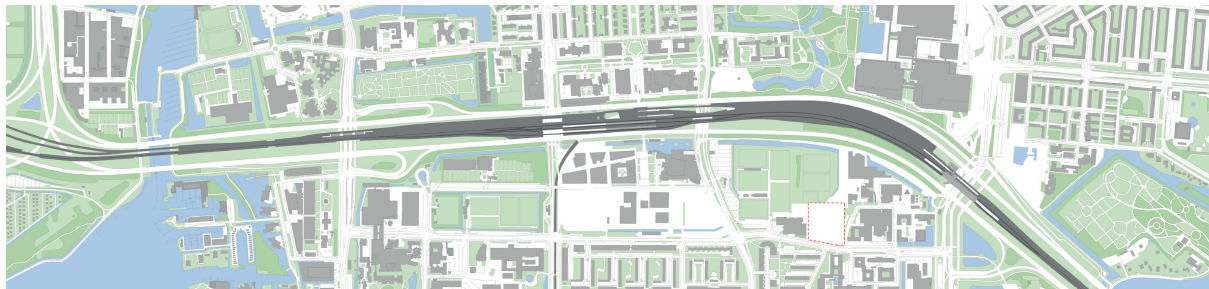
Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de plankaart en gaat vergezeld van een toelichting. Op de plankaart zijn de toekomstige bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De plankaart en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad van Amsterdam wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. Daarnaast zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid, en maakt onderdeel uit van het projectgebied Zuidas, deelgebied Ravel. Het plangebied is gelegen ten zuiden van de A10, ten noorden van de De Boelelaan, ten oosten van de Beethovenstraat en ten westen van de Antonio Vivaldistraat.



In Ravel bevindt zich het tijdelijk parkeerterrein P15 (circa 400 plaatsen), de sportvelden en het clubhuis van de Amsterdamsche Football Club (AFC) en het sportcomplex BL46 (voormalig Universitair SportCentrum, USC). De locatie voor tijdelijke studentenhuisvesting ligt in de zuidoostelijke hoek van Ravel, op de kavel 1 van de voormalige Parkrand tussen BL46 en de Vivaldistraat. De Parkrand, eerder onderdeel van het deelgebied Vivaldi, is in 2010 toegevoegd aan het deelproject Ravel.

De huidige invulling van deze locatie in Ravel (tijdelijk werkterrein Zuidas) zal op korte termijn verplaatst worden. Er zijn voor de komende periode geen ontwikkelclaims of concrete bouwplannen. Deze locatie is daarom relatief snel te ontwikkelen. Deze locatie ligt aan de De Boelelaan tussen twee OV-knooppunten (stations Zuid en RAI) waardoor een goede OV-bereikbaarheid met tram, metro bus en trein is gegarandeerd. De locatie ligt op loop-/fietsafstand van de Vrije Universiteit en voorzieningen zoals het winkelcentrum Gelderlandplein en winkelstraten zoals de A.J. Ernststraat en de Beethovenstraat.

Plannen voor het gebied

Het Uitvoeringsbesluit Ravel is op 2 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Door de recente economische ontwikkelingen zal de kavel waar de beoogde locatie voor tijdelijke studentenhuisvesting is gesitueerd voorlopig niet definitief worden ontwikkeld. Eerst wordt namelijk ingezet om de reeds in uitvoering zijnde deelgebieden (zoals Gershwin en Beethoven) af te maken, alvorens grootschalig op Ravel in te zetten. Uiteindelijk zal in deelgebied Ravel een gemengd gebied worden gerealiseerd met o.a. woningen, (sport)voorzieningen, kantoren en winkels.

2.2 Bestuurlijke bevoegdheid

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 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 bij de centrale stad liggen.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het gebied geldt het bestemmingsplan Buitenveldert uit 1973. De daarin aangegeven bestemming is voor het grootste deel sport en groen. Het bestemmingsplan is aldus niet geschikt als planologische onderlegger voor de realisatie van studentenhuisvesting.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van veiligheid.

De voorgenomen ontwikkeling van studentenhuisvesting, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, is niet in strijd met deze uitgangspunten.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt de het landelijk gebied open en dichtbij.

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

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

Metropool Amsterdam

Een sterke internationale concurrentiepositie is en blijft de basis voor de welvaart van Noord-Holland. Daarom kiest de Provincie ervoor om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland en die van de metropoolregio Amsterdam in het bijzonder zoveel mogelijk te faciliteren door het optimaal benutten van de luchthaven Schiphol en het ontwikkelen van de Amsterdamse haven in samenhang met de Rotterdamse haven. De metropoolregio moet voldoende ruimte bieden aan kantoren, bedrijven en woningen. Maar daarnaast moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. De Provincie Noord-Holland

zet daarom in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door aantrekkelijk recreatief groen (de metropolitane landschappen). In de structuurvisie is de bestemmingsplanlocatie opgenomen als metropolitaan stedelijk gebied.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie heeft provinciale staten in het belang van een goede ruimtelijke ordening in algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen waar een provinciaal belang mee is gemoeid.

Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (algemene maatregel van bestuur). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen in het Besluit die zich richten tot de provincie ter verdere uitwerking en aanvulling in een provinciale verordening. Het gaat hierbij onder meer om onder meer de bundeling van verstedelijking.

3.3 Gemeentelijk beleid

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.

De Zuidas is in de Structuurvisie 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.

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;

Studentenhuisvesting Ravel (vastgesteld)

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, beschermd worden.

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

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 onder meer:

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.

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.

Beleid studentenhuisvesting

De afgelopen jaren zijn allerlei activiteiten ontplooid voor de huisvesting van jongeren en studenten uit binnen- en buitenland. Dit wordt voortgezet. De behoefte aan studentenhuisvesting in Amsterdam is groot. Evenals de behoefte aan geschikte woningen voor jongeren die niet studeren. De gemeente heeft de ambitie om in de periode 2010-2014 9.000 studentenwoningen te realiseren en 2.000 woonplekken voor jongeren.

Deze ambitie vraagt om een mix van maatregelen. Nu het economische tij tegenzit, worden woningbouwprojecten niet of later uitgevoerd. Locaties komen vrij voor tijdelijke invulling. Dat biedt kansen voor studentenhuisvesting. Naast de bouw van permanente studentenwoningen wordt daarom ingezet op tijdelijke of semipermanente bouw. Ook worden de mogelijkheden onderzocht om leegstaande kantoren te transformeren tot woningen voor jongeren en studenten. Daarnaast worden meer bestaande woningen door corporaties toegewezen aan studenten en jongeren. Ook hier geldt dat de crisis een kans biedt: studenten en jongeren kunnen (blijven) wonen in panden waarvan de sloop is uitgesteld.

De gemeente, woningbouwcorporaties, marktpartijen, belangenorganisaties en onderwijsinstellingen werken nauw met elkaar samen om te voorzien in de behoefte aan woningen voor jongeren en studenten. De gemeente neemt de regie in deze samenwerking en heeft een coördinerende en

aanjagende rol.

3.4 Stadsdeel beleid

Voor het gebied Zuidas is het parkeerbeleid van stadsdeel Zuid van toepassing zoals dat op 25 mei 2011 is vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat de centraalstedelijke parkeernormering van toepassing is en dat in het gebied Zuidas geen parkeervergunningen worden uitgegeven voor de openbare ruimte. Uitgangspunt is in principe dat alle in dit gebied gerealiseerde woningen en bedrijven parkeerplaatsen op eigen terrein zullen realiseren. (Zie ook hoofdstuk 7.2)

Daarnaast is het stadsdeelbeleid ten aanzien van horecaterrassen van toepassing op het terras bij de voorziene horecavestiging.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

Voorgeschiedenis

In 2010 is er naar aanleiding van een raadsmotie in opdracht van de wethouder ruimtelijke ordening van de gemeente Amsterdam door Dienst Zuidas een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor tijdelijke jongeren- en studentenhuisvesting op de Zuidas. De haalbaarheidsstudie concludeerde dat er een mogelijkheid was voor tijdelijke studentenhuisvesting op een locatie in het deelgebied Ravel. Vervolgens is door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam in maart 2011 besloten om voor deze locatie een bouwenvelop met (ruimtelijke) randvoorwaarden op te stellen.

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

In de ontwikkeling van Zuidas tot een gemengd stedelijk woon- en werkmilieu worden er volgens de huidige planning t/m 2019 circa 3.000 woningen in aanbouw genomen. Hier maken permanente jongeren- en studentenwoningen deel van uit. Vooruitlopend op permanente huisvesting worden tijdelijke woningen gerealiseerd. Hierbij ligt gezien de vraag die er is naar studentenwoningen in Amsterdam, de aanwezigheid van de VU en de ambitie van de Zuidas als, ondermeer, hoogwaardig kenniscentrum de nadruk op huisvesting voor deze groep.

Het basisprogramma bestaat uit minimaal 500 studentenwoningen. Uit voorstudies is gebleken dat dit aantal binnen de opgestelde bouwenvelop mogelijk is bij een stapeling in vijf bouwlagen. Bij vijf bouwlagen hoeft geen lift te worden toegepast. Het in dit bestemmingsplan opgenomen maximum bedraagt 1000 woningen.

Naast de studentenwoningen zijn enkele voorzieningen mogelijk. Minimaal één horecavoorziening (met terras), plus eventueel een kleine supermarkt, stomerij, fietsenmaker of andere kleinschalige voorziening gericht op studenten, maar waarvan ook derden gebruik kunnen maken. Voor deze functies gezamenlijk geldt een maximum brutovloeroppervlak van 1000 m².

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Zoals hiervoor al aangegeven zal de uiteindelijke stedenbouwkundige ontwikkeling een andere vorm krijgen dan de studentenhuisvesting die voor de komende twaalf jaar is voorzien. In samenhang met de verdere ontwikkeling van het deelgebied Ravel en de verdere omgeving is voor de langere termijn een ontwikkeling met diverse functies en substantiële bouwvolumes voorzien.

De maximale bebouwingsgrens voor de studentenhuisvesting wordt aan de noordzijde bepaald door een kabels –en leidingen tracé, waarbij een deel van de kabels en leidingen nog buiten het tracé liggen. Deze worden nog niet verlegd, zodat een hoek vervalt als mogelijk te bebouwen bebouwingsvlak. Aan de westkant dient voldoende afstand gehouden te worden tot het complex BL46. Aan de zuidkant wordt rekening gehouden met een mogelijke herprofilering van de De Boelelaan, inclusief ruimte voor (een deel van) de tijdelijke Boelesloot. Ook wordt rekening gehouden met het eindprofiel van de Vivaldistraat.

Er gelden geen minimale rooilijnen. Wel moet rekening worden gehouden met de geluidsbelasting vanaf de A10 en de De Boelelaan. Daarom moet voor het behouden van woonkwaliteit minimaal één geluidsluwe zijde worden gemaakt. Dat betekent dat in ieder geval aan de noord-, en oostzijde een aaneengesloten wand noodzakelijk is. Dit hoeft niet per se een bebouwingswand te zijn, maar kan bijvoorbeeld ook een scherm met geluidswerende eigenschappen zijn. Er geldt een maximale bouwhoogte van 30 meter.

De omgeving rondom de studentenwoningen is een gebied in transitie, waar de komende jaren veel verandering plaatsvindt. Om hier tegenwicht aan te bieden moeten de woningen als een op zichzelf staand, herkenbare eenheid worden ontworpen.

De De Boelelaan, de Boelegracht, de Antoni Vivaldistraat en de Beethovenstraat zijn de belangrijkste verbindingen met de omgeving. Hier dient het studentencomplex een hoogwaardige en representatieve uitstraling te hebben. Om die reden zijn aan deze buitenzijden galerijontsluitingen niet toegestaan. Aan de zijde van de Antoni Vivaldistraat komt de hoofdentree van het studentencomplex. De exacte ligging van de hoofdentree aan de Vivaldistraat ligt niet vast. De hoofdentree is in eerste instantie bedoeld voor voetgangers en fietsers. Naast de hoofdentree aan de oostzijde, zijn extra entrees aan andere zijdes mogelijk, mits rekening wordt gehouden met de eisen om geluidsbelasting te beperken.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

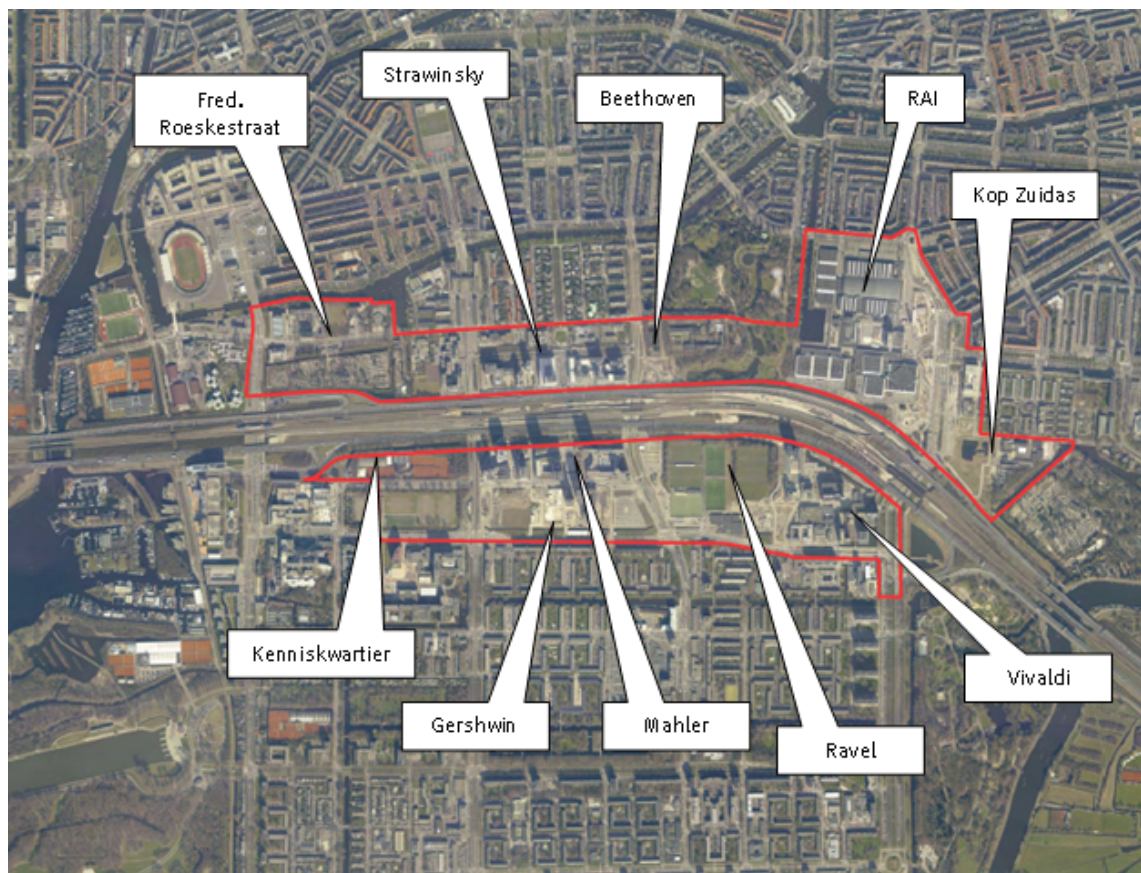
Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlagen). In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de m.e.r.-plicht voor dit project. Het doel van een m.e.r.-procedure 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.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt het wettelijk kader geschetst, en wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht voor de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.5 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.6 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf een aantal algemene conclusies getrokken.

5.2 Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma

De Zuidas is een gebied dat al een aantal jaren sterk in ontwikkeling is. De gemeente Amsterdam heeft concrete plannen om het gebied verder te ontwikkelen en te intensiveren. Naast de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden behorend bij de Flanken bestaan er plannen om de infrastructuur A10 en de sporen in een brede tunnel te leggen. Voor deze plannen geldt dat de rol van het bevoegd gezag is weggelegd voor het Rijk. Deze plannen voor het Dok maken geen onderdeel uit van deze m.e.r.-procedure. Hier wordt een zelfstandige m.e.r.-procedure voor doorlopen.

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



Figuur 6: plangebied MER Zuidas - de Flanken

Als eindbeeld wordt voor de Flanken voorzien in een programma met ca. 763.000 m² woonfuncties, zo'n 837.500 m² kantoorfuncties en ca. 360.500 m² overige voorzieningen, waarvan al een deel is gerealiseerd, of in aanbouw is. Voor het overige deel dienen diverse nieuwe bestemmingsplannen opgesteld te worden.

In onderstaande tabel is opgenomen welke activiteiten er nog ontplooid gaan worden in de Flanken van de Zuidas. Dit zijn de activiteiten die ook in het MER Zuidas - de Flanken op milieueffecten beoordeeld zijn. Het programma van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het totale kantorenprogramma dat in het MER is onderzocht.

	Aantal bvo woningen (m ²)	Kantoren bvo m ²	Voorzieningen bvo m ²	Totaal m ²
MER	ca. 697.000 m ²	ca. 635.000 m ²	ca. 237.000 m ²	ca. 1.569.000 m ²

5.3 M.e.r.-plicht

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). In de Wm is beschreven hoe een MER moet worden opgesteld en welke procedure moet worden gevolgd. Het Besluit m.e.r. 1994 bevat overzichten van activiteiten waarvoor een (plan-) m.e.r. verplicht is of waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of een m.e.r. moet worden doorlopen. (Plan-) m.e.r.-plichtige activiteiten zijn opgenomen in onderdeel C, m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in onderdeel D. In de bijlagen worden ook drempelwaarden genoemd; pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden moet een m.e.r.(beoordeling) worden gemaakt.

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven zal ook de komende jaren in de Zuidas op grote schaal de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk worden gemaakt. De ruimtelijke besluiten die ten aanzien van de ontwikkeling van de Zuidas genomen moeten worden, maken een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk, namelijk een 'activiteit, die betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom' (Besluit m.e.r., bijlage C, activiteit 11.2).

Daarnaast geldt ook een m.e.r.-beoordelingsplicht voor de Flanken, vanwege:

- de uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen met een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 11.2); en
- de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, die op zichzelf of gezamenlijk 250.000 bezoekers of meer per jaar aantrekken (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 10.1).

Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestaat vanwege de hoeveelheid woningen, en de recreatieve of toeristische voorzieningen hierin reeds meegenomen zijn, is een aparte m.e.r.-beoordeling voor deze laatste activiteiten niet meer noodzakelijk.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad, 14 juli 2011).

5.4 M.e.r.-procedure

Op 28 april 2010 is kennis gegeven van de startnotitie milieueffectrapportage ten behoeve van de ontwikkeling van de Flanken Zuidas. Met ingang van 29 april 2010 heeft deze startnotitie gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Tevens is de startnotitie aan de wettelijk adviseurs toegezonden met de mogelijkheid een advies uit te brengen.

Per brief van 26 april 2010 is de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) toegezonden, met het verzoek een advies uit te brengen over het geven van richtlijnen. Tevens zijn zo spoedig mogelijk na ontvangst ook de zienswijzen en adviezen aan de Commissie doorgezonden. Per brief van 7 juli 2010 heeft de Commissie advies uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, 7 juli 2010 / rapportnummer 2425-51).

Middels een Nota van Beantwoording hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht, zijn daarover op de hoogte gebracht.

Met ingang van 3 maart 2011 is het MER Zuidas - de Flanken tezamen met het ontwerp van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West voor een ieder terinzage gelegd. Daarbij is de

mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het MER als het betreffende ontwerp bestemmingsplan. Verder is de Commissie overeenkomstig wettelijk voorschrift in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen. Per brief van 5 april 2011 is dit advies gegeven.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER Zuidas - de Flanken aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

De Commissie m.e.r. constateert op hoofdlijnen dat de belangrijkste nadelige milieueffecten samenhangen met verkeersaspecten en dat dan ook in het MER de meeste aandacht is uitgegaan naar verkeersafwikkeling, geluid en luchtkwaliteit. De overige milieuaspecten zijn op een lager veelal indicatief detailniveau beschreven.

De Commissie m.e.r. is van mening dat de verkeersrapportage, luchtkwaliteitsrapportage en geluidrapportage welke onderdeel vormen van het MER heldere en gestructureerde informatie bevatten. Uit het MER blijkt dat er zonder het nemen van maatregelen knelpunten zijn op het vlak van geluidhinder in het studiegebied. De mogelijke realisatie van het Dok heeft sterk geluidreducerende effecten tot gevolg.

Met betrekking tot water adviseert de Commissie m.e.r. te kiezen voor een gebiedsbrede aanpak. Ten aanzien van externe veiligheid adviseert de Commissie m.e.r. een verdere uitwerking. Voor het overige geeft de Commissie een aantal adviezen met betrekking tot het leefklimaat.

Om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen adviseert de Commissie m.e.r. om bij de verdere uitwerking en realisering van het voornemen de afzonderlijke bestemmingsplannen en de planvorming rond het Dok goed op elkaar af te stemmen. De Commissie m.e.r. is van mening dat het MER goed is afgestemd op de herinrichting van de terreinen van de Vrije Universiteit van Amsterdam en het medisch centrum van de Vrije Universiteit (VU/VUmc), waarvoor een separate m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

Concluderend kan worden vastgesteld dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

5.5 Inhoud MER

5.5.1 Referentiesituatie en alternatieven

In een milieueffectrapportage worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven en varianten onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het MER. In paragraaf 3.3 van het MER wordt meer uitgebreid ingegaan op de verschillende alternatieven.

5.5.2 Effectbeoordeling

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

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

Figuur 7: beoordelingsschaal

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen.

Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobilititeit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerlawaaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	--	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische treffans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Figuur 8: effectbeoordeling

Voor de criteria waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt hieronder een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieu aspecten en criteria is er geen

verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie en/ of tussen de alternatieven onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen zullen moeten worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid.

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

Verkeer en vervoer

De automobiliteit op en rondom de Zuidas is reeds groot. De verdere ontwikkeling van de Flanken leidt in de drie alternatieven tot slechts een beperkte toename. Hier is een enigszins negatieve beoordeling voor gegeven. Ondanks de toename van de automobiliteit geldt voor de modal split een licht positieve beoordeling. Deze komt voort uit de afname van het aandeel autoverplaatsingen ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer. Een groter aandeel van de verplaatsingen vindt plaats per fiets of openbaar vervoer.

Op de reeds zware belasting van de A10 in de referentiesituatie heeft de ontwikkeling van de Flanken slechts een zeer beperkte impact. Hoewel de effecten op de A10 bij het alternatief maximaal groter zijn dan bij het alternatief minimaal zijn deze verschillen te verwaarlozen. Daardoor zijn alle drie de alternatieven als neutraal beoordeeld.

Voor het onderliggend wegennet leiden de drie alternatieven tot een enigszins negatieve score, omdat in beide alternatieven de doorstroming op het stedelijke wegennet van Amsterdam en Amstelveen verslechtert. Hierdoor zijn in de onderzochte periode aanpassingen aan kruispunten noodzakelijk teneinde de capaciteit te vergroten. Het moment van de aanpassingen is afhankelijk van de daarvoor relevante ontwikkelingen.

Uitgaande van realisatie van het totale beoogde programma zal een aantal kruispunten moeten worden aangepast. De aanpassingen zijn noodzakelijk en mogelijk om uit te voeren. Omdat de kruispuntanalyses gebaseerd zijn op de situatie waar de alternatieven volledig zijn ontwikkeld dient per ruimtelijk besluit bekeken te worden wanneer en in hoeverre sprake is van eventuele aanpassing van een kruispunt.

Als optimalisatiemogelijkheid is gekeken naar het verder beïnvloeden van de modal split en een verbetering van de oversteekbaarheid van de De Boelelaan. Voor wat betreft de oversteekbaarheid van de De Boelelaan, zijn optimaliseringsmaatregelen voorgesteld, zoals verbrede trottoirs en verruiming van de oversteekmogelijkheden. Met deze maatregelen kan in de latere besluitvorming rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit

De toename van NO₂ (stikstof) scoort in alle alternatieven negatief ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties liggen echter ruim onder de grenswaarden. Voor PM₁₀ (fijn stof) zijn geen significante wijzigingen berekend. Fijn stof scoort neutraal in alle alternatieven.

Voor de verbetering van de luchtkwaliteit zijn naar verwachting geen extra maatregelen nodig, ook omdat de Flanken onderdeel uitmaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Geluid

Door de nieuwe ontwikkeling zal een groter gebied te maken hebben met hoge geluidsniveaus. Het geluid in de Flanken is vooral afkomstig van het verkeer op de A10 en (in mindere mate) van de grotere wegen in en rond het plangebied. De ontwikkeling van de Flanken leidt tot een beperkte toename van de bronsterkte van het wegverkeerslawaai, maar -als gevolg van de nieuwbouw- wel tot een toename van het aantal geluidgevoelige bestemmingen.

Op woningniveau is het effect beperkter dan op gebiedsniveau. Dit wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat niet in elk gebouw een geluidgevoelige functie, zoals wonen, gerealiseerd zal worden. Gebouwen met een niet-geluidgevoelige bestemming fungeren voorts als afschermende objecten waardoor het geluidniveau achter de gebouwen afneemt. Het aantal geluidgehinderden in het plangebied neemt dus wel toe (als gevolg van de nieuw te realiseren woningen in het gebied), maar minder sterk dan het geluidbelaste oppervlak. Vandaar ook de verschillen in beoordeling tussen het ruimtelijk niveau (geluidbelast oppervlak) en het woningniveau (geluidgevoelige objecten).

Het spoorweglawaai neemt ook toe, maar de score hiervoor slechts gering negatief.

Het alternatief maximaal scoort voor de toe-/afname van geluid, uitgedrukt in Lden, op de bestaande omgeving en op het wegverkeerslawaai op woningniveau slechter dan de andere alternatieven. Dit komt doordat het verkeer meer toeneemt op het onderliggend wegennet bij het alternatief maximaal dan bij de andere twee alternatieven.

Op het gebied van geluid is aantal maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidsschermen langs de A10, omdat dit de grootste geluidbron is voor het gebied. Voor de toename van het geluidniveau rondom de De Boelelaan kan het toepassen van geluidarm asfalt worden toegepast om dit geluidniveau te verlagen. Naast de hiervoor beschreven maatregelen zijn er verder ook enkele optimalisatiemogelijkheden bij (de situering van) gebouwen om geluidhinder tegen te gaan:

- Het voorzien in een terugloop van de bebouwing, in de geluidschaduw van dichterbij de geluidbron gesitueerde gebouwen;
- Het realiseren van collectieve geluidluwe binnenruimten (atrium etc);
- Het minimaliseren van geluidlekken;
- Het plaatsen van schermen tussen gebouw en geluidbron ten behoeve van geluidluw binnenhof dan wel het aanbrengen van vliesgevels;
- Het realiseren van serres en loggia's met geluidafschermende werking;
- Het maken van geluidongevoelige bestemmingen als geluidbuffer;
- Hoge gebouwrand als afschermende werking.

Externe veiligheid

Voor de Flanken is alleen de A10 een relevante risicobron. Door de toevoeging van het programma aanwoningen, kantoren en voorzieningen is sprake van een stijging van het groepsrisico. Bij het alternatief minimaal (85%) is deze stijging enigszins negatief, voor het basisalternatief (100%) en het alternatief maximaal (115%) is de stijging negatief.

In de te nemen ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op het invloedsgebied langs de A10 zal steeds de stijging van het groepsrisico (externe veiligheid) dienen te worden verantwoord, conform de Circulaire Risiconormering transport gevaarlijke stoffen. De beschikbaarheid van voldoende bluswater, de zelfredzaamheid van personen, de aanwezigheid van goede vluchtwegen en de bereikbaarheid voor

hulpdiensten zullen tekens in die verantwoording dienen te worden betrokken. Hiervoor is altijd maatwerk noodzakelijk. De hierna beschreven maatregelen betreffen optimalisaties.

Bluswater:

- aandacht voor voldoende bluswater

Zelfredzaamheid:

- aandacht voor de situering van functies waar kleine kinderen of geestelijk en/of lichamelijk zwakkeren aanwezig ten opzichte van risicobronnen
- aandacht voor de zelfredzaamheid van personen in gebouwen en/of in het risicogebied
- rekening houden met vluchtmogelijkheden in het risicogebied

Bereikbaarheid voor hulpdiensten:

- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten

Ecologie

Voor vleermuizen, vogels en vissen vindt door de voorgestelde ingrepen verstoring plaats, die als enigszins negatief wordt beoordeeld. Redenen hiervoor zijn het verdwijnen van groen en nestplaatsen voor vogels, het beperken van foerageermogelijkheden voor vleermuizen en het dempen van bestaande sloten, waarin de Bittervoorn en de Rivierdonderpad kunnen voorkomen. De gunstige staat van instandhouding wordt door deze ingrepen niet negatief beïnvloed.

Om de negatieve effecten op ecologie te kunnen mitigeren en optimaliseren is een aantal maatregelen voor handen.

Vleermuizen:

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

Vogels:

- in beeld brengen van nestlocaties en alternatieve broedplaatsen in nabijgelegen potentieel geschikt leefgebied

Vissen:

- demping van watergangen in een rustig tempo en vanaf één zijde, zodat vissen de mogelijkheid hebben om te vluchten
- verzamelen zoetwatermosselen om die elders uit te zetten (voedsel voor Bittervoorn)
- plantenrijke watergangen creëren (Bittervoorn) en watergangen met voldoende substraat in de vorm van stenen, grind of takken en boomwortels (Rivierdonderpad)

Archeologie, cultuurhistorie en landschap

In een klein deel van het plangebied is de kans op het aantreffen van archeologische waarden hoog en in een aantal delen is deze kans laag. Daarnaast is een deel van het gebied vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek op basis van de bureauonderzoeken die reeds uitgevoerd zijn. Het plangebied wordt grootschalig bebouwd. Dit betekent dat er een kans bestaat dat archeologische waarden worden aangetast. Deze is als enigszins negatief beoordeeld, omdat het grotendeels om gebieden met een lage trefkans gaat en gebieden die zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

Voor de historische bouwkundige waarden geldt een enigszins negatieve beoordeling voor het basialternatief en het alternatief minimaal, omdat de verdichting van het gebied enerzijds effect heeft op

de monumenten die in het gebied voorkomen en anderzijds een effect hebben op monumenten en het aan te wijzen beschermd stadsgezicht Plan Berlage Zuid. Het alternatief maximaal scoort hier negatief, omdat bij een groter programma de mogelijkheid om rekening te houden met monumenten en het aan te wijzen stadsgezicht minder groot is dan bij het basisalternatief en het alternatief minimaal.

Duurzaamheid

In de Flanken gebeurt veel op het gebied van duurzaamheid. De voorgenomen activiteiten worden conform de uitgedragen principes in de Duurzaamheidsvisie gerealiseerd waardoor er op dit aspect geen onderscheid is tussen de drie alternatieven. Wel kan geconcludeerd worden dat de grootschaligheid van de intensivering ervoor zorgt dat op andere plaatsen in Amsterdam en omgeving niet extra gebouwd hoeft te worden. Zeker in combinatie met een hoogwaardige OV-knooppunt zorgt dat voor een extra duurzaam karakter.

Het duurzaamheidsplan biedt diverse uitgangspunten voor duurzaamheid. In lijn met mogelijke optimalisaties, zoals gesteld bij verkeer en vervoer, kan de duurzaamheid van het gebied vergroot worden door een toename van het gebruik van de fiets.

Ruimtelijke ordening en economie

Sociale veiligheid scoort enigszins positief. Het programma leidt tot meer functiemenging, waardoor het gebied zeven dagen per week intensief gebruikt zal worden. Het plaatsen van voorzieningen in de plint leidt tot extra levendigheid en verhoogt de sociale veiligheid.

Het effect van de ontwikkelingen op de ruimtelijke kwaliteit is beoordeeld als zeer positief. Hierbij zijn de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde betrokken. De nieuwe ontwikkelingen hebben een positief effect door de menging van functies. Uitgangspunt bij de beoordeling is geweest dat deze waarden ook worden betrokken bij de verdere stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen.

Overige hinderaspecten

Voor de aspecten trillingen, licht, hitte, wind en schaduw scoren de alternatieven enigszins negatief. Met uitzondering van trillingen is de score voor het alternatief maximaal zelfs negatief. Deze score wordt veroorzaakt door de toename van bebouwing en verharding en de grote dichtheden waarop gebouwd wordt. De trillingen worden met name veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, die een lange looptijd hebben en voor overlast kunnen zorgen. Schaduwwerking kan door de bewoners aan de noordzijde van de Flanken worden ervaren. Uitstraling van licht behoort bij een stedelijke omgeving, maar kan ook overlast veroorzaken voor bewoners van de omliggende gebieden. Hitte kan in de zomer leiden tot overlast, omdat het stedelijk gebied dan sneller opwarmt en langzamer de warmte weer kwijtraakt in vergelijking met niet -stedelijke gebieden. Door de verdichting van de bebouwing zal de wind minder vrij spel hebben en kan daardoor tussen de gebouwen overlast door sterkte concentratie van wind ontstaan.

Voor de aspecten ruimtelijke kwaliteit en overige hinderaspecten geldt dat de stedenbouwkundige en architectonische vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte een grote impact kunnen hebben. Het is verstandig om in een vroeg stadium van het ontwerpproces rekening te houden met deze aspecten.

De effecten buiten het plangebied zijn beperkt tot verkeerseffecten en de daarvan afgeleide milieueffecten. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat dit effect klein is. Dit komt doordat de Flanken nauwelijks effect hebben op de verkeersbelasting op wegen waar op korte afstand woonbebouwing is gesitueerd.

Effecten in de aanlegfase

Hoewel de effecten van de aanlegfase zich over een lange periode uitstrekken, zullen deze effecten niet de gehele periode in het gehele gebied plaatsvinden. De effecten zullen steeds rond de bouwplaatsen optreden en door het gebied schuiven. Via een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan) worden maatregelen genomen om de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden te beperken. Dit is een veel gebruikte werkwijze in Amsterdam.

Relatie met ontwikkelingen in de omgeving

In de effectbeoordeling voor de Flanken is als uitgangspunt genomen dat de plannen voor de herinrichting van de terreinen van de VU en het VUmc uitgevoerd zouden worden. Voor de meeste milieuaspecten wijzigt de effectbeoordeling niet bij het niet uitvoeren van de plannen voor VU en VUmc. Alleen de verkeersbelasting van de De Boelelaan ter hoogte van de VU is significant lager zonder realisatie van de plannen voor VU en VUmc.

De Flanken en het Dok hebben onderling geen zodanige invloed op elkaar dat (deel)programma's niet uitvoerbaar zijn zonder realisatie van het andere project of door realisatie van het andere project. De realisatie van het Dok heeft een aantal positieve effecten op het gebied van de Flanken, met name op het gebied van geluid. Daarnaast verbetert het naar verwachting ook de leefbaarheid als geheel in de gebieden rond het Dok en komt de barrièrewerking van de huidige infrabundel te vervallen.

5.5.3 Conclusie

Zoals reeds in de vorige paragraaf is aangegeven zijn bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen nodig ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Ten aanzien van een aantal van de overige onderzochte aspecten zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit.

In de volgende paragraaf wordt aangegeven op welke wijze de uitkomsten van het MER doorwerken in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan.

5.6 Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de milieugevolgen van de ontwikkeling van de Flanken als geheel. Procedureel is het MER gekoppeld geweest aan een ander dan voorliggend bestemmingsplan. Wel dient ook in voorliggend bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de bevindingen in het MER. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de relatie van de MER op onderhavig bestemmingsplan.

Van belang daarbij is dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Daarbij kunnen, voor zover dit noodzakelijk is ter beperking van eventuele nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, voorwaarden, voorschriften en beperkingen worden opgenomen.

In deze paragraaf zal worden ingegaan op de in het MER onderzochte milieueffecten, en de betekenis voor het voorliggend bestemmingsplan en de besluitvorming.

5.6.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Het betreft onder meer de een aantal kruisingen van de De Boelelaan.

Het nemen van maatregelen in de zin van aanpassing van de betreffende kruispunten wordt noodzakelijk geacht ter voorkoming van de nadelige milieueffecten als gevolg van de totale flankenontwikkeling. De keuzes die gemaakt moeten worden ter verbetering van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.5.3) hebben betrekking op maatregelen die buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan plaats zouden moeten vinden, en hebben dus geen gevolgen voor de opzet van de bestemmingsplanregeling. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van de Zuidas Flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Inmiddels is een Actieplan weginfrastructuur opgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen. In hoofdstuk 7 wordt meer concreet op de specifieke mobiliteitsaspecten van de ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan worden ingegaan.

5.6.2 Luchtkwaliteit

Er treden als gevolg van de voorgenomen flankenontwikkeling geen milieueffecten op waarvoor maatregelen noodzakelijk moeten worden geacht. Uiteraard dient wel te worden voldaan aan de wettelijke regeling op het gebied van luchtkwaliteit. In hoofdstuk 9 wordt daarop nader ingegaan.

5.6.3 Geluid

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de effecten van de ontwikkeling als geheel op de geluidbelasting van bestaande woningen in de omgeving van het plangebied en geeft een beeld van de toekomstige geluidssituatie in het plangebied van de Flanken. De Flanken voorzien niet in het mogelijk maken van inrichtingen die veel geluid produceren. De effecten van de Flanken op de akoestische situatie worden daardoor bepaald door de effecten van wegverkeer.

Het MER laat zien dat in delen van het plangebied van de Flanken de geluidbelasting door wegverkeer hoog zal zijn. Dit wordt veroorzaakt door het verkeer op de A10 en in mindere mate door het verkeer op de stedelijke wegen. Het MER geeft aan dat een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Flanken het situeren is van gevoelige functies met het oog op de geluidbelasting door wegverkeer. Situeren van nieuwe bebouwing kan geluid tegen houden die nieuwe geluidgevoelige functies zoals wonen mogelijk maakt.

Een van de adviezen die in het MER wordt gegeven betreft het situeren van niet-geluidsgevoelige bestemmingen op dusdanige locaties dat deze kunnen dienen als geluidsbuffer, waarbij een hoge gebouwrand kan dienen als afschermdende werking. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is gelegen langs de A10. Het bestemmingsplan maakt in hoofdzaak het realiseren van studentenwoningen mogelijk. Deze functie is een gevoelige bestemming voor geluid. Met name beperkte ruimte binnen stedelijk gebied is een reden voor de vestiging op de gegeven locatie. Zie in dit verband ook de overwegingen in hoofdstuk 8. In algemene zin kan worden gesteld dat de Wet geluidhinder voldoende voorwaarden schept om waar nodig voorwaarden, voorschriften en beperkingen in bestemmingsplannen op te nemen.

5.6.4 Externe veiligheid

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. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

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. In het kader van die bestemmingsplannen moet per besluit worden beoordeeld in hoeverre het opnemen van aanvullende voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is. Voor dit bestemmingsplan wordt hierop in hoofdstuk 10 nader ingegaan.

5.6.5 Overige milieugevolgen

De overige in het MER beschouwde milieugevolgen (natuur, cultuurhistorie, archeologie e.d.) zijn, voor zover er al sprake is van negatieve effecten, in belangrijke mate gebonden aan de locatie zelf. Per bestemmingsplan dient een afweging te worden gemaakt of het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk.

Voor de ontwikkeling van dit bestemmingsplan gaat het om de effecten op het plangebied zelf en is er geen samenhang met eventuele effecten elders in het plangebied van de Flanken. In de verschillende hierna volgende hoofdstukken zal op de betreffende aspecten en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan zijn meegenomen nader worden ingegaan.

5.6.6 Conclusie

De effecten van de ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn een klein onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt een aantal aandachtspunten voor het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel, met name op het gebied van geluid.

De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de betreffende hoofdstukken van de toelichting van dit bestemmingsplan derhalve op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Verkeer

In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeersgevolgen die verwacht mogen worden als resultaat van de realisatie van het bestemmingsplan. (Verkeersanalyse tijdelijke studentenhuysvesting, juli 2011).

Voor de studentenwoningen is de verkeersgeneratie aangehouden van huurwoningen buiten centrum met een hoge dichtheid. Uit onderzoek van DRO blijkt dat het autobezit onder studenten circa 66% lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Zodoende is de verkeersgeneratie voor studentenwoningen ook verlaagd met 66% ten opzichte van huurwoningen. Aangezien de voorzieningen zijn gericht op de studentenwoningen, zullen deze vooral door studenten worden gebruikt uit de studentenhuysvesting in hetzelfde gebouw. Het hanteren van de verkeersgeneratie voor een buurtsupermarkt geeft dan ook een vertekend beeld. De nuancering is gemaakt door aan te nemen dat 66% van de supermarktbezoekers uit de studentenhuysvesting afkomstig is. De overige 33% komt van elders en zodoende is de verkeersgeneratie gecorrigeerd met 0,33.

De verkeerskundige gevolgen voor de omgeving zullen met de komst van de studentenhuysvesting beperkt zijn. De toename van verkeer is berekend op grond van het maximale scenario, waarin sprake is van een maximale bebouwing. De verkeersstromen zullen opgaan in het totale verkeersaanbod op de De Boelelaan. De groei van verkeer als gevolg van de nieuwe ontwikkeling zal in de praktijk dan ook nauwelijks merkbaar zijn.

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie bijlagen). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij MER.

In het MER is voor het eindbeeld van de flankenontwikkeling van de Zuidas geconstateerd dat een aantal knelpunten zal optreden indien geen maatregelen worden genomen. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van modelvariant 2 een aantal kruispunten moet worden aangepast (Zie hoofdstuk 5).

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

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van de Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlagen) opgesteld. tevens is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas flanken is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten

van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidasflanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen is er sprake van een beperkte verslechtering of verbetering. In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een plan van aanpak vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

6.2 Parkeren

Het College van B&W heeft met het vaststellen van de notitie *Studentenhuisvesting, werken aan 9.000 eenheden* op 1 maart 2011 bepaald dat in Amsterdam voor het aantal parkeerplaatsen bij projecten voor studentenhuisvesting worden uitgegaan van het principe '0, tenzij...'. Er kunnen redenen zijn om hier gemotiveerd van af te wijken. Bijvoorbeeld als de locatie vanuit het centrum van Amsterdam of hoger onderwijsinstellingen niet goed bereikbaar is per fiets en openbaar vervoer.

De onderhavige locatie is uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Uitgaande van de gemeentelijke parkeernorm hoeven dan ook geen parkeerplaatsen voor de studentenwoningen aangelegd te worden. Wel dienen parkeerplaatsen aangelegd te worden voor de voorzieningen. Voor de voorzieningen geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100m² voorzieningen. Voor de Zuidas geldt dat in relatie tot parkeervoorzieningen ten behoeve van voorzieningen maatwerkberekeningen worden gemaakt.

Volgens het parkeerbeleid van het stadsdeel Zuid worden in het gebied van de Zuidas geen parkeervergunningen voor parkeren in de openbare ruimte uitgegeven. Het aanleggen van ondergrondse parkeerplaatsen is voor de tijdelijke bebouwing niet haalbaar. Rondom de geplande bebouwing is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

Naast parkeerplaatsen voor auto's zijn voldoende fietsparkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de studentenhuisvesting hanteert de gemeente 1,5 fietsparkeerplaats per wooneenheid. Het faciliteren van zoveel fietsers vraagt ook om een goede aansluiting tussen de fietsparkeerplaatsen en de fietsstructuur. Het fietsparkeren dient binnen de bouwkvael te worden opgelost.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de 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 Toetsingskader

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare 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, herziening wijziging of uitwerking van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in 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 (onthefving 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 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 41, derde lid Wgh). Deze zogenaamde grote lawaaimakers zijn nader aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

In het bestemmingsplan worden geen inrichtingen mogelijk gemaakt die vallen onder het Inrichtingen en

Vergunningbesluit.

7.2.3 Wegverkeergeluid

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.

Tabel 1: Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

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

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

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

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

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouwaanvraag.

Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk 53	binnenstedelijk 63
Onderwijsgebouwen ^a	48	buitenstedelijk: 58	binnenstedelijk: 63

Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48	63
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48	53

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

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven

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

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

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

7.2.4 Spoorweggeluid

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.

Tabel 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw Lden

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

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

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurderdagverblijven

7.2.5 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval 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.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of viesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

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

7.2.6 Cumulatie

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

7.3 Geluidhinder binnen het plangebied

De studentenwoningen worden door geluid belast door wegverkeer over de rijksweg A10, de De Boelelaan, de Antonio Vivaldistraat en de Beethoven/Van Leijenberghlaan evenals door spoorverkeer van het spoortraject Amsterdam Duivendrecht – Amsterdam Schiphol, inclusief metrolijnen).

De maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A10 bedraagt 61 dB. Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats en ook van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de De Boelelaan bedraagt maximaal 60 dB en van de Antonio Vivaldistraat bedraagt maximaal 57 dB. Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Beethovenstraat bedraagt maximaal 46 dB. Er vinden dus geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats.

De geluidbelasting ten gevolge van spoorverkeer bedraagt maximaal 60 dB. Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB plaats, maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Voor alle onderzoekslocaties geldt dat op geen van de locaties in het gebied de gecumuleerde geluidbelasting LVL,cum meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Er hoeven op grond van gecumuleerde geluidbelastingen geen dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden voorgeschreven.

Een overzicht van de geluidbelastingen is te vinden in het akoestisch rapport dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

Aanvraag hogere waarden

Studentenhuisvesting Ravel (vastgesteld)

In het MER Zuidas Flanken wordt aangegeven dat in veel situaties maatregelen op het gebied van geluid te overwegen zijn. Omdat mogelijke geluidreducerende maatregelen aan de bron, zoals het reduceren van het wegverkeer op de A10 of het oprichten van geluidschermen grote bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch voor de woningen een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Per gevel en bouwlaag is inzichtelijk of er volstaan kan worden met hogere grenswaarden of, als de maximumwaarden worden overschreden, een doof geveldeel dan wel geluidwerend vlies noodzakelijk is. De eis om dove geveldelen of een geluidwerend vlies te realiseren is, evenals de eis tot het creëren van een geluidluwe zijde, daar waar noodzakelijk, opgenomen in het bestemmingsplan. De overwegingen om hogere waarden vast te stellen, dan wel een situatie te creëren waarbij een dove gevel noodzakelijk is luiden als volgt:

4. Het plangebied biedt geen ruimte om de woningen op voldoende afstand van de wegen te projecteren.
5. Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen rondom het plangebied zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van het Zuidasgebied. De A10 heeft een zeer belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Amsterdam. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze weg worden daarom niet voorzien.
6. Maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen rondom het plangebied en op de A10 niet voorzien.
7. De A-10 is reeds uitgevoerd met een geluidreducerend wegdek. Vooralsnog is het niet zeker of bij toekomstig groot onderhoud van de Beethovenstraat en de De Boelelaan geluidsreducerend asfalt toegepast kan worden. Geluidsreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces.
8. De treinen en de spoorbaan zijn geen eigendom van Amsterdam. Afgezien van de haalbaarheid liggen geluidsbeperkende maatregelen aan de treinen en railconstructie niet voor de hand gezien het overheersende wegverkeerslawaai.
9. Een geluidsscherm is in deze situatie pas effectief indien het zeer lang wordt uitgevoerd. Onderzoek naar de situatie in het plangebied heeft uitgewezen dat een scherm van 1.5 km lengte pas effectief is. De verwachting is dat voor de studentenwoningen een scherm van vergelijkbare lengte nodig zal zijn. Financieel is dat niet uit de grondopbrengst te bekostigen. Daarbij komt dat het scherm is gelegen nagenoeg exact op de locatie waar het Dok is voorzien. Aangezien in maart 2011 de notitie Reikwijdte en Detailniveau in procedure is gebracht en daarmee de eerste formele stap in de besluitvorming over het Zuidas Dok, is genomen, is realisatie van het Dok op relatief korte termijn mogelijk. Volgens de huidige planning zou in 2015 gestart worden met de bouw van het Dok en ligt de A10 in 2019 geheel onder de grond en is daarmee de grootste bron voor de geluidhinder weggenomen. Ook wanneer de in 2011 ingezette besluitvormingsprocedure voor het Dok niet leidt tot ondertunneling op korte termijn, is uitbreiding aan de A10 voorzien. Hierdoor is het niet mogelijk om op korte termijn een toekomstvast (inpasbaar)scherm te plaatsen, waardoor de investering van een geluidsscherm – ook bij een laag en weinig effectief scherm van 3 meter hoogte is een investering gemoeid van enkele miljoenen euro's – te niet wordt gedaan.
10. Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen is überhaupt geen optie. Afschermdende niet-geluidsgevoelige bebouwing wordt op korte termijn niet voorzien.
11. De argumenten om af te zien van een geluidsscherm langs de spoorbaan komen deels overeen met die van het wegverkeer. Bovendien is de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van spoorweglawaai relatief gering en is het wegverkeerslawaai overheersend.
12. Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels, die geen toetsing vereisen aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste binnenklimaat. Ook de realisatie van geluidsafschermende balkons, verglaasde serres en loggia's kunnen bijdragen aan de beperking van de geluidhinder. Overigens is in het Bouwbesluit voorgeschreven dat het geluidsniveau van nieuwe woningen altijd moet voldoen aan de binnennorm van 33 dB.
13. In het Amsterdamse hogere waarden beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde

wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel of geluidluw geveldeel. Van dit principe kan slechts op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. Hierbij is het doel dat aan de geluidsluwe zijde verblijfsruimten, met name slaapkamers, worden geprojecteerd. Volgens het beleid dienen woningen met een dove gevel altijd over een stille zijde te beschikken. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de hoogste etage niet overal over een stille zijde zullen beschikken. Er is daar sprake van een geringe overschrijding. Het college van B&W heeft besloten dat deze overschrijding in dit geval aanvaardbaar is.

Hiermee is de afweging vormgegeven van de mogelijke maatregelen die in het MER worden voorgesteld.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

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.

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:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

De kern van de Wet luchtkwaliteit wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te bereiken. De wet voorziet onder meer in het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma telt de negatieve effecten van alle in Nederland aan de orde zijnde projecten op. Tegenover de effecten van al deze projecten staat een op rijksniveau opgesteld pakket van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten aldus 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 Studentenhuisvesting Ravel

Het project Zuidas is in zijn geheel opgenomen in het NSL. Het project Studentenhuisvesting Ravel maakt onderdeel uit van het project Zuidas zoals dat is opgenomen in het NSL.

In totaal wordt met voorliggend bestemmingsplan voorzien in toevoeging van maximaal 1000 woningen en een zeer beperkte hoeveelheid voorzieningen. Gezien het voor de Zuidas nog resterend programma voor woningen en voorzieningen past het toe te voegen programma ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

In het kader van de m.e.r. is daarnaast nog onderzocht wat de gevolgen na 2015 (het toetsjaar van het NSL) zijn. Ook voor 2020 blijken de concentraties NO₂ en PM₁₀ ruim onder de grenswaarden te liggen.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen 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); en het gebruik van luchthavens.

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid 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 PR wordt berekend voor ieder punt ('plaats') langs een vervoersas of rond een inrichting. Alle punten met hetzelfde PR worden tot één lijn samengevoegd: de PR-risicocontour, bijvoorbeeld een 10^{-5} , 10^{-6} of 10^{-7} contour. De PR-contouren 10^{-5} en 10^{-6} zijn (in sommige gevallen) grenswaarden. Het getal van 10^{-6} is de kans van één op het miljoen; 1 gedeeld door 10 tot de macht zes.

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. Het GR kent geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze mag door het bevoegd gezag in het betreffende besluit gemotiveerd worden overschreden. Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen met gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

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

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

De situatie in het plangebied

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven. Het plangebied ligt niet op korte afstand van een spoortraject waarover in de huidige en toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het plangebied bevindt zich wel in de omgeving van de A-10, een weg of vaarweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Maar de afstand tot de A-10 bedraagt meer dan 200 meter. Aldus volgt, op grond van de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (Rnvgs) vanuit de externe veiligheid in principe geen beperking ten aanzien van de planologische mogelijkheden in het plangebied.

Hoofdstuk 10 Bodem

Bodemonderzoek de De Boelesloot

Ter voorbereiding van het aanleggen van De Boelesloot is in 2008 een bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek kende de volgende doelen:

- vaststellen of op een bepaalde locatie bodemverontreiniging aanwezig is;
- vaststellen in welke categorie de vrijkomende grond op basis van het Bouwstoffenbesluit is in te delen;
- vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de aanwezige funderingslaag;
- vaststellen van de grondwaterkwaliteit met betrekking tot het lozen hiervan;
- vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van asfaltverharding en fundering ter plaatse van de opritten.

Hierbij is tevens de geohydrologische bodemopbouw in beeld gebracht:

0-18 m onder maaiveld:	Zand, veen, klei deklaag
18 – 45 m onder maaiveld:	Zand, eerste watervoerend pakket
45 – 50 m onder maaiveld:	Klei, scheidende laag

Voor het grondwater in het eerste watervoerende pakket is een zuidzuidwestelijke stromingsrichting afgeleid. De stijghoogte van het water in het eerste watervoerende pakket is NAP -4,0 m. Op de locatie is sprake van een wegzijgingssituatie. De locatie is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied.

Volgens de Bodemkwaliteitskaart van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) zijn zowel de toplaag (0 - 0,5 m - mv.) als de diepe laag (0,5 m - mv. - onderkant ophooglaag) licht verontreinigd met EOX en minerale olie door bestanddelen van natuurlijke herkomst. De mogelijkheid (95- percentiel) bestaat echter dat zowel de boven- als de ondergrond matig verontreinigd zijn met EOX en minerale olie. Verder is de onderzoekslocatie volgens de beschikbare kaart "ophooggeschiedenis Amsterdam" van de DMB niet opgehoogd met asbestverdacht materiaal.

Op basis van het verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat in de bovengrond (0 - 0,5 m - mv.) plaatselijk licht verhoogde gehalten aan minerale olie en EOX zijn aangetroffen. In de ondergrond (0,5 - 2,0 m - mv.) zijn geen verhoogde gehalten aan de geanalyseerde parameters aangetoond. De aangetoonde gehalten komen overeen met de gehalten zoals vermeld in de bodemkwaliteitskaart. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan chroom en plaatselijk licht verhoogde gehalten aan xylenen en chloride aangetoond. Op basis van het verhardings- en funderingsonderzoek kan geconcludeerd worden dat in

het funderingsmateriaal geen verhoogde gehalten (boven de interventiewaarde) zijn aangetoond. Het funderingsmateriaal kan op basis van het indicatieve samenstellings- en uitloogonderzoek worden aangemerkt als categorie 1 bouwstof met een onbeperkte toepassingshoogte.

Bodemonderzoek Studentenhuisvesting

Juni 2011 is een verhardings- en funderingsonderzoek ter plaatse van de kavel Ravel, (naast nummer 46) uitgevoerd. De aanleiding voor dit onderzoek werd gevormd door de voorgenomen realisatie van een tijdelijke studentenhuisvesting op het terrein. Tevens is een verkennend bodemonderzoek ter plaatse uitgevoerd, waarvan de resultaten in een apart document gerapporteerd worden ('Verkennd bodemonderzoek "Kavel Ravel" aan de De Boelelaan te Amsterdam', MWH, project M11G0186 d.d. 24

augustus 2011). Het doel van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in hoeverre op de locatie gebruik is gemaakt van teerhoudend asfalt *en/of* asbesthoudende of anderszins verontreinigde funderingslagen *en/of* halfverhardingslagen. Aan de hand van de onderzoeksresultaten is vastgesteld of de locatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt is voor de gewenste bestemming. Tevens worden de hergebruikmogelijkheden van de verharding en fundering bepaald.

Resultaten onderzoek

- Op de locatie is aan het maaiveld en in de bodem (funderingslaag) visueel geen asbestverdacht materiaal aangetroffen;
- Analytisch is in het funderingsmateriaal onder het asfalt en de halfverharding van de bouwweg geen asbest aangetoond;
- Ter plaatse van de onderzoekslocatie is dicht asfaltbeton (DAB) op grind asfaltbeton (GAB) aangetroffen, met een gemiddelde dikte van circa 8 cm. In geen van de genomen asfaltkernen is (pAK-markertests en aanvullende GeMS analyse) een verontreiniging met PAK aangetroffen die de hergebruiksnorm van 75 mg/kg ds overschrijdt. De aangetroffen waarde bedraagt 18 mg/kg d.s. Het asfalt is derhalve niet teerhoudend en vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor warm hergebruik;
- Het funderingsmateriaal is onderzocht op organische parameters (AP04 beperkt). De analyseresultaten zullen worden opgenomen in de definitieve rapportage. Een aanvullende uitloogtest is mogelijk noodzakelijk voor het bepalen van het uitlooggedrag van anorganische parameters.
- De asfaltverharding is niet verontreinigd, herbruikbaar en kan zonder milieu- of veiligheidsmaatregelen worden hergebruikt of afgevoerd.
- Het verdient altijd aanbeveling om tijdens grondwerkzaamheden alert te zijn op een eventuele onvoorziene verontreiniging van de bodem.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is in het kader van een bestemmingsplan een watertoets 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. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder het systeem van oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en waterkeringen, de waterkwaliteit en de riolering.

De waterparagraaf is het resultaat van het overleg proces 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. De watertoets is bedoeld om de gevolgen van ruimtelijke plannen voor het functioneren van het watersysteem in beeld te brengen. Als negatieve effecten optreden, worden alternatieven voor het voorgestelde plan beschreven en wordt een overzicht gegeven van compenserende en mitigerende maatregelen.

11.2 Regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Zoals hierboven reeds uiteengezet verplicht artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de tot dan geldende wetten voor het waterbeheer in Nederland (Wet op de waterhuishouding, Wet op de waterkering, Grondwaterwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904), Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte'), Waterstaatswet 1900 en de Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming).

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan

de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

De Keur van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) is gericht op het beschermen van de water aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstrooming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarvoor het waterschap ontheffing kan verlenen in de vorm van een watervergunning.

Op grond van de Keur is het zonder watervergunning van het bestuur van AGV niet toegestaan:

- oppervlaktewater direct of indirect met elkaar of met andere oppervlaktewaterlichamen in verbinding te brengen; geheel of gedeeltelijk te dempen en gedempt te houden en van richting, vorm, afmeting of constructie te veranderen;
- meer dan 1.000 m² verhard oppervlak aan te leggen binnen stedelijk gebied;
- in, boven of onder oppervlaktewaterlichamen en de beschermingszones daarvan bouwwerken en/of andere werken (zoals steigers) op te richten, te hebben, te wijzigen of te verwijderen;

In de Keur en Keur-beleidsregels zijn voorwaarden voor het afgeven van een watervergunning opgenomen. Bepaalde activiteiten zijn onder voorwaarden alsnog vrijgesteld van vergunningplicht. Dit is vastgelegd in het Keurbesluit vrijstellingen.

Werken in boven en nabij wateren

Risico's van (kunst- of bouw)werken in wateren zijn dat ze een belemmering vormen voor het vaarverkeer en voor het onderhoud en dat ze schade kunnen veroorzaken aan de ecologische kwaliteit van het watersysteem. Vanwege deze risico's stelt AGV voorwaarden aan de vergunningen voor het aanleggen, wijzigen of verwijderen van werken in en nabij wateren

Verhard oppervlak

Verhard oppervlak leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie naar het grondwater. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet worden gecompenseerd door deinitiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Bij de aanleg van 1:000 m² of meer verhard oppervlak in stedelijk gebied dient binnen het betreffende peilgebied een gebied ter grootte van tenminste 15% van de totale toename in verhard oppervlak ingericht te worden voor extra waterberging. Dit percentage van 15% voor het projectgebied Zuidas is vastgelegd in de notitie "Waterbergingsopgave Zuidas, Referentiesituatie en Berekeningsystematiek" en wijkt af van de standaard 10%-regel.

Protocol Waterbalans

Studentenhuisvesting Ravel (vastgesteld)

In 2011 zijn Zuidas en Waternet het protocol Waterbalans Zuidas overeengekomen. Hierin is afgesproken dat de toename verharding en het percentage wateroppervlak (of het gebrek hieraan) niet tot hydraulische knelpunten mag leiden. Voor het afhandelen van de benodigde watervergunningen binnen plangebied Zuidas is het van belang dat de waterbalans Zuidas niet in de min geraakt.

11.3 beleid

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- Heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- Beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- Doelmatig beheer van de waterketen;
- Werkzaamheden slim combineren;
- Het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en

dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt er naar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaande groen en water. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een toename van verharding mogelijk zou maken.

Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21 ste eeuw

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

Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

Het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit onderliggend 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' 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.

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het WBP is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe Waterbeheerplan (WBP) is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen, voldoende water en schoon water.

11.4 De situatie in het plangebied

Aan de zuidzijde van het plangebied is de De Boelesloot voorzien. De De Boelesloot maakt deel uit van de Binnendijkse Buitenbuitenveldertse Polder met een streefpeil van NAP -2,0 meter, met een maximale opzetting van 0,4 meter. Het maaiveld in het gebied ligt over het algemeen rond NAP -0,7 meter. De huidige grondwaterstanden liggen langs de De Boelesloot rond het streefpeil van het oppervlaktewater (NAP -2,0 meter) en nemen toe in de richting van het sportpark Buitenveldert. Het gebied is voor het grootste deel onverhard.

Toekomstige ontwikkelingen

Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt de toekomstige waterdriehoek in de De Boelegracht in beperkte afmetingen gerealiseerd. Aan de noordzijde van de waterdriehoek wordt de studentenhuysvesting gerealiseerd voor minimaal 500 studentenwoningen. Onder de bebouwing worden geen ondergrondse parkeergarages gerealiseerd en het maaiveld blijft op het huidige niveau.

Waterkeringen

Het plangebied tijdelijke studentenhuysvesting Ravelligt binnen Dijkkring 14. Voor deze dijkkring is in de Waterwet een overstromingsrisico vanuit rivieren en de zee bepaald van 1/10.000 jaar. Bij een eventueel falen van de primaire waterkering stroomt er alsnog geen water het deelgebied in. Langs het noordelijke talud van de ringweg A 10 zuid ligt een verholen direct secundaire waterkering. Deze waterkering is van regionaal belang en biedt de Binnendijkse Buitenbuitenveldertse Polder (polderpeil NAP -2,0 meter) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water vanuit de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4 meter). De waterkering is 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 talud lichaam waarbinnen restricties gelden conform de Keur. Het plangebied tijdelijke studentenhuysvesting Ravel valt ruim buiten de verschillende beschermingszones van de waterkering.

Waterkwantiteit en berging

Volgens de Keur dient oppervlaktewater dat wordt gedempt 100% gecompenseerd te worden elders in het watersysteem. Bovendien dient extra verharding gecompenseerd te worden met extra

Studentenhuysvesting Ravel (vastgesteld)

oppervlaktewater (15% voor de Binnendijkse Buitenveldertse Polder). In de plannen voor de tijdelijke studentenhuysvesting wordt circa 1.600 m² extra oppervlaktewater en 8.400 m² extra verhard oppervlak gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie [bron 6 en 7]. Om de toename van de verharding te compenseren is 1.260 m² extra oppervlaktewater noodzakelijk. Binnen de plannen is zodoende een waterbergingsoverschot van 340 m².

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt de De Boelesloot verbreed en ontstaat een verkleinde versie van de waterdriehoek (zie Figuur 2). Deze waterdriehoek sluit aan de oostkant aan op de bestaande De Boelesloot met duikers onder de Antoni Vivaldistraat. De waterdriehoek heeft voorlopig nog geen waterafvoerende functie aangezien de De Boelesloot momenteel nog doodloopt op het complex BL46 (voormalig universitair sportcentrum). Door de verbreding van de watergang neemt de hydraulische weerstand van de watergang verder af, wat gunstig is bij het doortrekken van de De Boelesloot. Bij de inrichting zal gestreefd worden naar toepassing van maatregelen die hemelwaterafvoer vertragen, zowel in de openbare ruimte als op de te ontwikkelen bebouwing. Zo zal klinkerverharding als bestrating worden toegepast en zal 30% van het dakoppervlak als een groen dak gerealiseerd worden.

Grondwater

De gemeentelijke grondwaternorm voor nieuw in te richten gebieden stelt eisen aan de ontwatering (afstand tussen het maaiveld en het grondwater) om grondwateroverlast in de toekomst te voorkomen. Bij bouwen zonder kruipruimtes dient de ontwatering minimaal 0,5 m te zijn. Maximaal één keer per twee jaar mag gedurende maximaal vijf aaneengesloten dagen een ontwatering van kleiner dan 0,5 m optreden. Aangezien er geen ondergrondse constructies gerealiseerd worden is er geen sprake van obstructie van de grondwaterstroming.

Door de verbreding van de De Boelesloot wordt de grondwaterstand direct ten noorden van de waterdriehoek lager. Dit omdat de drainageafstand die het grondwater moet afleggen tot dat het oppervlaktewater bereikt wordt afneemt. Door de uitbreiding van de hoeveelheid verharding neemt de grondwateraanvulling af. Hierdoor zal de grondwaterstand in het plangebied dalen. Het effect op de grondwaterstand van de voorgenomen wijzigingen in het plangebied is naar verwachting zeer beperkt (« 0,1 m) en reikt niet tot buiten het plangebied (onder andere door de nabije watergangen). De grondwatersituatie zal zodoende niet wijzigen, waardoor voldaan blijft worden aan de gemeentelijke grondwaternorm.

Waterkwaliteit en riolering

Het gebruik van uitloogende materialen wordt voorkomen tijdens de bouw- en gebruiksfase. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet JAGV worden gevolgd (geen gebruik van: PAK, lood, zink en koper). Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen zullen regelmatig worden geveegd. De Boelesloot loopt momenteel nog dood op het complex BL46. Hierdoor kan stilstaand water ontstaan, wat kan resulteren in accumulatie van vuil en het optreden van stinkend ("dood") water. Door het doortrekken van de De Boelesloot langs het complex BL46 krijgt de De Boelesloot zijn belangrijke waterafvoerende functie. Hierdoor neemt de waterkwaliteit in het deel van de De Boelesloot direct ten oosten van de Beethovenstraat en direct ten westen van de Antoni Vivaldistraat toe. Daarnaast wordt het gehele watersysteem robuuster aangezien er een extra oost-west-verbinding aanwezig is in de Zuidas, en kunnen er eenvoudiger werkzaamheden in de Spoorlagsloot (de watergang direct ten zuiden van de ringweg A 10-zuid) uitgevoerd worden.

Bij het realiseren van steigers in de openbare ruimte zal tropisch hardhout met een FSC-keurmerk of een alternatief voor hout worden toegepast. In het gebied wordt een gescheiden rioleringssysteem gerealiseerd, bestaande uit DWA (droogweerafvoer) en HWA (hemelwaterafvoer). Naar verwachting loost

de HWA op de De Boelesloot.

Het plaatsen van een fontein ten behoeve van de waterkwaliteit is met de waterbeheerder besproken. Dit is een reële optie om de waterkwaliteit te verbeteren.

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

Flora en faunawet

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

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

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

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

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

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

Natuurtoets Ravel

Deze natuurtoets behelst een inventarisatie van de voorkomende beschermde soorten in het deelgebied Ravel/Parkrand van het grootstedelijk project Zuidas. Het project Studentenhuisvesting Ravel ligt binnen het gebied Ravel/Parkrand. De toets analyseert de mogelijke effecten van de uitvoering van het project op hun leefgebied.

Ravel/Parkrand is aan haar randen toebedeeld met een aantal groenstroken, bestaande uit een sloot met oevervegetatie en een aantal groensingels. Deze groenstroken fungeren bijvoorbeeld als doortrekroute en nestplaats voor de bosmuis, de huisspitsmuis, konijnen en heel sporadisch maken egels hier gebruik van. Verder zijn de aanwezige oevers van de sloot rijkelijk bedekt met kruidvegetatie.

Hierin vinden onder andere insecten hun voeding, wat hierop aansluitend weer foerageergelegenheid biedt voor de aanwezige broedvogels. Op en in de nabije omgeving van deelgebied Ravel/Parkrand bevinden zich soorten welke zijn beschermd door de Flora- en Faunawet. Bij de inventarisaties zijn namelijk, in de wilgen aan het begin van de sloot, spechtengaten waargenomen.

Voor het kappen van de bomen met de nestholtes van de grote bonte specht (tabel 3, zie bijlage A) moet een ontheffing worden aangevraagd omdat deze nesten in de Flora- en faunawet als vaste verblijfplaatsen worden beschouwd en omdat er in de nabije omgeving geen alternatieve nestlocaties aanwezig zijn. Het verlies aan nestholtes dient te worden gecompenseerd door onder andere het ophangen van nestkasten.

Voor het dempen van de sloot die aan de noordrand van het deelgebied is gesitueerd is tevens een ontheffing nodig. Dit vanwege het feit dat er in het betreffende pijlvak bittervoorn aanwezig is. Deze soort is beschermd en staat op de Rodelijst (tabel 3, zie bijlage A) van het ministerie van LNV.

De in het pijlvak aanwezige kleine modderkruiper staat ook op de Rode lijst (tabel 2, zie bijlage A) maar hiervoor geldt een vrijstelling mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode.

Omdat het dempen van de sloot of het kappen van bomen in het kader van de studentenhuysvesting niet aan de orde is zijn in relatie tot dit bestemmingsplan ook geen ontheffingen aan de orde.

Hoofdstuk 13 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.

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

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB. De in het bestemmingsplan vastgelegde maximale bouwhoogte van 30 meter zorgt ervoor dat het plan niet in strijd is met het LIB.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Het gaat om maatwerk.

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied.

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet ten behoeve van de archeologische monumentenzorg 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen.

Archeologiebeleid Amsterdam

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat bij bodemverstorende (bouw)activiteiten 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. De parameters voor het beleid berusten op een combinatie van de specifieke cultuurhistorische en archeologische waarden, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepte van de bodemingreep. Er is sprake van verschillende beleidsvarianten, afhankelijk van de verwachtingswaarde en de locatie.

Uitkomsten onderzoek

Het archeologisch bureauonderzoek van Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) betreft een inventarisatie van archeologische c.q. cultuurhistorische waarden binnen de plangebieden Ravel en Vivaldi Parkrand, waaronder de locatie studentenhuisvesting. Deze laatste locatie komt overeen met het gebied dat in het archeologisch onderzoek is aangeduid als 'bestemmingsplangebied Ravel, kavel 1-4'. Uitgaande van deze waardestellende inventarisatie wordt het beleid vastgesteld voor het behoud en/of documentatie van eventuele archeologische overblijfselen in verband met toekomstige bouwplannen.

Het plangebied kent geen wettelijk beschermde archeologische monumenten (Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Bovendien is het plangebied volgens de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland (CHW) vrij van zones met een archeologische waardering. Het

verwachtingsbeeld van de AMK en CHW is echter algemeen van aard en dient in het kader van de bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt. Daartoe is een historisch topografische analyse en een ruimtelijk onderscheid van de archeologische verwachtingen opgesteld.

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Ook zijn er geen concrete aanwijzingen over de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Concrete aanwijzingen over de kwaliteit van archeologische sporen zijn daarom niet voorhanden. De waardestelling is gebaseerd op een historisch topografische inventarisatie van kaartmateriaal, archiefbronnen en publicaties, in samenhang met archeologische informatie over vergelijkbare locaties in de directe omgeving. Uitgaande van de inventarisatie zijn binnen de plangebieden geen obstakels in de vorm van funderingen te verwachten. Wel kunnen binnen het gebied sporen aanwezig zijn van verkavelingsloten of afval van de omringende bewoning. Al deze archeologische sporen vertonen een vergelijkbaar ruimtelijke patroon met een wijde verspreiding en een lage trefkans. Dit resulteert in een lage archeologische verwachting.

Ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van de plangebieden dient met(sub)recente verstoringen en ophogingen rekening te worden gehouden. Op grond van de historisch-topografische inventarisatie kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van de plangebieden geen archeologische resten meer in de bodem aanwezig zijn.

Daarmee is het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen. Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is. Als toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden dienen deze bij de gemeente aangemeld te worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

In de Zuidas speelt duurzaamheid al jaren een prominente rol, hetgeen ook uitgewerkt is in het Duurzaamheidsplan van de Zuidas (2008). Belangrijk duurzaamheidsaspect aan het concept van de Zuidas is dat op één locatie sprake is van een sterke verdichting rondom een OV-knooppunt. Door realisatie van kantoorruimte, woningen en voorzieningen op één locatie die goed met het openbaar vervoer te bereiken hoeven dergelijke ontwikkelingen niet op diverse andere locaties gerealiseerd te worden.

Het Duurzaamheidsplan Zuidas van mei 2008 bevat de volgende ruime definitie van duurzaamheid: 'duurzame ontwikkeling staat voor het behoud van de natuurlijke omgeving, minimaal gebruik van niet-vernieuwbare bronnen en materialen, het ondersteunen van sociale vooruitgang door gezondheid en welzijn, gelijkheid en kansen, en het bevorderen van verbonden, actieve en veilige gemeenschappen en economische groei'. Ook wordt het Brundtland-rapport (1987) aangehaald: 'Een duurzame ontwikkeling geeft vorm aan de behoeftes van de huidige tijd zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties te beperken'.

In het Duurzaamheidsplan Zuidas is een groot aantal concrete plannen en acties opgenomen. Deze zijn opgehangen aan acht aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. Voor elk aandachtsgebied is tevens een aantal concrete maatregelen of acties benoemd. De aandachtsgebieden zijn:

1. Energie en CO₂
2. Gezondheid en welzijn
3. Diversiteit en maatschappelijke verantwoordelijkheid
4. Materiaal
5. Afval
6. Verkeer en mobiliteit
7. Microklimaat
8. Ecologie en landschap

Op enkele thema's wordt hieronder nader ingegaan. Voor een uitgebreide en volledige beschrijving kan het Duurzaamheidsplan Zuidas geraadpleegd worden.

Algemeen

De hoge concentratie van wonen en werken aan de Zuidas vergroot de mogelijkheden om op projects- en gebiedsniveau efficiëncyslagen te maken waar het gaat om (gemeenschappelijke) voorzieningen, het gebruiken van energieoverschotten voor energietekorten, etc. In de ondergrond dienen daarvoor de voorzieningen te worden getroffen. Eerder heeft Zuidas al aangetoond dat de aanleg van een integrale leidingentunnel de nagestreefde efficiency naderbij brengt. In ontwerpen van gebouwen en ook van een gebied kan rekening worden gehouden met voorzieningen als PV-panelen die nu nog (te) duur zijn, maar waarvan een prijsdaling wordt voorzien. Flexibiliteit is daarbij het leidende principe.

Klimaat en water

Het beperken van het 'urban heatisland effect' is een stedenbouwkundige en architectonische opgave. De diverse stedenbouwkundige plannen voorzien reeds in voldoende 'natuurlijke ventilatie' van het gebied, zonder dat dit leidt tot windhinder in andere seizoenen. Materiaalgebruik voor de gevels van gebouwen en bomen kunnen het effect verder beperken. Het gebied is echter wel een stedelijk gebied. Enige extra opwarming in de zomer is niet te voorkomen.

Materiaal en afval

De Zuidas zelf zet vooral in op het voorkomen van afval door 'slimmer' te bouwen. Hierdoor zijn gewichtsbesparingen bij gebouwen mogelijk tot 60%. Dat scheelt niet alleen materiaal, maar ook transport en het voorkomen van het afvoeren van bouw materiaal als afval. In de openbare ruimte wordt door standaardisering van het materiaal de mogelijkheid van hergebruik groter. Slimme aanleg van (ondergrondse) infrastructuur moet ertoe leiden dat de openbare ruimte niet voortdurend 'op de schop' hoeft.

Leefklimaat

De onderlinge cohesie wordt vergroot door realisatie van de verschillende deelgebieden van de Flanken. Het leefklimaat wordt hierdoor duidelijk versterkt, omdat dan sprake is van doorlopende structuren, minder braakliggende/donkere plekken, waardoor het gebied toekomstvaster wordt.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. 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.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen de plankaart genoemd) en regels (voorheen de voorschriften), vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De 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. Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende 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 bestemmingsplanvoorschriften en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de voorschriften en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de voorschriften per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de plankaart verbonden zijn met één of meer voorschriften, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan zoveel mogelijk ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Daarbij wordt uitgegaan van minimale en maximale bouwhoogten. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is.

16.2 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1 (begrippen) geeft voor een aantal begrippen een definitie. Ter verduidelijking, maar vooral ook om de begrippen duidelijk in te kaderen.

Artikel 2 (Wijze van meten) geeft aan op welke wijze de verschillende meeteenheden in de regels moeten worden bepaald.

Artikel 3 (Groen) geeft een regeling voor de gronden rondom het te bebouwen bestemmingsvlak 'wonen'. De bestemming is 'Groen', maar binnen deze bestemming is het ook mogelijk om onder meer rijwegen en fiets- en voetpaden te realiseren. Tevens is het gangbare gebruik als erf toegestaan, waaronder bijvoorbeeld begrepen de plaatsing van afvalcontainers, fietsenrekken en dergelijke. Het gebruik ten behoeve van horeca is binnen het daartoe aangegeven vlak toegestaan om een terras (deels ook boven het water binnen het desbetreffende bestemmingsvlak) bij de voorziene horecainrichting mogelijk te maken. Het gebruik als parkeerplaats is mogelijk, met een beperking tot 30% van het bestemmingsvlak.

Artikel 4 (Water) schrijft voor dat ter plaatse een waterpartij moet worden gerealiseerd. Een steiger, al dan niet ten behoeve van een horecaterras, behoort, binnen het in dat verband aangegeven vlak, ook tot de mogelijkheden. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

Artikel 5 (Wonen) biedt ruimte voor de studentenwoningen, met de daarbij aangegeven voorzieningen. De bouwregels zijn grotendeels randvoorwaarden die volgen uit de Wet geluidhinder; dove gevel of vriesgevel, aaneengesloten bebouwing en een geluidluwe zijde. Het begrip 'student' in 'studentenwoningen' moet overeenkomstig de begripsbepaling in artikel 1 worden uitgelegd als zijnde iemand die ingeschreven staat aan een onderwijsinstelling van MBO, HBO of universiteit.

Voor de horecavestiging geldt een specifieke gebiedsaanduiding. De overige functies zijn binnen het gehele bestemmingsvlak toegestaan. Voor wat betreft de functie 'wonen' gaat het daarbij ook om de bijbehorende bergingen, fietsenstallingen en dergelijke.

De functies genoemd in artikel 5.1 onder g en verder zijn de functies die mogelijk zijn als de bebouwing in een kleinere omvang wordt gerealiseerd dan het op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak.

Artikel 6 t/m 10 zijn standaardbepalingen zoals deze in min of meer elk (Amsterdams) zijn opgenomen.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

Aangezien dit bestemmingsplan een bouwplan in de zin van de artikel 6.12 Wro mogelijk maakt dient het verhaal van de kosten van de grondexploitatie verzekerd te zijn, dit kan met behulp van een exploitatieplan of op andere wijze. Ingevolge artikel 6.12, lid 2 Wro, kan de gemeenteraad besluiten om af te zien van het opstellen van een exploitatieplan indien het verhaal van de kosten anderszins verzekerd is. De eenmalige investeringskosten voor het bouwrijp maken en inrichting van de openbare ruimte worden gedekt door jaarlijkse opbrengsten uit de grondverhuur over de looptijd van het project. Opgemerkt zij nog dat de gemeente Amsterdam eigenaar blijft van de gronden waarop de ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorgenomen.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Inspraak

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is onderwerp geweest van een informatiebijeenkomst, gehouden op 7 november 2011. Daarnaast is eenieder de mogelijkheid geboden om een reactie te geven op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Een verslag van deze bijeenkomst is als bijlage bij dit plan gevoegd. Naar aanleiding van deze reacties is in de regels van het concept-ontwerpbestemmingsplan de voorwaarde opgenomen dat afvalvoorzieningen in pandig moeten worden gerealiseerd. Ook is een expliciete fietsparkeernorm van 1,5 fietsparkeerplaats per woning opgenomen. Deze fietsparkeerplaatsen dienen in pandig te worden gerealiseerd.

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

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro is het concept-ontwerpbestemmingsplan naar de volgende instanties verstuurd:

1. Dagelijks Bestuur stadseel Zuid
2. Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart
3. Kamer van Koophandel Amsterdam, Afdeling Regiostimulering
4. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed, Directie West
5. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Directie Regionale Zaken, vestiging West
7. Provincie Noord-Holland, Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen, Unit Vergunningen Omgeving
8. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
9. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland
10. Stadsregio Amsterdam
11. VROM-Inspectie/ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie uitvoering, Programma Borging Ruimtelijke Rijksbelangen
12. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet, Sector Klant, Markt & Relaties

Uitsluitend van de aangeschreven instantie onder 12 is een reactie ontvangen.

Reactie Waterschap Amstel Gooi en Vechtstreek

1. Onder paragraaf 11.3 (Beleid) staat gedateerd beleid; per 1 december 2011 wordt de nieuwe Keur AGV van kracht en daarmee zijn de op bladzijde 36 genoemde artikelnummers inclusief de Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud niet meer van toepassing. Ook is het Nationaal Bestuursakkoord Water opgevolgd door het Bestuursakkoord Water. Ik verzoek u deze overeenkomstig ons voorstel tekst aan te passen.

Reactie:

De toelichting is overeenkomstig de aanbeveling aangepast.

2. Ik verzoek u de ruimte op de verbeelding voor het terras boven de waterpartij aan te passen aan de gestelde voorwaarden uit de Beleidsregels van de Keur.

Reactie:

De omvang van de aanduiding op de plankkaart is zodanig dat enige flexibiliteit bestaat ten aanzien van de uiteindelijke locatie. Het is juist de meerwaarde van een toetsing aan de Keur dat hiermee nog nadere eisen kunnen worden gesteld ten opzichte van de eisen die volgen uit het bestemmingsplan. Aldus is het naar ons idee niet opportuun om al bij het opstellen van het bestemmingsplan de mogelijke locatie van een steiger nader in te perken.

3. Ik verzoek u om in paragraaf 11.4 onder 'Waterkwaliteit en riolering' op te nemen dat het plaatsen van een fontein ten behoeve van de waterkwaliteit met de waterbeheerder is besproken en dit tot een reële optie behoort om de waterkwaliteit te verbeteren.

Reactie:

De toelichting is overeenkomstig dit verzoek aangepast.

4. Ik verzoek u de eindsituatie zoals deze wordt verbeeld aan de Werkgroep Water Zuidas mee te geven. De ontwikkeling wordt zo meegenomen (op plangebiedsniveau) in de Zuidaswaterbalans, in het geohydrologische- en in het hydraulische model. Op plangebiedsniveau kan zo een cumulatieve beoordeling van de ontwikkeling plaatsvinden.

Reactie:

De werkgroep zal dienovereenkomstig worden geïnformeerd.

5. Wij maken u erop attent dat de groenstrook tussen het water en woonvlak ingericht moet kunnen worden ten behoeve van de uitbreiding van de 'verkleinde' waterdriehoek - zonder excessieve kosten. Houdt hier rekening mee tijdens het positioneren van de studentenhuisvesting. Eveneens kan het ontwikkelen van parkeerplaatsen op deze strook ontwikkelingen en uitbreidingen van de verkleinde driehoek in de toekomst frustreren. Dit raden wij daarom ook af.

Reactie:

De bestemming 'Groen' laat geen gebouwen toe. Aldus wordt voorkomen dat een eventuele uitbreiding van de waterdriehoek door bebouwing onmogelijk of kostbaar wordt. In aanvulling hierop is het bestemmingsplan naar aanleiding van deze opmerking gewijzigd, met dien verstande dat binnen de bestemming 'Groen' ook water mag worden gerealiseerd.

Regels

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 Wijze van meten	9
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	10
Artikel 3 Groen	10
Artikel 4 Water	11
Artikel 5 Wonen	12
Hoofdstuk 3 Algemene regels	14
Artikel 6 Anti-dubbeltelregel	14
Artikel 7 Algemene gebruiksregels	15
Artikel 8 Algemene afwijkingsregels	16
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	17
Artikel 9 Overgangsrecht	17
Artikel 10 Slotregel	18

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0363.M1001BPGST-met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.2 plan:

het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel van de gemeente Amsterdam.

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 aanduidingsvlak

Een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.5 antenne-installatie

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

1.6 antennedrager

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

1.7 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.

1.8 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.

1.9 bebouwing

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

1.10 bestaande bebouwing of gebruik

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

1.11 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 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.

1.14 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.15 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.

1.16 brutovloeroppervlakte (bvo)

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

1.17 consumentverzorgende dienstverlening

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

1.18 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.

1.19 dove gevel

een bouwkundige constructie waarin,

- a. geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

1.20 gebouw

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

1.21 geluidluwe zijde

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

1.22 geluidwerend vlies

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen, als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.23 groenvoorziening

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

1.24 hogere waarde

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

1.25 horeca I

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

1.26 horeca II

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

1.27 horeca III

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

1.28 horeca IV

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

1.29 horeca V

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg, bed & breakfast, en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

1.30 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.31 maatschappelijke dienstverlening

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

1.32 nutsvoorziening

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

1.33 peil

Onder het peil wordt verstaan:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het plaatselijk aan te houden waterpeil.

1.34 plankaart

De plankaart van het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel.

1.35 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel.

1.36 prostitutie

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

1.37 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.38 seksinrichting

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin tegen betaling handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard. Hieronder worden mede begrepen een seksbioscoop, -theater, -automatenhal en -winkel en naar de aard daarmee te vergelijken inrichtingen.

1.39 student

Persoon die ingeschreven is bij een voltijds studie aan een MBO-, HBO- of universiteit.

1.40 terras

Een buiten de besloten ruimte liggend deel van het horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden ten dienste van het horecabedrijf en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt.

1.41 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.

1.42 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen 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.

1.43 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.44 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouden.

1.45 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten die bestaan uit het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een 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.

2.2 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.

2.3 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

de bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

2.4 de bouwhoogte van een antenne-installatie

Tussen de voet van de antennedragers en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antennedragers aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antennedragers het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antennedragers.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de (digitale) verbeelding voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. siertuinen en erven;
- c. rijwegen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. (sier)water en waterberging;
- f. waterwegen;
- g. waterstaatkundige werken en voorzieningen;
- h. ongebouwde parkeervoorzieningen;
- i. horeca III en IV
- j. infrastructurele voorzieningen;
- k. nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op de in lid 13.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming en met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Maximale bouwhoogte: 4 meter;
- b. Maximale bebouwd oppervlak: 100 m²;
- c. Voorzieningen ten behoeve van horeca III en IV zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'terras' (tr).

3.3 Specifieke gebruiksregels

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

- a. Het gebruik als rijweg is uitsluitend toegestaan voor zover het rijwegen betreft met een maximumsnelheid van 30 km per uur of minder.
- b. Voor het gebruik als rijweg en ongebouwde parkeervoorziening gezamenlijk geldt een maximum percentage van 30 % van het bestemmingsvlak.
- c. Voor ongebouwde parkeervoorzieningen geldt een minimum aantal parkeerplaatsen van 13 en een maximum aantal van 40 parkeerplaatsen.
- d. Het gebruik ten behoeve van horeca III en IV is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'terras' (tr).

Artikel 4 Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de (digitale) verbeelding voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. (sier)water en waterberging;
- b. waterwegen;
- c. waterstaatkundige werken en voorzieningen;
- d. horeca III en IV
- e. nutsvoorzieningen.

4.2 Bouwregels

Op de in lid 4.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming en met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte: 3 meter;
- b. Voorzieningen ten behoeve van horeca III en IV zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'terras' (tr).

4.3 Specifieke gebruiksregels

Het gebruik ten behoeve van horeca III en IV is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'terras'(tr).

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de voor Wonen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. detailhandel;
- c. consumentverzorgende dienstverlening;
- d. maatschappelijke dienstverlening;
- e. zakelijke dienstverlening;
- f. horeca III en IV;
- g. groenvoorzieningen;
- h. siertuinen en erven;
- i. rijwegen;
- j. fiets- en voetpaden;
- k. infrastructurele voorzieningen;
- l. nutsvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

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

- a. Maximale bouwhoogte gebouwen: 30 meter
- b. Maximale bouwhoogte bouwwerken geen gebouwen zijnde: 4 meter
- c. De eerstelijns bebouwing ten dienste van de functie wonen, aan de noordzijde, westzijde en oostzijde van het bestemmingsvlak dienen te zijn voorzien van een dove gevel, dan wel een geluidwerend vlies.
- d. In afwijking van het bepaalde onder c geldt het daar bepaalde niet voor:
 - de eerste bouwlaag aan de westzijde op een afstand van ten minste 40 meter van de noordelijke bestemmingsgrens;
 - de tweede en derde bouwlaag aan de westzijde op een afstand van ten minste 54 meter van de noordelijke bestemmingsgrens;
 - de eerste tot en met de zesde bouwlaag aan de oostzijde;
 - de zevende en achtste bouwlaag aan de oostzijde op een afstand van ten minste 40 meter van de noordelijke bestemmingsgrens;
 - de negende bouwlaag en hoger aan de oostzijde op een afstand van ten minste 22 meter van de noordelijke bestemmingsgrens.
- e. De eerstelijns bebouwing aan de noordzijde, westzijde en oostzijde dient over de gehele bouwhoogte aaneengesloten te worden gebouwd.
- f. Woningen met een zijde waarbij de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder wordt overschreden, dienen te zijn voorzien van een geluidluwe zijde.
- g. In afwijking van het bepaalde onder f geldt het daar bepaalde niet voor de bovenste bouwlaag.
- h. De ontsluiting van woningen op de hogere bouwlagen is, voor zover gerealiseerd aan de naar bestemmingsgrens gekeerde gevel, uitsluitend aan de noordzijde van het bestemmingsvlak toegestaan.
- i. Fietsparkeerplaatsen en de opslag van afval(containers) dienen inpandig te worden gerealiseerd.

5.3 Afwijking van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 5.2 onder c, voor (delen van) een gebouw indien is aangetoond dat ter plaatse van (het betreffende deel van) die gevel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder, dan wel wordt voldaan aan de vastgestelde hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

5.4 Specifieke gebruiksregels

- a. Woningen mogen uitsluitend worden bewoond door studenten.
- b. Voor wat betreft het aantal woningen gelden de volgende maxima:
 - eerstelijnsbebouwing aan de noordzijde: maximaal 320 woningen;
 - eerstelijnsbebouwing aan de oostzijde: maximaal 200 woningen;
 - eerstelijnsbebouwing aan de westzijde: maximaal 170 woningen;
 - eerstelijnsbebouwing aan de zuidzijde: maximaal 330 woningen;
 - totaal: maximaal 1000 woningen.
- c. Voor wonen geldt een minimum aantal fietsparkeerplaatsen per woning van 1,5.
- d. Het gebruik ten behoeve van horeca III en IV is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'horeca' (h).
- e. Voor de functies genoemd in lid 5.1 onder b tot en met f geldt een maximaal vloeroppervlak per vestiging van 250 m² en een gezamenlijk maximaal vloeroppervlak van 1000 m².
- f. In afwijking van het onder e aangegeven maximale vloeroppervlak per vestiging is 1 vestiging toegestaan met een maximaal vloeroppervlak van 500 m².
- g. De hoofdontsluiting van het bestemmingsvlak dient te zijn gesitueerd aan de oostzijde van het bestemmingsvlak;
- h. De ontsluiting ten behoeve van het laden en lossen dient te zijn gesitueerd aan de noordzijde van het bestemmingsvlak.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 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 7 Algemene gebruiksregels

Onder verboden gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik dan wel het laten gebruiken van gronden en bebouwing ten dienste van:

1. telefoneerinrichting of belhuis, automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop;
2. de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften ontheffing kan worden verleend, zijn burgemeester en wethouders bevoegd ontheffing te verlenen van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan, ten behoeve van geringe afwijkingen 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 1 meter.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 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 bouwvergunning, 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 bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10% zijn.
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

9.2 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 in het eerste lid, 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 in het eerste lid, 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 eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel.