

Stadsdeel Bos en Lommer

bestemmingsplan Laan van Spartaan

procedure

Concept ontwerp bestemmingsplan d.d. 15-05-2006

Ontwerp bestemmingsplan d.d. 13-03-2007

Bestemmingsplan vastgesteld d.d. 04-07-2007

Algemene inhoudsopgave

Toelichting

1. Inleiding
2. Gebiedsvisie
3. Juridische planbeschrijving
4. Beleidskader
5. Programma
6. Milieuaspecten
7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bijlage

Toelichting Staat van Inrichtingen

Voorschriften

- Hoofdstuk I Inleidende bepalingen
Hoofdstuk II Bestemmingen en gebruik
Hoofdstuk III Algemene bepalingen
Hoofdstuk IV Overgangs- en slotbepalingen

Bijlagen

1. Staat van Inrichtingen
2. Staat van Horeca-activiteiten

Plankaart

Het bestemmingsplan Laan van Spartaan bestaat uit:

1. Toelichting, voorschriften en plankaart (dit boekwerk)
2. Separate bijlagen:
 - Nota van antwoord
 - Mer-beoordeling
 - Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï
 - Akoestisch onderzoek industrielawaaï
 - Luchtkwaliteitsonderzoek
 - Onderzoek externe veiligheid A10
 - Ecologisch onderzoek
 - Indicatief en aanvullend bodemonderzoek
 - Archeologische quickscan
 - Windhinderonderzoek

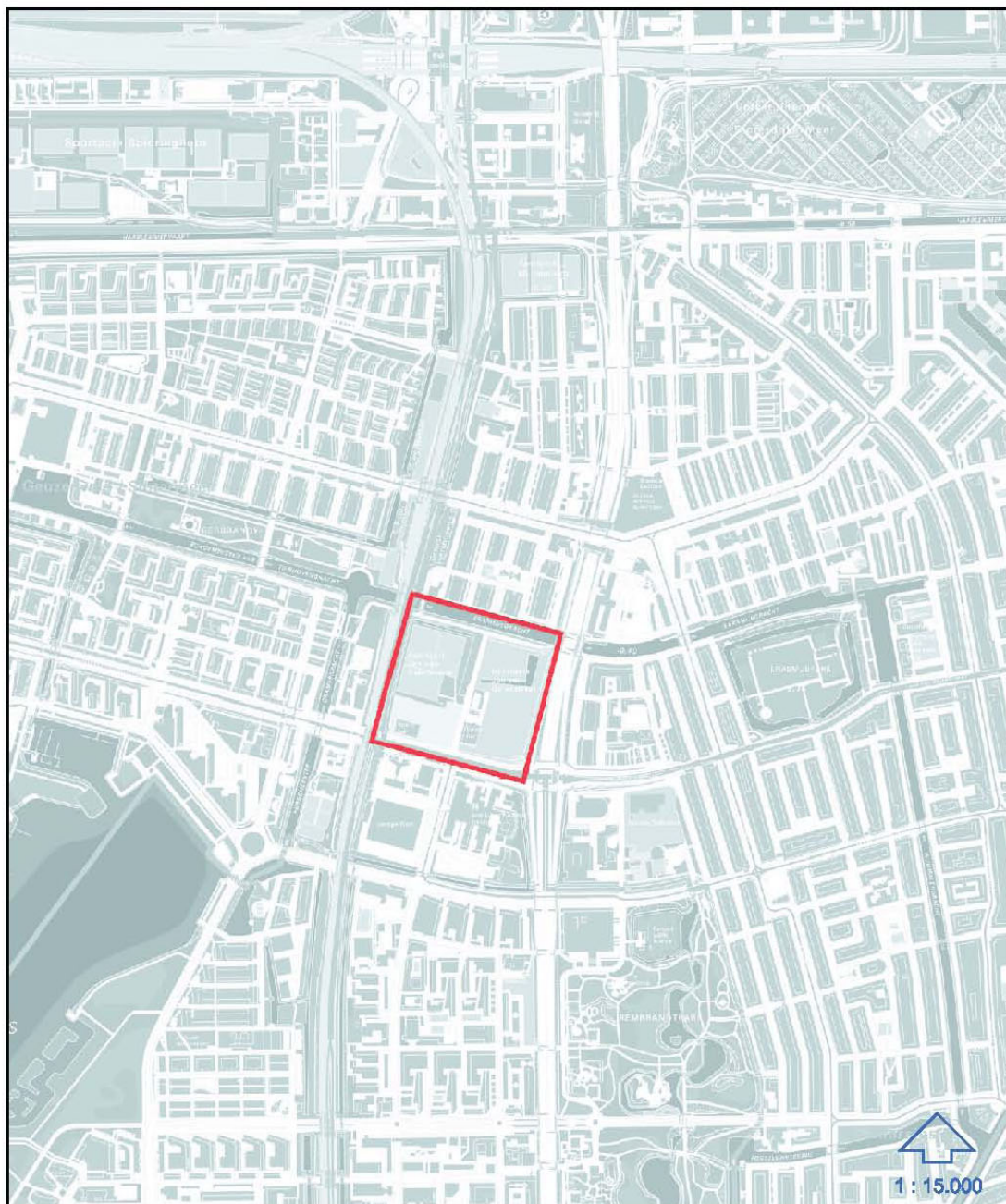
Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	5
2. Gebiedsvisie	9
2.1. Bestaande situatie	9
2.2. Toekomstige situatie	9
3. Juridische planbeschrijving	13
3.1. Opbouw voorschriften	13
3.2. Verantwoording planvorm	13
3.3. Bestemmingsregeling	14
3.4. Handhaving	17
4. Beleidskader	19
4.1. Rijksbeleid	19
4.2. Provinciaal en regionaal beleid	20
4.3. Gemeentelijk beleid	20
4.4. Beleid stadsdeel Bos en Lommer	21
4.5. Conclusie	25
5. Programma	26
5.1. Wonen	26
5.2. Sportvoorzieningen	27
5.3. Kantoren en bedrijven	27
5.4. Detailhandel, dienstverlening en horeca	27
5.5. Maatschappelijke voorzieningen	27
5.6. Verkeer	28
6. Milieuaspecten	30
6.1. M.e.r.-beoordeling	30
6.2. Geluid	31
6.3. Schiphol	40
6.4. Externe veiligheid	40
6.6. Luchtkwaliteit	43
6.7. Bodemkwaliteit	45
6.8. Water	45
6.9. Archeologie	47
6.10. Horeca	47
6.11. Bedrijven	47
6.12. Leidingen	48
6.13. Ecologie	48
6.14. Bezonning	50
7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
7.1. Economische uitvoerbaarheid	52
7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
7.3. Overleg ex artikel 10 Bro	52

Bijlage:

Toelichting op de Staat van Inrichtingen

Figuur 1 ligging Plangebied



1. Inleiding

5

Aanleiding

In januari 2002 is door de stadsdeelraad het Plan van Aanpak actualiseren bestemmingsplannen vastgesteld. In dit Plan van Aanpak is vastgelegd welke bestemmingsplangebieden er zijn en wanneer welk bestemmingsplan wordt geactualiseerd. Het bestemmingsplan Laan van Spartaan is één van de te actualiseren bestemmingsplangebieden.

Het plangebied Laan van Spartaan zal getransformeerd worden van sportterrein naar een gemengd stedelijk gebied, waarin sportvoorzieningen worden gecombineerd met circa 1100 woningen (waaronder zorgwoningen), onderwijsvoorzieningen, bedrijven, kantoren en diverse andere voorzieningen. Het bestemmingsplan is erop gericht deze ontwikkeling mogelijk te maken. Door dit bestemmingsplan zal tevens het geldende juridische kader geactualiseerd worden. Reeds in 2002 is gestart met de opzet voor dit bestemmingsplan. Door de veranderingen in het project ten aanzien van het programma en het stedenbouwkundig plan is ervoor gekozen het plan later in procedure te brengen. Hierdoor is het bestemmingsplan beter afgestemd op de gewenste ontwikkelingen zoals die in de kaders zijn vastgelegd.

De uitgangspunten voor de herontwikkeling van het plangebied zijn weergegeven in diverse beleidsdocumenten. Deze documenten vormen de basis voor dit bestemmingsplan.

	vastgesteld door stadsdeelraad/gemeenteraad
Nota van Uitgangspunten (NvU)	8 maart 2000
Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)	4 december 2002
SPvE met amendement	25 februari 2004 / 16 juni 2004
Stedenbouwkundig Plan (SP) Noord	28 september 2005
Stedenbouwkundig Plan (SP) Zuid	20 juli 2006
Amendement op Stedenbouwkundig Plan Noord	20 juli 2006
Realisatieovereenkomst Noord (met VOF de stadstuinen, samenwerking tussen Bouwfonds en Ymere)	21 juli 2006

De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn onderdeel van de grootschalige vernieuwing van de westelijke tuinsteden. Voor een beschrijving van de vernieuwingsplannen en een overzicht van de verschillende deelplannen, wordt verwezen naar het Ontwikkelingsplan Richting Parkstad 2015. In 2001 is dit plan vastgesteld door de betrokken stadsdeelraden, de gemeenteraad en de betrokken corporaties. In 2003 is een aanvulling op het ontwikkelingsplan vastgesteld door dezelfde organen.

Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Bos en Lommer in het westelijke deel van Amsterdam tussen de A10 West en het ringspoor (zie figuur 1). Het plangebied wordt aan vier zijden begrensd door belangrijke infrastructuurlijnen. Aan de zuidzijde ligt de plangrens op de as van de Jan van Galenstraat, aan de westzijde in het midden van het ringspoor, aan de noordzijde in het midden van de Erasmusgracht en aan de oostzijde op de westrand van het talud van de rijks-weg A10. In figuur 2 is de globale begrenzing van het plangebied aangegeven, alsmede de bestaande situatie.

Vigerend bestemmingsplan

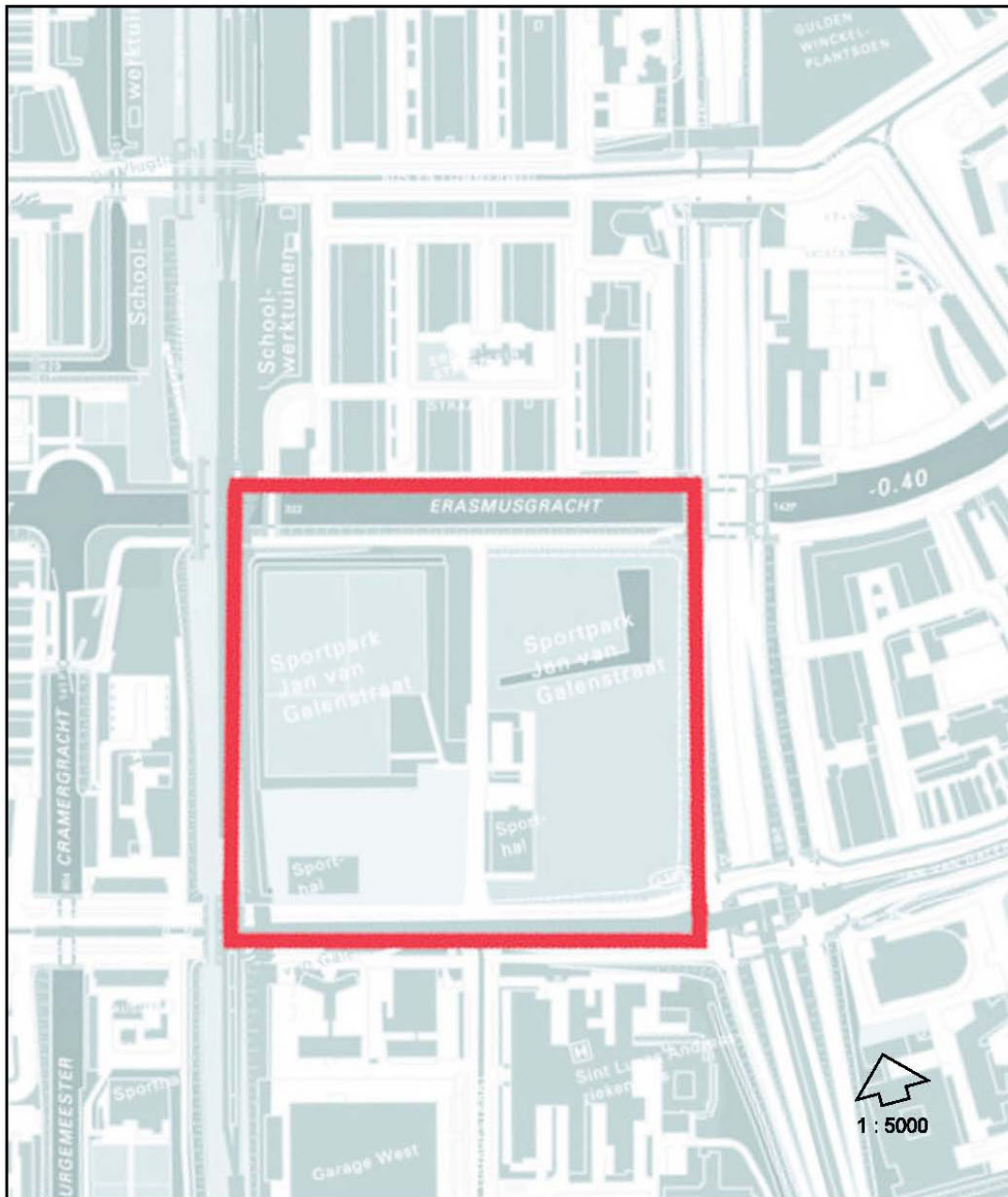
Voor het plangebied vigeert het Uitbreidingsplan Slotermeer dat een nadere uitwerking is van het Algemeen Uitbreidingsplan. Dit Uitbreidingsplan Slotermeer is vastgesteld op 12 juli 1939. Gedeputeerde Staten heeft het plan goedgekeurd op 14 februari 1940.

Op basis van dit Uitbreidingsplan zijn de gronden thans bestemd voor sportterrein, volkstuinen, schoolwerktuinen of speeltuinen.

Planvorm

Het bestemmingsplan is het juridisch kader waarbinnen de herontwikkeling van het plangebied kan worden gerealiseerd. Het plan heeft de vorm van een globaal eindplan conform artikel 10

Figuur 2 Begrenzing plangebied.



van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op basis van dit bestemmingsplan kunnen de beoogde nieuwe ontwikkelingen zonder verdere uitwerking van de bestemming of andere juridisch planologische procedures worden uitgevoerd.

Vanwege de akoestische situatie in het plangebied worden er een aantal randvoorwaarden gesteld aan de nieuwe bebouwing, zoals minimale en maximale bouwhoogten. Daarnaast is, waar mogelijk, binnen duidelijke grenzen een bepaalde mate van flexibiliteit opgenomen. De gekozen planvorm zorgt voor flexibiliteit enerzijds en bewaking van de kaders en het akoestisch onderzoek anderzijds.

Leeswijzer

In het eerste gedeelte van het bestemmingsplan in hoofdstuk 2 en 3, is de gewenste ontwikkeling van Laan van Spartaan beschreven met daarbij de juridische regeling. Op deze wijze kunnen de gebruikers (burgers en plantoetsers) volstaan met het lezen van deze hoofdstukken. Hoofdstuk 4 tot en met 6 bevatten het beleid, de onderzoeken en andere analyses op basis waarvan de uiteindelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Hoofdstuk 7 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan.

Figuur 3 Toekomstige situatie

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie voor het plangebied beschreven. Hierbij wordt eerst ingegaan op de bestaande situatie in het plangebied en vervolgens op de toekomstige situatie, waarbij toegelicht wordt hoe het Jan van Galensportpark herontwikkeld wordt tot Laan van Spartaan.

2.1. Bestaande situatie

Het plangebied is een rechthoekig terrein dat aan vier zijden duidelijk wordt begrensd. Aan de noordkant door de Erasmusgracht, aan de oostzijde door de A10, aan de zuidzijde door de Jan van Galenstraat en aan de westzijde door het ringspoor. Het gebied wordt doorsneden door de Rinus Michelslaan. Door zijn ligging aan de A10, de Jan van Galenstraat en het ringspoor (met halte) is het terrein goed bereikbaar voor zowel auto als openbaar vervoer. Het gebied is ook goed ontsloten voor het langzaam verkeer door de fietspaden langs de Erasmusgracht en de Jan van Galenstraat. Deze fietspaden maken onderdeel uit van het stedelijk recreatieve netwerk en het zogenaamde Hoofdnet Fiets.

Huidig gebruik

Momenteel is het gebied nog deels in gebruik voor verschillende binnen- en buitensportfuncties. Ten westen van de Rinus Michelslaan is het nieuwe clubgebouw van voetbalvereniging VVA/Spartaan in aanbouw. In het noordelijke deel van het plangebied is inmiddels gestart met de werkzaamheden ter voorbereiding van de aanleg van de openbare ruimte.

Plangebied in relatie tot de omgeving

In ruimtelijk opzicht bevindt het plangebied zich in een overgangszone tussen de vooroorlogse stad met gesloten bouwblokken en de naoorlogse Westelijke Tuinsteden met een open verkaveling. Het gebied maakt onderdeel uit van ParkStad, de benaming voor de Westelijke Tuinsteden, die één van de ambities voor de Westelijke Tuinsteden weergeeft: herkenbaar en aantrekkelijk met meer park, meer stad.

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de Kolenkitbuurt, een gebied dat eveneens onderdeel uitmaakt van de Westelijke Tuinsteden. De bebouwing bestaat uit woongebouwen in vijf bouwlagen. Voor deze buurt is een vernieuwingsplan opgesteld, waarbij onder andere aandacht is besteed aan veranderingen in de woningvoorraad. Hiervoor is reeds een bestemmingsplan vastgesteld. Ten zuiden van het plangebied bevinden zich onder andere het Lucas Andreas ziekenhuis en de GVB-garage.

2.2. Toekomstige situatie

Door de beoogde hoofdstructuur wordt het gebied onderverdeeld in een aantal deelgebieden. Hieronder wordt eerst ingegaan op de hoofdstructuur en vervolgens wordt de visie op de verschillende deelgebieden weergegeven (zie figuur 3).

Hoofdstructuur

Op hoofdlijnen zal de invulling van het gebied bestaan uit een open middengebied met daaromheen intensieve, stedelijke bebouwing. Het gebied zal in ruimtelijke en programmatische zin zoveel mogelijk aansluiten op de omgeving. Zo zal in het noordelijk deel van de locatie een woongebied gerealiseerd worden dat, in relatie tot de Kolenkitbuurt, de woonfunctie aan de Erasmusgracht versterkt. In het zuidelijk deel van de locatie zullen, naast woningen, ook voorzieningen in de sfeer van zorg, educatie, sport en ontspanning een plaats krijgen. Ook door de verbetering van langzaamverkeersroutes naar de voorzieningen buiten het plangebied en door verbetering van het recreatieve netwerk (waaronder het waternetwerk) zal de relatie van het plangebied met de omgeving verbeteren.

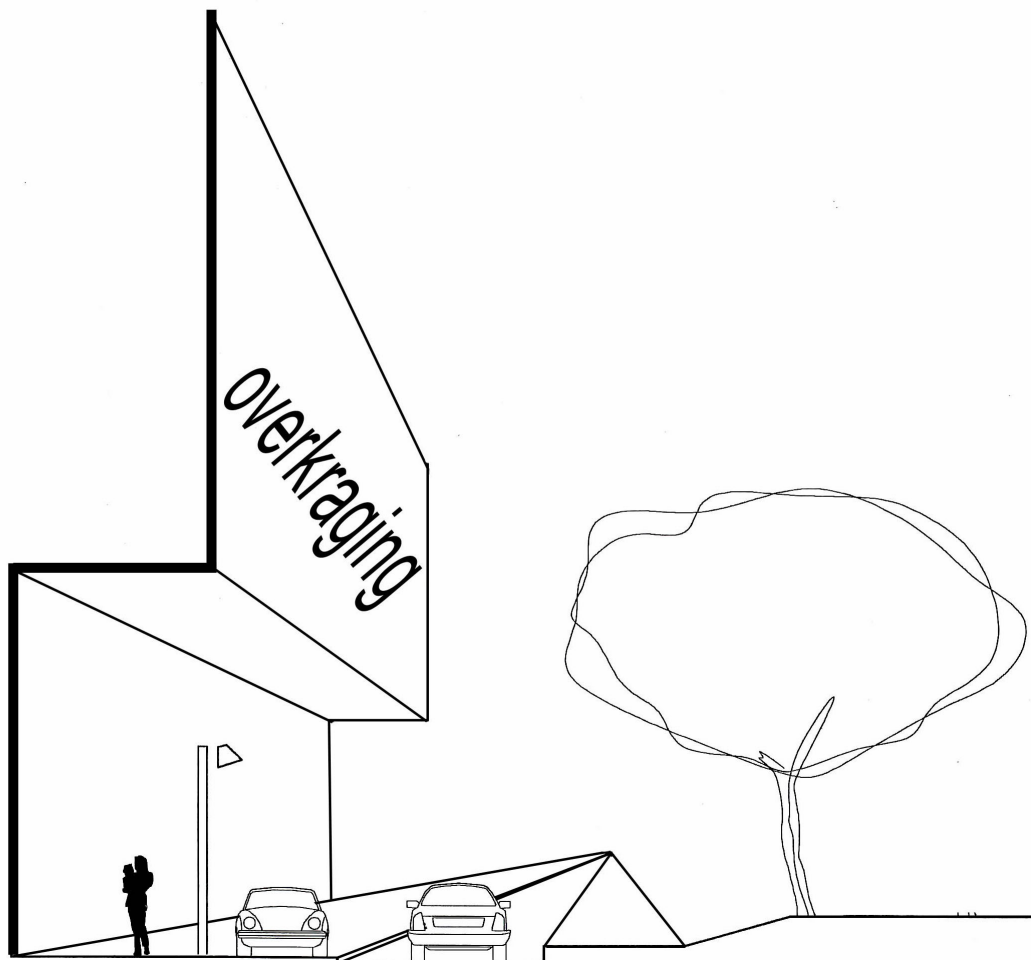
Langs de A10 wordt een gebouw gerealiseerd dat de oostelijke rand van het plangebied markeert. Door de ruimtelijke geleding van dit gebouw wordt de aanwezigheid van de A10 zichtbaar gemaakt. Aan de noord- en zuidzijde van het plangebied worden wanden gerealiseerd. De

bebouwing aan de noordzijde is zowel op de Erasmusgracht als op het binnengebied georiënteerd. De bebouwing aan de zuidzijde is op de Jan van Galenstraat georiënteerd. De bebouwing rondom het middengebied is georiënteerd op deze open ruimte. Het middengebied is het werkelijke centrum van het plangebied.

Rondom het middengebied wordt de auto-ontsluiting van het gebied gerealiseerd. Deze sluit aan op het omringende wegensysteem via de Jan van Galenstraat ter hoogte van de Rinus Michelslaan. Tevens worden er eenrichtingswegen gerealiseerd rondom het noordelijk deel en het zuidelijk deel van het plangebied. Langs de flanken van het middengebied zullen in noord-zuidrichting langzaamverkeersverbindingen aangelegd worden die aansluiten op het bestaande fietspad langs de Erasmusgracht. Een nieuwe brug over de Erasmusgracht zal voor een tweede aansluiting op de Kolenkitbuurt zorgen. Deze beide bruggen zijn alleen bedoeld voor langzaam verkeer.

Overkragingen

In het stedenbouwkundig plan is gestreefd een gevarieerd gevelbeeld te bewerkstelligen. Het toepassen van overkragingen draagt hieraan bij doordat een gevel hierdoor meer plastiek (diepte verschil in de gevel) krijgt. Ook de levendigheid van de plint is erg belangrijk. Door overkragingen toe te laten ontstaat op maaiveld een prettige half besloten ruimte waar je (droog) kunt lopen. Door de overkraging verzelfstandigt de begane grond zich ruimtelijk van de bovenbouw en op deze manier wordt op een aantal plaatsen ruimtelijk duidelijk gemaakt dat er ook een programmatisch verschil is.



Deelgebieden

Het gebied is onder te verdelen in 4 deelgebieden: het noordelijk deel, oostelijk deel, zuidelijk deel en middengebied (zie figuur 3).

Noordelijk deel

De noordstrook is één stedenbouwkundige eenheid die is opgebouwd uit drie bouwblokken, en is gesitueerd tussen de Erasmusgracht en het middengebied. De blokken worden van elkaar gescheiden door twee openbare doorgangen (fiets- en wandelroutes tussen het middengebied en de Erasmusgracht). Het gebied bestaat uit een stevige wand aan de zijde van de Erasmusgracht en kleinschaliger bebouwing aan de kant van het binnengebied. Om variatie in de bebouwing te krijgen mag maximaal 25% van het oppervlak van de bebouwing aan de Erasmusgracht 33 meter hoog worden. Binnen de drie bouwblokken zijn binnenruimten te onderscheiden welke door bebouwing worden omsloten. Deze binnenruimten liggen op de parkeergarages waardoor deze boven maaiveld liggen. De parkeergarages zullen zodanig gerealiseerd worden dat ze niet zichtbaar zijn vanaf het openbaar gebied. In dit gebied worden maximaal 528 woningen gebouwd.

Om stedenbouwkundige en akoestische redenen is de wand langs de Erasmusgracht minimaal 24 en maximaal 30 meter hoog. Een deel van de wand wordt vanwege akoestische redenen uitgevoerd met dove gevels. Eveneens vanwege akoestische redenen wordt de gevel met het oostelijk blok verbonden. Door een 9 m hoge poort blijft de zichtlijn over de Erasmusgracht naar de Kolenkitbuurt bestaan.

Het lagere deel van de noordstrook heeft een bouwhoogte van maximaal 12 m, met uitzondering van het blok aan de westrand (maximaal 18 m – 24 m).

De benodigde parkeerplaatsen zullen binnen het bouwblok worden gerealiseerd.

Oostelijk deel

In de bebouwing in de ooststrook zullen voornamelijk woningen gerealiseerd worden. Het gaat hierbij om maximaal 370 woningen, waaronder studentenwoningen en zorggerelateerde woningen. Daarnaast is er ruimte voor niet-woonfuncties. Deze niet-woonfuncties bestaan uit kantoren, bedrijven, horeca, maatschappelijke en sport- en recreatieve voorzieningen, waaronder een klimhal. Het gebouw zal uit drie delen bestaan. De gebouwdelen worden met elkaar verbonden door een atrium en een poort.

De bebouwing in de ooststrook dient in verband met het wegverkeerslawaai van de A10 33 m hoog te worden. Om variatie in het gebouw te krijgen mag 35% van het oppervlak 48 m hoog worden. Het gebouw wordt, om geluid af te schermen voor de achterliggende woningen, door een hoge wand zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde verbonden met de overige bebouwing. Deze wand biedt met een poort van 9 m hoog doorzicht naar het binnengebied en verder naar de Kolenkitbuurt.

De benodigde parkeerplaatsen zullen binnen het bouwblok worden gerealiseerd.

Zuidelijk deel

De zuidstrook bestaat uit een drietal bouwblokken. De twee grootste bouwblokken liggen aan weerszijden van de centrale entree van het plangebied ter hoogte van de Rinus Michelslaan. Beide bouwblokken krijgen een levendige plint. De plint is herkenbaar als architectonisch element van beide bouwblokken en biedt ruimte aan de diverse publieksgerichte functies. Afhankelijk van het exacte ontwerp van de bouwblokken worden eventueel ook woningen in de plint gerealiseerd.

Het bouwblok ten oosten van de Rinus Michelslaan kent verschillende bouwhoogten. De zuid-, en oostrand van dit blok zijn het hoogst met een minimale en maximale bouwhoogte van 24 m. Op deze rand van het bouwblok mag een extra bouwlaag worden gerealiseerd tot een maximale bouwhoogte van 27 m. De zuid- en oostrand van het bouwblok dienen om stedenbouwkundige redenen één hoogte te krijgen. De maximale bouwhoogte van de rest van het blok is 15 tot 18 m. Om akoestische redenen mag deze achterliggende bebouwing alleen 18 m bedragen als de rand 27 meter hoog wordt. Daar waar het akoestisch relevant is, zijn minimale

bouwhoogten opgenomen. De oost- en zuidwand worden vanwege akoestische redenen met dove gevels uitgevoerd. De minimale bouwhoogte van de bebouwing aan de randen is hoger dan de maximale bouwhoogte van de achterliggende bebouwing aan het middengebied, waardoor er een afscherpende werking voor geluid optreedt.

Het bouwblok ten westen van de Rinus Michelslaan heeft aan de zuidzijde een minimale hoogte van 24 m en een maximale bouwhoogte van 27 m. Ook hierbij geldt dat deze rand van het bouwblok in zijn geheel dezelfde hoogte dient te krijgen. Aan de oostzijde is de maximale bouwhoogte 18 m. Om de entree naar het binnengebied te markeren, is hier een hoogteaccent langs de Rinus Michelslaan mogelijk van maximaal 51 m hoog.

De bouwvolumes aan de westzijde en aan de kant van het middengebied krijgen een maximale bouwhoogte van 15 of 18 m. Om akoestische redenen kan deze achterliggende bebouwing alleen 18 m hoog worden als de rand aan de Jan van Galenstraat 27 m hoog wordt.

Ook bij dit blok zijn minimale bouwhoogten opgenomen vanwege akoestische redenen.

Het meest westelijk gelegen blok, grenzend aan het Ringspoor, kent eveneens verschillende bouwhoogtes. De hoogste wand komt langs de zuidkant en wordt, net als de andere randen langs de Jan van Galenstraat, minimaal 24 en maximaal 27 m. Op dit deel van het bouwblok mag een hoogteaccent worden gerealiseerd van maximaal 51 m.

De wand langs het spoor krijgt een bouwhoogte van 18 m. De rest van het blok krijgt een maximale bouwhoogte van 6 m. Ten noorden van dit bouwblok wordt in het verlengde van de middenstrook een openbaar sport- en spelplein aangelegd.

In het zuidelijk deel wordt een gemengd programma gerealiseerd met maximaal 490 woningen en ruimte voor kantoren, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel.

De benodigde parkeerplaatsen zullen binnen het bouwblok worden gerealiseerd.

Middengebied

Het middengebied, met twee voetbalvelden, het sportplein en de sport- en spelstroken rondom de velden, vormt het hart van het plangebied waarin het thema "sport, spel en verblijf" het meest duidelijk tot uiting komt.

De stroken rondom de voetbalvelden worden levendige ruimtes met een dynamische mix van functies. Zo worden er speelplekjes voor jongere kinderen ingepast en zijn er verblijfsplekken om naar alle activiteiten te kijken. Het inpassen van een trimroute rondom de voetbalvelden behoort tot de mogelijkheden.

Tussen de sportvelden is het clubhuis van de voetbalvereniging in aanbouw. Dit clubhuis wordt 8 m hoog. Rondom de voetbalvelden wordt een hekwerk geplaatst. Op de sportvelden is slechts in beperkte mate bebouwing mogelijk. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om dug-outs of een ballenhok. Er komt één overdekte tribune van maximaal 6 m hoog.

Het middengebied biedt de mogelijkheid om de grote maat van het gebied in één keer zichtbaar te maken. Vanuit de omliggende wijken is deze zone makkelijk bereikbaar en herkenbaar.

3. Juridische planbeschrijving

13

In dit hoofdstuk is uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag liggen en hoe de regeling is vormgegeven. Achtereenvolgens is aandacht besteed aan de opbouw van de voorschriften, de gekozen planvorm en de beschrijving van de regeling van de diverse bestemmingen.

3.1. Opbouw voorschriften

De voorschriften zijn met het oog op een heldere gestructureerde en goed leesbare regeling als volgt opgebouwd. In hoofdstuk I zijn de inleidende bepalingen opgenomen die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn. Het betreft de begripsbepalingen en de wijze van meten. In hoofdstuk II zijn de specifieke bepalingen van de verschillende bestemmingen verwoord. Hierin is bepaald voor welke doeleinden de betreffende gronden mogen worden gebruikt en welke bouwvoorschriften er gelden. In hoofdstuk III zijn de algemene bepalingen opgenomen zoals een algemene bepaling voor het gebruik van de gronden en enkele algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. De overgangs- en slotbepalingen zijn tenslotte opgenomen in hoofdstuk IV.

3.2. Verantwoording planvorm

Het bestemmingsplan is het juridisch kader waarbinnen de herontwikkeling van het plangebied kan worden gerealiseerd. Het plan heeft de vorm van een globaal eindplan conform artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op basis van dit bestemmingsplan kunnen de beoogde nieuwe ontwikkelingen zonder verdere uitwerking van de bestemming of andere juridisch planologische procedures worden uitgevoerd.

Vanwege de akoestische situatie in het plangebied worden er een aantal randvoorwaarden gesteld aan de nieuwe bebouwing, zoals minimale en maximale bouwhoogten. Daarnaast is, waar mogelijk, binnen duidelijke grenzen een bepaalde mate van flexibiliteit opgenomen. De gekozen planvorm zorgt voor flexibiliteit enerzijds en bewaking van de kaders en het akoestisch onderzoek anderzijds.

De belangrijkste elementen van de ruimtelijke structuur van het plangebied (zoals opgenomen in het SPvE) zijn in de voorschriften vastgelegd, zoals de structuur van de openbare ruimte, de globale locatie én maximale omvang van de bouwvolumes, het water en de structurerende groenvoorzieningen. Daarnaast zijn de belangrijkste kenmerken uit het programma vastgelegd.

Kaartbeeld

Het karakter van het plan is ook terug te vinden in de opzet van de plankaart.

Elke ruimtelijk-functionele eenheid in het plangebied heeft een eigen bestemming gekregen zodat duidelijk is waar de uiterste grenzen van de nieuwe ontwikkelingen liggen. Binnen de aangegeven bestemmingsvlakken zijn steeds één of meerdere gebouwen mogelijk ten behoeve van de in de bestemming aangegeven doeleinden. De mate van gedetailleerdheid komt tot uiting in de bestemmingslegging en de omvang van de bestemmingsvlakken waar, binnen de gestelde randvoorwaarden, ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

De bestemmingen zijn zo opgesteld dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De plankaart legt voorts de structuur van de openbare ruimte vast; de verkeers- en verblijfstructuur en de water- en groenstructuur.

3.3. Bestemmingsregeling

In deze paragraaf wordt de bestemmingsregeling beschreven van de aanwezige bestemmingen in het plangebied. Binnen het plangebied is het wonen een veel voorkomend gebruik. Daarnaast komen in het plangebied onder andere bedrijven, kantoren, horeca, detailhandel, dienstverlening, sport en recreatie en maatschappelijke voorzieningen voor. Tevens zijn er bestemmingen voor de gronden met functies van verkeer en verblijf, groen en water.

Geluid

Door de ligging van het plangebied tussen de A10, het Ringspoor en de Jan van Galenstraat is het plangebied een geluidbelaste locatie. Met het stedenbouwkundig ontwerp is hiermee rekening gehouden. Dit is vertaald in de bestemmingsregeling en de inrichting van de plankaart. Vanwege akoestische redenen is bijvoorbeeld een regeling opgenomen omtrent het bouwen van dove gevels, het aaneengesloten bouwen en het opnemen van een minimale én maximale bouwhoogte.

Vanwege akoestische redenen is op de plankaart een voorgevellijn vastgelegd. In de voorschriften is opgenomen dat daar waar de voorgevellijn op de kaart is opgenomen de bebouwing aaneengesloten moet worden gebouwd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt ook dat op een groot deel van de bebouwing dove gevels gerealiseerd moeten worden vanwege de daar aanwezige geluidsoverschrijding. Om aan te geven waar dit gebeuren moet, is een specifiek voorschrift opgenomen, waarin de regeling over de dove gevels is weergegeven. In de tabel van dit voorschrift geeft elke aanduiding aan, aan welke gevelzijde (noord/oost/zuid/west) een dove gevel gebouwd moet worden en vanaf hoeveel meter boven peil dit moet gebeuren. Op de kaart is deze regeling zichtbaar gemaakt door het opnemen van de aanduidingen (g1) tot en met (g16) en de aanduiding "dove gevel voorgeschreven". Het voorschrift bevat de mogelijkheid om af te zien van het gebruik van dove gevels, indien met een vliesgevel wordt gebouwd. Hierbij moet de geluidsreductie, dankzij de vliesgevel, zodanig zijn, dat de geluidshinder aan de achterliggende gevel niet meer is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde.

Daarnaast is, eveneens vanwege de akoestiek, voor een aantal gebouwen een minimale en maximale bouwhoogte opgenomen. Op sommige plekken is deze gelijk aan elkaar, op andere plekken verschilt de minimale en maximale bouwhoogte van elkaar. De minimale bouwhoogte van de bebouwing aan de randen is altijd hoger dan de maximale bouwhoogte van de achterliggende bebouwing, zodat voor de achterliggende bebouwing een geluidsafschermdende werking optreedt.

Ook zijn een aantal bouwkundige maatregelen in de voorschriften opgenomen. Voor een tweetal oostgevels is in de voorschriften opgenomen dat deze absorberende gevels moeten hebben. Daarnaast is voor de onderdoorgang in de Noordstrook vastgelegd dat deze moet worden bekleed met absorberend materiaal en moeten worden voorzien van dubbelabsorberende lamellen.

Op een aantal plaatsen is een inpandige balkon vereist om te kunnen voldoen aan het Amsterdamse beleid ten aanzien van het vereiste van een geluidsluwe zijde. Daarvoor is in de voorschriften een regeling opgenomen gelijk aan de hiervoor genoemde regeling voor dove gevels.

Parkeren

De parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de toelichting zijn voor een deel vertaald naar de voorschriften. Binnen het stelsel van de WRO (toelatingsplanologie) is het niet mogelijk om eigenaren te verplichten om parkeervoorzieningen te realiseren. Er gelden daarom geen minimum parkeereisen. Om te voorkomen dat de parkeervoorzieningen te omvangrijk worden en daarmee hun eigen verkeersaantrekkende werking gaan veroorzaken is voorzien in maximum-parkeernormen. Deze normen zijn gerelateerd aan de functies die in de desbetreffende bestemmingen zijn voorzien. In de voorschriften wordt een onderscheid gehanteerd tussen *parkeerplaatsen* en *parkeervoorzieningen*.

Parkeervoorzieningen omvatten zowel de parkeerplaatsen en als de voorzieningen ten behoeve van de parkeerplaatsen, zoals toegangswegen, slagbomen, betaalsystemen etc. In een aantal

bestemmingen is voorgeschreven dat de *parkeerplaatsen* niet zichtbaar mogen zijn vanaf de openbare weg.

Woondoeleinden

Het totale plan kent één woonbestemming (Woondoeleinden). Binnen de woonbestemming is het uitoefenen van aan-huis-gebonden beroepen direct mogelijk, mits de woonfunctie blijft prevaleren en het beroep door de bewoner wordt uitgeoefend. Om te garanderen dat de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft, mag ten hoogste 40% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw en aan- en uitbouwen worden benut ten behoeve van kantoor- en/of praktijkruimte.

In het SP is voor deze bestemming is aangegeven dat hier 450 woningen gebouwd mogen worden. In de voorschriften is echter een maximum van 528 woningen opgenomen, dit om meer flexibiliteit te bieden voor het realiseren van het woningbouwprogramma. Naast het aantal woningen is ook een totaal vloeroppervlak voor wonen vastgelegd (61.000 m²). Ook zijn binnen de bestemming parkeervoorzieningen mogelijk mits de parkeerplaatsen niet zichtbaar zijn vanaf de straat.

Het is toegestaan om voorgevellijnen te doorbreken ten behoeve van doorgangen. Hierbij gelden een aantal randvoorwaarden die onder meer te maken hebben met de akoestische situatie. Per voorgevellijn mag steeds één doorgang worden gerealiseerd. De doorgangen hebben een maximumbreedte van 10 m, met uitzondering van doorgangen aan de zuidzijde welke een maximumbreedte hebben van 5 m. Bij de doorgangen aan de noordzijde (de Erasmusgracht) geldt dat de westelijke zijgevel van hoofdgebouwen van dove gevels moeten worden voorzien.

De bouwhoogten van de bebouwing zijn op de plankaart aangegeven. Aan de zijde van de Erasmusgracht geldt, dat de bouwhoogte mag worden overschreden tot 33 m ten behoeve van dakopbouwen mits deze niet groter zijn dan 25% van het bestemmingsvlak.

In het stedenbouwkundig plan is gestreefd een gevarieerd gevelbeeld te bewerkstelligen. Daarom worden op diverse plekken overkragingen mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de aanduiding (o2) dienen de eerste 6 m vanaf peil onbebouwd te blijven. Hierboven kan het gebouw oversteken.

De bouwvoorschriften bevatten voorts een regeling voor de realisatie van dakterrassen overeenkomstig de beleidsregels van het stadsdeel over dit onderwerp.

Centrumdoeleinden I en II

In het plan zijn twee verschillende "Centrumdoeleinden"-bestemmingen opgenomen. Per bestemming zijn in de doeleindenomschrijving de toegestane functies genoemd. Het maximum aantal woningen dat in de bestemmingen CI en CII worden genoemd, is eveneens iets ruimer dan het aantal woningen dat in het SP genoemd is om flexibiliteit te houden voor het realiseren van het woningbouwprogramma. Het betreft respectievelijk 490 en 370 woningen met een gezamenlijk vloeroppervlak van respectievelijk 55.000 m² en 28.000 m².

Het noordelijk en oostelijk deel en het zuidelijk en oostelijk deel worden met elkaar verbonden door een overbouwing met daaronder een onderdoorgang. Dit betekent dat de bebouwing vanaf 9 m boven peil gebouwd wordt, daaronder zullen de gronden de functie verkeersareaal krijgen.

De bouwhoogten van de bebouwing zijn op de plankaart aangegeven. Aan de zijde van de Jan van Galenstraat geldt een specifieke regeling. Hier mogen hoofdgebouwen worden gebouwd met een hoogte van 24 of 27 m. In dezelfde gevellijn (per bouwblok) dient echter steeds met dezelfde hoogte te worden gebouwd. Voor de achterliggende gebouwen in hetzelfde bouwblok geldt een bouwhoogte van 15 m. Indien echter de hoofdgebouwen aan de Jan van Galenstraat in het desbetreffende bouwblok hoger worden gebouwd dan 24 m, dan mogen de achterliggende gebouwen hoger dan 15 m worden gebouwd. Hierbij geldt als randvoorwaarde dat de achterliggende hoofdgebouwen steeds ten minsten 9 m lager moeten zijn dan de hoofdgebouwen aan de Jan van Galenstraat. Dit mede in verband met de afschermende werking van het wegverkeerslawaai.

Binnen de bestemming CI mogen twee *hoogteaccenten* worden gebouwd. De locatie van deze hoogteaccenten is aangeduid op de plankaart. Voor deze hoogteaccenten geldt een bouwhoogte van 51 m. Ook hier geldt dat in het stedenbouwkundig plan is gestreefd naar een gevarieerd gevelbeeld. Daarom worden op diverse plekken overkragingen mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de aanduiding (o2) dienen de eerste 6 m vanaf peil onbebouwd te blijven. Hierboven kan het gebouw oversteken.

Voor de bestemming CII geldt dat ten hoogste 25% van het bouwblok met een bouwhoogte van 33 m tot een bouwhoogte van maximaal 48 m mag worden gebouwd.

De bouwvoorschriften bevatten een regeling voor de realisatie van *dakterrassen* overeenkomstig de beleidsregels van het stadsdeel over dit onderwerp.

Recreatieve doeleinden (R)

Binnen het plangebied ligt een sportcomplex dat bestemd is voor recreatieve doeleinden. Voor het bouwen van tribunes, dug-outs en dergelijke is op de plankaart een bebouwingspercentage opgenomen.

Groenvoorzieningen (GR)

De bestemming Groenvoorzieningen (GR) is toegekend aan de gronden met structurerende groenpartijen.

Verkeersareaal (VA) en Verblijfsgebied (VG)

De bestemming Verkeersareaal (VA) is toegekend aan de alle wegen in en rondom het plangebied. Tevens heeft het talud van de rijksweg A10 aan de westzijde van het plan deze bestemming gekregen.

Voor de openbare ruimte en de speelplekken is voorzien in de bestemming Verblijfsgebied.

Spoorwegdoeleinden (S)

De bestemming Spoorwegdoeleinden (S) is toegekend aan de gronden waar de metrolijn is gelegen. Deze metrolijn ligt op een talud. Dit talud is op sommige plaatsen via een onderdoorgang doorkruisbaar, zoals ter hoogte van de Jan van Galenstraat en de Erasmusgracht. Op die plaatsen is door middel van een aanduiding aangegeven dat ook andere doeleinden zijn toegestaan overeenkomstig de genoemde artikelen. Zo is bijvoorbeeld ter plaatse van de aanduiding (ova) ook verkeersareaal, zoals genoemd in artikel 10, (Verkeersareaal) toegestaan.

In principe zijn binnen de bestemming alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Gebouwen zijn alleen mogelijk ten behoeve van de metrovoorzieningen.

Water (WA)

De bestemming Water (WA) is bedoeld voor verkeer te water, wateraanvoer en -afvoer en aan het water grenzende groenvoorzieningen. Op de plankaart zijn de bruggen weergegeven met de aanduiding "brug".

Het gebruik van het water ten behoeve van ligplaatsen of aanlegplaatsen voor woonschepen is via de bijzondere gebruiksbepaling verboden.

Primair waterkeringsdoeleinden

Voor de waterkeringen is de waterkerende functie tot uitdrukking gebracht in de medebestemming Primair waterkeringsdoeleinden. De betreffende gronden hebben, behalve de "primaire" bestemming, nog een andere ("secundaire") bestemming gekregen, omdat zij tevens een andere functie hebben. Het bebouwen van deze gronden ten behoeve van de secundaire bestemmingen is uitsluitend toegestaan als hiervoor vrijstelling is verleend door het dagelijks bestuur. Vrijstelling wordt verleend als de waterkeringsbelangen hierdoor niet onevenredig worden geschaad. Het dagelijks bestuur wint hiervoor, met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit, advies in bij de beheerder van de waterkering, voordat ze beslissen op het verzoek om vrijstelling.

Leidingen

In het plangebied liggen twee planologisch relevante leidingen: een rioolwaterpersleiding en een primair net van de stadsverwarming. De belangen, verbonden aan deze leidingen, zijn in de voorschriften beschermd via de medebestemming Leidingen. Op grond van deze medebe-

stemming is voor activiteiten waarbij gegraven wordt, zoals bouwen en een aantal specifiek genoemde werken en werkzaamheden, een vrijstelling of een aanlegvergunning nodig. Het verlenen van de vrijstelling of vergunning door het dagelijks bestuur is slechts mogelijk indien de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad.

Flexibiliteit

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk, is in hoofdstuk III van de voorschriften voorzien in vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. Met de vrijstellingsbevoegdheid kan het dagelijks bestuur een afwijking van de maatvoering van bouwwerken toestaan met ten hoogste 10%. In hetzelfde artikel is verder voorzien in een vrijstellingsregeling met betrekking tot de Staat van Inrichtingen.

De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om bestemmingsgrenzen met ten hoogste 3 m te overschrijden, waarbij het bestemmingsvlak met ten hoogste 10% mag worden vergroot (artikel 19). Voor beiden is tevens een procedurevoorschrift opgenomen.

Overgangs- en slotbepalingen

In de slotbepalingen is onder meer de strafbepaling opgenomen. Ook zijn hier bepalingen omtrent het gebruik en het overgangsrecht ondergebracht. Het laatste artikel van de voorschriften betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

3.4. Handhaving

De handhaving van de regelgeving vervat in dit plan is de bevoegdheid van het dagelijks bestuur. Het gaat daarmee met name om de voorschriften inzake het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken. De planvoorschriften bevatten een algemeen verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming. Een aantal vormen van gebruik worden specifiek aangeduid als strijdig met de bestemming, om handhavend optreden hiertegen goed mogelijk te maken. Uiteraard betreft het hier een niet-limitatieve opsomming.

Handhaving van dit plan is van belang om de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van het plangebied te realiseren en in stand te houden. Daarnaast heeft handhaving uiteraard ook een belangrijke functie in het kader van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

De voorschriften in dit plan zijn voldoende duidelijk, concreet en toepasbaar om te kunnen handhaven. Handhaving van het plan zal in de praktijk primair plaatsvinden via de bestemmingsplantoets in het kader van de bouwvergunning en door feitelijk toezicht op de aanwezigheid van bouwwerken en op gebruiksactiviteiten. Binnen het stadsdeel heeft bouw- en woningtoezicht hierin een centrale taakstelling. Bij gebleken strijdigheid met het plan wordt een handhavingstraject ingezet.

Als sluitstuk is gebruik in strijd met de bestemming in het plan aangemerkt als strafbaar feit, overeenkomstig de Wet op de economische delicten. Dit maakt strafrechtelijke handhaving en het gebruik van daaraan verbonden instrumenten en opsporingsbevoegdheden mogelijk.

Beluizen, speelautomatenhallen en seksinrichtingen

Uit onderzoek is gebleken dat beluizen soms worden gebruikt als dekmantel voor criminele activiteiten. Gelet op een rapport van de Commissie Van Traa loopt het stadsdeel het risico gelegenheid te geven aan criminaliteit en overlast als zij beluizen toestaat. Ook kunnen beluizen een ongewenste ruimtelijke uitstraling hebben door de verkeersaantrekkende werking en omdat ze zich vaak niet houden aan de winkelsluitingstijden. Er is echter ook een positieve kant. Een belhuis heeft ook een sociale functie: mensen met een laag inkomen hebben zo de gelegenheid om contact te houden met familie en vrienden in het land van herkomst tegen lage tarieven. Om hier niet aan voorbij te gaan wordt een onderscheid gemaakt tussen belwinkels en beluizen.

Belwinkel: bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op detailhandel alsook op publiekgerichte dienstverlening op het gebied van telefoon- of faxvoorzieningen, mits deze niet meer dan 40% van het totale vloeroppervlak uitmaken. De belwinkel moet zich houden aan de winkelsluitingstijden en veroorzaakt (daardoor) minder overlast. Omdat de winkel alleen overdag open is, is het toezicht hierop groter en makkelijker.

Belhuis: bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op publieksgerichte dienstverlening op het gebied van telefoon- of faxvoorzieningen. Een belhuis kan 24 uur per dag geopend zijn. Deze categorie

veroorzaakt dan ook meer overlast door hun verkeersaantrekkende werking en rondhangende mensen. Het toezicht in de avonduren is moeilijker.

In het gehele stadsdeel zijn beluizen uitgesloten. Beluizen worden beperkt toegestaan in winkelconcentratiegebieden. In de Laan van Spartaan is geen winkelconcentratiegebied aanwezig en zijn de beluizen dan ook niet toegestaan.

Hiertegen kan worden opgetreden via het algemene verbod gronden te gebruiken in strijd met de bestemming (artikel 16).

Speelautomatenhallen en seksinrichtingen worden vanuit ruimtelijke overwegingen als ongewenst beschouwd binnen het plangebied. Het programma voorziet in belangrijke mate in een woonfunctie binnen het plangebied. Deze woonfunctie is in het programma goed afgewogen met de andere functies binnen het plangebied, zodat sprake is van een afgewogen geheel. Speelautomatenhallen en seksinrichtingen passen niet binnen dit programma en zouden met name het woonklimaat kunnen verstoren. Beide activiteiten zijn in dit bestemmingsplan uitgesloten via een specifieke bepaling in het algemeen gebruiksverbod (artikel 16).

De beleidscontext voor de visie op de ontwikkeling en het beheer van het plangebied wordt gevormd door een aantal landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal en regionaal alsmede lokaal beleid beknopt samengevat. De voorziene ontwikkelingen in dit bestemmingsplan passen binnen het vigerende beleid.

4.1. Rijksbeleid

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Complete versie, 1999)

Het bundelingsbeleid houdt in dat in gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen wordt opgevangen in stadsgewesten. Amsterdam is naast stadsgewest tevens stedelijk knooppunt met een internationale positie.

Nota Ruimte (2006)

In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk meer dan in de Vijfde Nota te liggen op economische ontwikkeling.

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken waar Amsterdam deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimte-vraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het rijk rekening houdt met 25% op basis van de tegenvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwd gebied blijft van groot belang.

Structuurschema Verkeer en Vervoer II/Nationaal Verkeer- en VervoersPlan (NVVP)/ Nota Mobiliteit

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootchalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid) worden vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. De doelstellingen van het nieuwe locatiebeleid zijn economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid. Rijksnormen zoals die er nu zijn voor de indeling van locaties ("ABC") en voor het gebruik daarvan (zoals parkeernormen, branchebeperkingen of minimale vloeroppervlakten) komen naar verwachting te vervallen.

In de Nota Ruimte wordt het locatiebeleid uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer II losgelaten aangezien het niet de gewenste resultaten heeft opgeleverd en is een ander locatiebeleid ontwikkeld. De Tweede Kamer heeft het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan verworpen. De nieuwe Nota mobiliteit zal het Structuurschema Verkeer en Vervoer II vervangen. Deze nota is echter nog niet afgerond en daarmee nog niet van kracht, zodat het oude locatiebeleid uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer II nog altijd vigerend is.

Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De landelijke hoofdlijnen van het beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aan-gegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke orderingsbeleid.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Het vigerend provinciaal beleid op het gebied van ruimtelijke ordening wordt gevormd door het streekplan Noord-Holland Zuid dat is vastgesteld door Provinciale Staten op 17 februari 2003.

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

In het streekplan is het plangebied aangeduid als bestaand stedelijk gebied binnen de rode contour. Verstedelijking dient plaats te vinden binnen deze rode contouren.

Naast de grote vraag naar groene woonmilieus, is er ook grote vraag naar stedelijke woonmilieus. Van de bestaande capaciteit van 112.000 woningen dienen 58.000 woningen gerealiseerd te worden in bestaand stedelijk gebied. Van de dan nog resterende bouwopgave van 54.000 woningen voor de periode van 2000 tot 2020, zet de provincie in op realisering van 50% door verdergaande binnenstedelijke verdichting (28.000 woningen). Voor de andere circa 50% zijn nieuwe uitleglocaties nodig. Binnenstedelijke woningbouw en verdichting dienen echter niet ten koste te gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de steden. Bij de bouw van nieuwe woningen moet ervoor worden gezorgd dat het bouwproject, waar nodig, bijdraagt aan de beschikbaarheid van voldoende betaalbare huur- en koopwoningen. Op het gebied van wonen kiest de gemeente Amsterdam samen met de provincie voor het stedelijk bouwen in de stad waartoe onder meer het metropolitaan wonen wordt gerekend. Daarnaast leveren volkstuinparken en sportvelden een essentiële bijdrage aan de leefbaarheid in de stad (zie ook gemeentelijk beleid).

Bij (her)inrichting van het stedelijk gebied wordt gestreefd naar beperking van negatieve invloeden op het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water. Binnen het stedelijk gebied gaat het in voorbereiding zijnde nieuwe provinciale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen gelden.

Regionaal structuurplan 1995-2005 (1998)

In het regionaal structuurplan (ROA) is het plangebied aangemerkt als bestaand recreatiegebied.

Het grootste deel van de ruimte voor de verstedelijkingsopgave dient binnen het bestaand stedelijk gebied gevonden te worden. Inbreiding en verdichting heeft prioriteit, mede ter versterking van het draagvlak van het stedelijk gebied. De uitbreiding van de woonfunctie gaat gedeeltelijk ten koste van ruimte voor bedrijvigheid voorzieningen en groen. Bij elke beslissing tot verdichting dient sprake te zijn van een zorgvuldige afweging van functies en het zonodig nemen van compenserende maatregelen. De kwaliteit van wonen en werken dient gewaarborgd te blijven.

Er is steeds meer behoefte aan binnenstedelijke recreatie en er is een tendens van teamsport naar individuele sportbeoefening. Deze voorzieningen dienen op korte afstand van de woning beschikbaar te zijn. De ruimtelijke claims van deze functies moeten binnen de claims van woon- en werkfuncties worden meegenomen om te zorgen voor een evenwichtige spreiding binnen het ROA.

4.3. Gemeentelijk beleid**Structuurplan Amsterdam "Kiezen voor stedelijkheid" (2003)**

Amsterdam neemt binnen het streekplan een bijzondere positie in. Afspraken over beleidsvrijheid van Amsterdam houden in dat het Amsterdamse structuurplan "streekplanstatus" krijgt. Bestemmingsplannen van stadsdelen moeten na toetsing aan het structuurplan en na advies van het Amsterdamse gemeentebestuur ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voor-

gelegd. In het structuurplan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven en een doorkijk voor de langere termijn.

Woningbouw

Het plangebied is aangeduid als gebied voor stedelijk wonen en werken. Amsterdam kiest voor stedelijk bouwen in de stad. Bij stedelijk bouwen gaat het om woningen, kantoren, voorzieningen en bedrijven. Er is een grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam en de gemeente wil graag voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolietaan) wonen. Met het creëren van dichte stedelijke milieus kan een zo groot mogelijk deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost. Tot 2010 zullen in Amsterdam ongeveer 35.000 nieuwe woningen worden gebouwd en ongeveer 15.000 worden vervangen. Dat is nodig, omdat er behoefte is aan kwalitatief betere woningen, met name ook om middeninkomensgroepen in de stad te houden.

In de periode na 2010 moet nog ruimte worden gevonden voor 50.000 woningen binnen het stedelijk gebied van Amsterdam. Hierdoor hoeven in de regio minder bouwlocaties te worden ontwikkeld waardoor in het landelijk gebied waardevolle landschappen kunnen worden behouden. Keerzijde van verdichting in stedelijk gebied is dat groen, bedrijvigheid en de stedelijke infrastructuur in de stad onder druk komen te staan. Ook moet voldoende ruimte voor waterberging gegarandeerd worden.

In de A10-Westzone wordt een intensief en gemengd bouwprogramma ontwikkeld met een stedelijke tot regionale betekenis. Zwaartepunten zijn de omgeving van de Lelylaan en de omgeving van de Jan van Galenstraat. De A10 zelf zal worden "ingepakt" met geluidswerende bebouwing. Een deel van de bestaande woonbebouwing in deze zone wordt vervangen door nieuwbouw.

Voor de 19^e- en 20^e-eeuwse gordels, waaronder het plangebied, moet een grotere differentiatie in het wonen worden nagestreefd zonder dat de leefbaarheid voor de huidige bewoners vermindert en zonder dat waardevolle stedenbouwkundige structuren worden aangetast. Het proces waarbij nieuwe werkfuncties en voorzieningen ruimte vinden, moet worden gestimuleerd.

Initiatieven waarin detailhandel is opgenomen met een bedrijfsvloeroppervlak van 2.000 m² of meer worden getoetst aan het centraal-stedelijk beleid en worden aan de betreffende commissie voor advies voorgelegd. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke nota "Detailhandel in balans" (Amsterdam, 2001).

4.4. Beleid stadsdeel Bos en Lommer

Woonvisie Bos en Lommer 2002-2007 (2003)

In deze visie heeft de stadsdeelraad van Bos en Lommer het programma voor de uitvoering van de afspraken uit de beleidsovereenkomst wonen Amsterdam 2001-2002, waaronder woningverbetering en nieuwbouw in Bos en Lommer, vastgelegd.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

- vergroten van de woningvoorraad en de woningdifferentiatie door nieuwbouw;
- het aanbrengen van meer woningdifferentiatie in de woningvoorraad naar prijs, eigendom en woninggrootte en -kwaliteit;
- opheffen van tekorten voor aandachtsgroepen (onder andere senioren, mindervaliden en grote gezinnen);
- opheffen onderhouds- en kwaliteitsachterstanden van de bestaande woningvoorraad;
- creëren van duurzame en leefbare buurten;
- stimuleren bewonersparticipatie in de planvorming.

Het totstandbrengen van een gedifferentieerde woningvoorraad staat onder andere centraal in het plangebied. De planontwikkeling maakt onderdeel uit van de vernieuwingsoperatie Park-Stad. Het plan wordt gekenmerkt door een combinatie van sporten (voetbalvelden, klimhal en sporthal etc.), onderwijs, cultuur en welzijnsaanbod, werken en wonen.

Sportparkstad; Stedenbouwkundig Programma van Eisen (2002)

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) van september 2002 geeft het ruimtelijke en programmatische kader voor de herontwikkeling van het Jan van Galensportterrein. Het is de ambitie van het stadsdeel om dit gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk woonmilieu, gecombineerd met een mix aan verschillende functies, waarbij sport en ontspanning een belangrijk aandeel vormen. In het SPvE wordt eerst op hoofdlijnen en vervolgens per deelgebied aangegeven welke invulling voorzien is. Tevens wordt er ingegaan op de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de technische randvoorwaarden.

Er wordt uitgegaan van een groen middengebied met sportvelden en een sportplein en daaromheen grote bouwblokken. In het zuidoostelijke blok, op de hoek van de A10 en de Jan van Galenstraat is het Sportcityplaza voorzien. Dit zou een bijzonder gebouw moeten worden met een sterke mix aan functies (o.a. sportzalen, woningen, kantoren, onderwijs, jongerencentrum en een openluchtvoetbalveld op het dak). In de noordstrook wordt gedacht aan een woongebied, in de ooststrook aan een kantoorgebouw en aan de west en zuidzijde aan twee blokken met gemengde functies (wonen en voorzieningen).

Beeldkwaliteitsplan Sportparkstad (2003) en Toelichting Beeldkwaliteitsplan (2006)

Op basis van het SPvE is het beeldkwaliteitsplan (mei 2003) voor het plangebied opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan legt de stedenbouwkundig en architectonische kwaliteitsuitgangspunten vast. Naast voorschriften en eisen met betrekking tot de bebouwing is ook de ambitie van het stadsdeel ten aanzien van de inrichting van de buitenruimte geformuleerd. De voorstellen voor de openbare ruimte dienen als referentiekader voor de partijen die de bebouwing realiseren.

Vanwege de wijzigingen in de verkaveling ten opzichte van het SPvE en op advies van de welstandscommissie is een toelichting op het beeldkwaliteitsplan (2006) gemaakt. Het beeldkwaliteitsplan met de toelichting wordt gehanteerd door de supervisor van Laan van Spartaan en de welstandscommissie bij de beoordeling van de uitwerkingsplannen en de concrete bouwplannen.

Amendement op SPvE Sportparkstad (2004)

Op 25 februari 2004 is het Amendement op het SPvE door de stadsdeelraad vastgesteld. De ruimtelijke en programmatische aanpassingen die opgenomen zijn in dit Amendement voorzien in een reductie van de financiële risico's in de grondexploitatie zonder dat dit ten koste gaat van de gewenste basiskwaliteit en de gewenste basisvoorzieningen in het plangebied.

Het Amendement gaat uit van de volgende wijzigingen:

- functiewijziging van het kantoorgebouw van 14.000 m² langs de A10 in een appartementencomplex van circa 110 woningen, circa 180 studenteneenheden en circa 2.000 m² bvo bedrijfs- en kantoorruimte en de mogelijkheid tot vestiging van een klimhal;
- doorgevoerde planvereenvoudiging en kostenbesparing in het zuidelijk deel door: het schrappen van Sportcityplaza, verplaatsing van clubgebouw voetbalvereniging VVA/Spartaan naar het middengebied en verplaatsing van de sporthal naar een nader te bepalen locatie in het zuidelijk deel;
- optimalisering van het woningaantal in het noordelijk plandeel van 390 naar 450 woningen binnen de huidige planopzet met een geactualiseerd marktconform programma met het aantal sociale woningen (117) uit het vastgestelde SPvE als maximum;
- het verruimen van het openbaar gebied in het plan met het oog op voldoende speel- en spelruimte en ruimte voor bezoekersparkeren op straat; als onderdeel hiervan wordt er langs de Jan van Galenstraat een ventweg aangelegd;
- het tijdelijk (tot 2006) verplaatsen van Turnace binnen het plangebied en het in overleg met de centrale stad en stadsdeel Osdorp onderzoeken van de mogelijkheid van een definitieve vestiging in Sportpark Ookmeer.

Het totaal te realiseren aantal woningen bedraagt hierdoor 1.010 (inclusief 180 studenteneenheden), terwijl in het SPvE 650 woningen waren voorzien. Hiervan wordt 35% in de sociale sector gerealiseerd. Het programma voor voorzieningen, kantoren en bedrijven is gereduceerd van circa 51.000 m² bvo tot circa 40.000 m² bvo.

Stedenbouwkundig Plan SportParkStad Noord (2005)

Het stedenbouwkundig plan voor Sportparkstad Noord (vastgesteld 28 september 2005) bevat de gedetailleerde verkaveling en het definitieve programma voor dit deelgebied en de hoofdopzet van de inrichting van het maaiveld. Het is de basis voor de verdere uitwerking in voorlopige en definitieve ontwerpen van de bebouwing en de openbare ruimte. Het stedenbouwkundig plan bevat een aantal wijzigingen ten opzichte van het SPvE van 2002 en het Amendement hierop van 2004. Deze wijzigingen betreffen op hoofdlijnen:

- het dichtzetten van diverse openingen tussen gebouwen;
- eenrichtingsverkeer langs de Erasmusgracht;
- wijzigingen in de typologie (minder appartementen, meer eengezinswoningen);
- herinrichting van het middengebied tussen de voetbalvelden.

Stedenbouwkundig Plan Laan van Spartaan Zuid (2006)

Het stedenbouwkundig plan voor Plan Laan van Spartaan Zuid (februari 2006) bevat de gedetailleerde verkaveling en het definitieve programma voor dit deelgebied en de hoofdopzet van de inrichting van het maaiveld. Het is de basis voor de verdere uitwerking in voorlopige en definitieve ontwerpen van de bebouwing en de openbare ruimte. Het stedenbouwkundig plan bevat een aantal wijzigingen ten opzichte van het SPvE van 2002 en het Amendement hierop van 2004. Deze wijzigingen betreffen op hoofdlijnen:

- het dichtzetten van diverse openingen tussen gebouwen en de realisatie van poortgebouwen;
- wijzigingen in de bebouwingsstructuur en de bebouwingshoogte;
- de aanleg van een openbaar sport- en spelplein aan de westzijde;
- een andere inrichting van het middengebied.

Amendement op Stedenbouwkundig Plan SportParkStad Noord

Op 20 juli 2006 heeft de stadsdeelraad een amendement op het SP Noord vastgesteld. Met het amendement zijn de volgende aanpassingen op het SP Noord vastgesteld:

- Het maximaal aantal woningen is verhoogd van 450 naar 510 woningen om meer differentiatie in de woningvoorraad te kunnen realiseren.
- De bouwhoogte van de bouwblokken langs de Erasmusgracht is verhoogd tot maximaal 30 meter met de incidentele mogelijkheid voor dakopbouwen (maximaal 25% bebouwingsoppervlak), in dat geval tot een maximale hoogte van 33 meter; dit om een verhoogde plint te kunnen realiseren en de woningvoorraad meer te differentiëren (dmv de dakopbouwen).

Realisatieovereenkomst Noord en Zuid

Op 21 juli 2006 respectievelijk 21 maart 2007 zijn de Realisatieovereenkomst Noord en Realisatieovereenkomst Zuid overeengekomen met de ontwikkelaar, VOF De Stadstuinen (samenwerking tussen Bouwfonds MAB en Ymere). In deze overeenkomsten zijn nadere afspraken vastgelegd ten aanzien van de realisatie van de bebouwing in het noordelijke en het zuidelijke plangebied (overeenkomstig het plangebied van het SP Noord en het SP Zuid).

Kadernota Economisch Beleid Stadsdeel Bos en Lommer (2004)

De missie van het economische beleid van het stadsdeel is om economische bedrijvigheid te stimuleren. Het stadsdeel wil hiermee een bijdrage leveren om de werkgelegenheid te vergroten en een duurzame stedelijke samenleving te bevorderen. Daarnaast moeten er in het stadsdeel voor startende en doorgroeende bedrijven goede vestigingsmogelijkheden (blijven) bestaan. Uit de stedelijke en stadsdeelkaders zijn de volgende doelstellingen voor het economisch stadsdeelbeleid gestedilleerd:

1. kleinschalige bedrijfsruimte behouden en realiseren;
2. winkelgebieden/detailhandel (re)vitaliseren om de sociaal economische structuur te verbeteren;
3. een gebiedsgerichte aanpak in de transformatie en vernieuwingsgebieden om het ondernemersklimaat te verbeteren en de werkgelegenheid te stimuleren;
4. bedrijventerrein Landlust behouden voor bedrijfsbestemmingen en herstructureren van het terrein;
5. bedrijven (werkgelegenheid) behouden in Bos en Lommer; nieuwe bedrijven naar Bos en Lommer trekken;
6. toerisme en hotellocaties ontwikkelen;

7. ontwikkelen van nieuwe locaties voor economische functies in Bos en Lommer.

Kadernota Openbare Ruimte (2004)

In de Kadernota Openbare Ruimte zijn de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit, de functie en het gebruik van de openbare ruimte verwoord. In de visie op de openbare ruimte wordt gesteld dat er meer aandacht moet komen voor groen, (sociale) veiligheid en toegankelijkheid, spelen en ontmoeten. De verschillende aspecten zijn uitgewerkt in kaders en richtlijnen voor de inrichting.

Beleidsnota Verkeer (2004)

De Beleidsnota Verkeer bouwt voort op de verkeerskundige uitgangspunten en principes die vastgelegd zijn in het Verkeerscirculatieplan Bos en Lommer uit 1996. In dat plan zijn doelstellingen opgenomen voor doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. Hoewel toen niet met name genoemd, is duidelijk dat ook beoogd wordt de leefbaarheid te verbeteren van de woonomgeving in het stadsdeel. Voor de doorstroming van het verkeer zijn de belangrijkste punten: vermindering van congestie en omrijverkeer, verbetering infrastructuur fiets/voetgangers- en OV-gebruik en geleiding van het vrachtverkeer. Op het punt van de verkeersveiligheid zijn de belangrijkste doelstellingen: geleiding van het doorgaand verkeer, snelheidsverlaging van gemotoriseerd verkeer, afname van het sluipverkeer en aanpak van black spots. De doelstellingen betreffende het milieu luiden: vermindering gemotoriseerd verkeer in woonstraten en stimuleren OV-gebruik en langzaam verkeer (fiets/voetganger).

Nota Parkeren (2005)

In de Nota Parkeren 2005 staat het parkeerbeleid van het stadsdeel. Het parkeerbeleid is erop gericht de overlast van parkeren voor het milieu, gezondheid en leefbaarheid te beperken, terwijl het noodzakelijk geachte autoverkeer de beschikking heeft over een parkeerplaats. Om dit te realiseren is in 1997 betaald parkeren als parkeerregime in heel Bos en Lommer geïntroduceerd. In de Nota Parkeren 2005 staan de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- evenwichtige verdeling van de openbare ruimte, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de zwakkere gebruikers;
- geen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen (op maaiveld);
- beschikbaarheid van een parkeerplaats op redelijke afstand van de woning, winkel en zakelijke bestemming;
- bij nieuwbouw dient op eigen terrein of binnen het plangebied te worden voorzien in de parkeerbehoefte;
- voor toekomstige ontwikkelingen geldt als uitgangspunt dat de parkeerplaatsen die op straat verdwijnen, moeten worden gecompenseerd in gebouwde voorzieningen, op het niveau van het desbetreffende vergunninggebied.

Bovenstaande uitgangspunten gelden zolang het beleid niet wordt aangepast ook voor dit bestemmingsplan. Wanneer er in het kader van het nieuwe bestemmingsplan een extra bouwlaag en daarmee een extra woning wordt gerealiseerd, hoeft echter geen extra parkeerplaats te worden gerealiseerd. Het is in deze gevallen, waarbij het gaat om een extra verdieping op reeds bestaande bebouwing, namelijk niet mogelijk/haalbaar om een gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Uiteindelijk wordt de parkeerdruk gereguleerd omdat er een maximaal aantal vergunningen wordt afgegeven.

Horecabeleidsplan (2005)

Met het horecabeleidsplan wil het stadsdeel (binnen voorwaarden) meer ruimte bieden voor bedrijfsontwikkeling van de horecasector zonder dat het woon- en leefklimaat wordt aangetast. In het beleid worden naast de economische voordelen ook de risico's voor de openbare orde meegewogen. Het plan dient als toetsingskader voor ontwikkelingen en planvorming rond de horeca, vergunningverlening en handhaving. Speerpunten uit het plan luiden onder andere:

- meer ruimte bieden voor horeca (vergunningen/vrijstellingen) zonder dat het woon- en leefklimaat wordt aangetast- bij herziening van bestemmingsplannen moet hier rekening mee worden gehouden;
- een grotere diversiteit toelaten in soorten horecabedrijven;
- culturele voorzieningen met additionele horeca toelaten;
- in het ruimtelijk beleid meer flexibiliteit scheppen voor mengvormen van horeca;
- strikte handhaving van horeca als het gaat om de openbare orde, illegale horeca, overlast milieuaspecten en veiligheid.

4.5. Conclusie

De voorgestane ontwikkelingen leveren een belangrijke bijdrage aan de vernieuwing van de woningvoorraad in Bos en Lommer. Het plangebied leent zich goed voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van wonen en gemengde stedelijke functies als kantoren, detailhandel en onderwijs. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en de daaruit voortvloeiende beleidsdocumenten voor het plangebied sluiten goed aan op het beleid, gezien de herstructureerings- en verstedelijkingsopgave door intensivering binnen bestaand stedelijk gebied.

In Laan van Spartaan zal een hoogwaardig stedelijk milieu worden gecreëerd. Dit betekent dat functies op het gebied van wonen, werken en recreëren gemengd zullen worden.

De centrale ligging van het gebied biedt echter wel grote kansen voor de ontwikkeling van verschillende functies. De sport staat centraal in het gebied. De economische functies kunnen de sportfunctie ondersteunen. Dit biedt dit gebied een kans zich met deze invulling te onderscheiden en te profileren.

Het programma voor Laan van Spartaan bestaat voornamelijk uit wonen, onderwijs en sportvoorzieningen, daarnaast worden er kantoren, bedrijven en diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd. De verschillende programmaonderdelen worden hieronder nader toegelicht, waarbij ook ingegaan wordt op de uitgangspunten voor verkeer en openbare ruimte.

5.1. Wonen

De herontwikkeling van het gebied vervult een belangrijke rol in de stedelijke vernieuwing van Amsterdam West (Parkstad). Door de toevoeging van grotere woningen en koopwoningen in alle prijscategorieën wordt de doorstroming in het stadsdeel en de Westelijke Tuinsteden op gang gebracht. De nieuwbouw is in het bijzonder van belang voor de herhuisvestingsbehoefte door vernieuwingsoperaties in de Kolenkitbuurt. Het plangebied zal een diversiteit aan woningen bieden. De in Parkstadverband verrichte studies naar leefmilieus, dichtheden, leefstijlen en woonbeelden gelden hierbij als vertrekpunt.

Om enerzijds aan de uitgangspunten van differentiatie te voldoen en anderzijds de (VI-NEX-)afspraken op stedelijk en rijksniveau invulling te geven, is een verdeling van 30% sociale huur en 70% marktsector uitgangspunt. De woningplattegronden krijgen een flexibele indeling om in te kunnen spelen op toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen en vanwege de huidige individuele woonwensen.

Om een kwaliteitsslag in de sociale huursector te maken, geldt voor deze woningen als uitgangspunt dat de gemiddelde oppervlakte minimaal 85 m² dient te bedragen, conform de uitgangspunten van het Ontwikkelingsplan ParkStad.

Om de woningen een maximale toekomstwaarde te geven, zal minimaal 80% geschikt zijn voor ouderen of eenvoudig geschikt te maken (aanpasbaar). Om te voldoen aan de behoefte van aandachtsgroepen, krijgt een substantieel aantal woningen extra kwaliteit (aanvullende voorzieningen). Het gaat hier om ouderen, grote gezinnen, mensen met een lichamelijke of geestelijke handicap of zij die vanwege lichamelijke dan wel geestelijke redenen behoefte hebben aan dienstverlening of zorg.

In totaal zullen in het plangebied naar verwachting circa 1100 woningen gerealiseerd worden. De meeste woningen worden in het noordelijk deel van het plangebied gerealiseerd.

In het noordelijk deel worden maximaal 510 woningen gerealiseerd worden, bestaande uit appartementen, eengezinswoningen, benedenwoningen, bovenwoningen en dakvilla's.

In het oostelijk deel van het plangebied worden maximaal 370 woningen gerealiseerd. Het gaat hierbij om appartementen, studentenwoningen, ouderenwoningen en zorggerelateerde woningen. In het zuidelijk deel van het plangebied worden maximaal 400 appartementen gerealiseerd.

In de voorschriften zijn hogere aantallen woningen opgenomen, om in te kunnen spelen op de markt (er kunnen dan bijvoorbeeld meer kleinere woningen gerealiseerd worden). Om de oppervlakte aan wonen niet te laten toenemen, is tevens een maximale oppervlakte opgenomen.

5.2. Sportvoorzieningen

Sport staat centraal in het plangebied Laan van Spartaan. Deels zullen de sportvoorzieningen de huidige sportvoorzieningen in het plangebied vervangen. Daarnaast zullen er nieuwe sportfuncties in het plangebied gerealiseerd worden. Deze worden voornamelijk geconcentreerd in de zuidstrook en het middengebied. De totale oppervlakte aan sportvoorzieningen bedraagt bijna 4.000 m² (exclusief de sportvelden).

De klimhal is voorzien in het A10-blok (circa 800 m²) en vervangt het huidige klimcentrum THEA aan de Erik de Roodestraat in Bos en Lommer.

Voetbal (VVA/Spartaan)

De voetbalclub VVA/Spartaan krijgt in het plangebied een centrale plek. De vereniging krijgt twee velden tot haar beschikking. Deze worden in het middengebied gerealiseerd. Tussen deze velden komt het clubgebouw met een vloeroppervlak van maximaal 800 m².

5.3. Kantoren en bedrijven

Op dit moment is er geen sprake van economische activiteiten in het plangebied. De centrale ligging biedt kansen voor de ontwikkeling van verschillende functies. Zoals in de Kadernota Economisch Beleid is aangegeven, is er vooral behoefte aan kleinschalige bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid kan bijdragen aan het beter in balans brengen van de woon-werkverhouding in het stadsdeel.

In zowel het A10 blok als de zuidstrook is ruimte voor kantoren en bedrijven.

5.4. Detailhandel, dienstverlening en horeca

Het Bos en Lommerplein is het nieuwe winkelhart van Bos en Lommer. Er wordt daarom bewust omgesprongen met de vestiging van detailhandel in het plangebied.

In beperkte mate is er ruimte voor horeca in het plangebied. Het gaat hierbij om maximaal 6 vestigingen. Door de nabijheid van het Lucas-Andreas ziekenhuis en sport- en onderwijsvoorzieningen, zijn er aanknopingspunten om hier programmatisch bij aan te sluiten. Te denken valt aan dag- en avondhoreca.

5.5. Maatschappelijke voorzieningen

In het plangebied zullen diverse maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden zoals jongerenvoorzieningen, kinderopvang, onderwijsvoorzieningen, gezondheids- en welzijnsvoorzieningen en religieuze voorzieningen.

Jongerenvoorzieningen

De groep jongeren tot 17 jaar is relatief sterk vertegenwoordigd in de Westelijke Tuinsteden. Er is echter een groot gebrek aan jeugd- en jongerenvoorzieningen. In het plangebied is ruimte voor de realisatie van een multifunctioneel jongerencentrum. Dit jongerencentrum is mogelijk in de zuidstrook. Het gemeentebestuur heeft aangegeven dat er behoefte is aan zes van dergelijke jeugdcentra.

In het plangebied Laan van Spartaan ziet Stichting Jongerenwerk Amsterdam (SJA) een goede kans voor een volwaardig jongerencentrum dat bestaat uit een combinatie van onder andere: een grote zaal voor theater, muziek, dansen en feesten, sportzalen, muziekstudio's, klaslokalen (voor bijvoorbeeld meidenwerk en verwante projecten) en een café.

Kinderopvang en onderwijsvoorzieningen

De behoefte aan kinderdagopvang is groot in Amsterdam. In het gebied zijn kansen voor het creëren van locaties voor kinderopvang.

Ook is er ruimte voor onderwijsvoorzieningen voor voortgezet onderwijs. De combinatie van sport en kennis past goed binnen het thema van de herontwikkeling.

Aan de Jan van Galenstraat is ruimte gereserveerd voor onderwijsfuncties. Een belangrijke vestigingsfactor bij onderwijsinstellingen is de aanwezigheid van openbaarvervoerhaltes. Het gebied beschikt over deze ontsluitingsmogelijkheden.

Gezondheids- en welzijnsvoorzieningen

Naast kinderopvang kan gedacht worden aan het clusteren van verschillende welzijnsinstellingen in een multifunctioneel gebouw. Het Lucas Andreas ziekenhuis is een gezondheidscentrum op regionale schaal. Op buurt- en wijkniveau biedt stadsdeel Bos en Lommer een zeer gering aanbod op het gebied van gezondheidszorg en welzijn. Gezien het te ontwikkelen woningbouwprogramma is uitbreiding van het aantal instellingen op dit gebied goed mogelijk. De vestiging van dergelijke instellingen is aanvullend op de centrale activiteiten rondom sport. Zorg- en gezondheidsfuncties, zoals artspraktijken en fysiotherapie, kunnen uitgebreid worden met aanverwante functies als medische fitness en yoga. Hiermee krijgt het thema sport een extra dimensie, wat bijdraagt aan de levendigheid van de wijk.

De nabijheid van het Lucas Andreas ziekenhuis en de toekomstige inrichting van de Jan van Galenstraat als stadsstraat, geven aanleiding om zorg-, gezondheids- en (para)medische functies in de plint van de Jan van Galenstraat te huisvesten.

5.6. Verkeer

Het plangebied is goed bereikbaar voor zowel het langzaam verkeer, openbaar vervoer als het autoverkeer. Aan de zuidzijde wordt het gebied op drie plaatsen ontsloten: door een langzaamverkeersverbinding bij de A10, een langzaamverkeersverbinding bij het ringspoor en een auto- en langzaamverkeersontsluiting bij de Rinus Michelslaan. Aan de noordzijde wordt het gebied ontsloten door twee bruggen voor langzaam verkeer over de Erasmusgracht.

Hieronder wordt nader ingegaan op de diverse verkeerssoorten in en om het plangebied. Tevens wordt ingegaan op het parkeren.

Langzaam verkeer

Het langzaamverkeersnetwerk sluit aan op het netwerk in de omgeving en biedt veilige routes naar diverse voorzieningen.

De Erasmusgracht en het noord-zuidfietspad aan de westzijde van het plangebied (de nieuwe route naar Sloterdijk) behoren tot het Hoofdnet Fiets. Het metrostation aan de Jan van Galenstraat zal gemakkelijk te bereiken zijn via een aantrekkelijke en sociaal veilige route.

Openbaar vervoer

Het plangebied is goed ontsloten met het openbaar vervoer. In de zuidwesthoek bevindt zich het metrostation Jan van Galenstraat. Daarnaast loopt door de Jan van Galenstraat tramlijn 13. De huidige nachtbushalte aan de Jan van Galenstraat nabij de ringspoorlijn moet in verband met de herontwikkeling mogelijk worden verplaatst. Voor een goed vervoer van bezoekers van het jongerencentrum is aansluiting op het nachtbusnet van belang.

Autoverkeer

Het gebied is via de Jan van Galenstraat rechtstreeks aangesloten op het netwerk van de stad. De A10 geeft toegang tot het landelijke autonetwerk. Eén aansluiting voor autoverkeer is toereikend om het gebied snel en veilig te ontsluiten. In het kader van Duurzaam Veilig wordt het aantal aansluitingen zogenaamde gebiedsontsluitingswegen, zoals de Jan van Galenstraat, beperkt. Ook vanwege de hoogteligging van het plangebied is het slechts op één plaats, ter plaatse van de huidige Rinus Michelslaan, mogelijk om het terrein per auto vanaf de Jan van

Galenstraat te ontsluiten. De capaciteit van de kruising is hierop toegerust. Over de bestaande fiets/voetgangerbrug over de Erasmusgracht zal het gebied tevens bereikbaar zijn voor calamiteiten verkeer.

In het plan is een ontsluitingsring voorgesteld die alle functies aandoet. Deze ontsluitingsring wordt ingericht als 30 km/h-gebied. Sluipverkeer is in het gebied niet mogelijk. De bouwblokken worden omsloten door erftoegangswegen. Door het uitgekiend plaatsen van de parkeervoorzieningen en de ligging van de routes door het plangebied is het mogelijk enkele delen geheel autovrij te maken.

Parkeren

De beleidsuitgangspunten ten aanzien van parkeren zijn vastgelegd in de Nota Parkeren 2005 van het stadsdeel Bos en Lommer. Uitgangspunt is dat nieuwbouw in het algemeen op eigen terrein of in te bouwen parkeergarages in de parkeerbehoefte voorziet.

In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met uitwisseling van parkeerruimte tussen de verschillende functies in het gebied, afhankelijk van de aanwezigheid per dagdeel.

Enkele algemene invalidenparkeerplaatsen worden in de openbare ruimte opgenomen indien er geen beloopbaar alternatief in de bebouwde voorziening bestaat. De parkeerplaatsen voor bewoners worden gebouwd opgelost.

De parkeerplaatsen voor bezoekers zijn voornamelijk in de openbare ruimte gesitueerd. Afhankelijk van het type functie wat aan de zuidkant van het gebied gerealiseerd wordt, zal de resterende parkeerbehoefte voor bezoekers in gebouwde vorm worden gerealiseerd.

De parkeerbehoefte voor fietsen en brommers wordt eveneens ingepast. Vooral school- en sportgebruik door jongeren vraagt om veel en eenvoudig toegankelijke stallingsruimte. Deze stallingen worden opgenomen in de bebouwing.

In dit hoofdstuk worden de diverse milieuaspecten onderzoeken beschreven die voor de ontwikkelingen van belang zijn. Dit betreft de aspecten m.e.r.-beoordeling, geluid (wegverkeers- en spoorweglawaai, industrielawaai), Schiphol, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, water, archeologie, horeca, bedrijven, leidingen en ecologie.

6.1. M.e.r.-beoordeling

Voor de recreatieve ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht of m.e.r.-plicht (dit geldt overigens tevens voor de overige ontwikkelingen in het plangebied). Er wordt namelijk niet voldaan aan de drempelwaarden zoals deze zijn opgenomen in het Besluit m.e.r., die aangeven wanneer een activiteit m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is (in dit geval de wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen):

- het verwachte bezoekersaantal ligt ruim onder de drempelwaarde van 250.000 bezoekers per jaar (namelijk naar schatting circa 205.000 bezoekers per jaar);
- de activiteit beslaat geen oppervlakte van 25 hectare of meer, dan wel 10 hectare of meer in een gevoelig gebied¹⁾.

Op basis van een eerder opgesteld programma voor het plangebied, is er in het verleden van uitgegaan dat de recreatieve/toeristische ontwikkelingen wel m.e.r.-beoordelingsplichtig waren: er werd destijds verwacht dat de betreffende ontwikkelingen meer dan 250.000 bezoekers aan zouden trekken (namelijk circa 263.000 bezoekers, zie bijlage 1 van het rapport "M.e.r.-beoordeling sportparkstad"²⁾ (RBOI d.d. 25 oktober 2002)).

Vanwege het verwachte bezoekersaantal van meer dan 250.000 was het rapport "M.e.r.-beoordeling sportparkstad" opgesteld, op basis waarvan het stadsdeel Bos en Lommer in december 2002 heeft besloten dat voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen geen m.e.r.-procedure noodzakelijk was: er waren geen milieuknelpunten die het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure noodzakelijk of wenselijk maakten³⁾.

Ten opzichte van deze eerdere programmering zijn in het onderhavige bestemmingsplan wijzigingen opgetreden in het programma en in de inschatting van het aantal bezoekers. Hierdoor daalt het bezoekersaantal van circa 263.000 bezoekers naar circa 200.000-210.000 bezoekers⁴⁾. Deze bijgestelde prognose wordt veroorzaakt door de volgende wijzigingen:

- VVA Spartaan schat haar bezoekersaantal circa 37.000 lager in dan in 2002, mede als gevolg van een lager geschat aantal leden (300 in plaats van 500 leden, die naar verwachting 2 maal in de week in plaats van de eerder aangegeven 3 maal in de week de vereniging zullen bezoeken);
- de Jan van Galensporthal zal naar verwachting ruim 11.000 bezoekers minder aantrekken, onder meer doordat er geen vlooiemarkten meer worden georganiseerd; ook hoeft de basketbalvereniging niet meer meegeteld te worden; bovendien begint het buitenseizoen voor scholen een maand eerder dan was aangenomen;
- Daarnaast gaat SJA uit van een grote groei van het aantal bezoekers tot 90.000, terwijl volgens een reële schatting van het stadsdeel Bos en Lommer de betreffende prognose zeker 10.000 te hoog is.

1) Een gevoelig gebied is bijvoorbeeld een gebied dat behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur, een gebied met behoud en herstel van de bestaande landschapskwaliteit, een speciale beschermingszone in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn of een Belvédèregebied.

2) Per abuis wordt in de hoofdtekst van het rapport nog gesproken over een geschat bezoekersaantal van 298.590. Dit is een eerder gemaakt globale inschatting, die voor de m.e.r.-beoordeling op basis van specifiekere informatie naar beneden is bijgesteld.

3) Wel diende er volgens het rapport, gelet op het grootstedelijk intensief grondgebruik en de specifieke locatie, rekening te worden gehouden met enkele negatieve milieueffecten die nog om nadere aandacht in het vervolgproces (het bestemmingsplan) vroegen. Het betrof de aspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid en vrijwaringszone. Aan deze aspecten is in het kader van de bestemmingsplanprocedure nader aandacht besteed.

4) Beide prognoses zijn exclusief de bezoekersaantallen van Turnace. Turnace zal overigens niet in het plangebied worden gesitueerd, maar op een alternatieve locatie.

Overigens zal Turnace, die nog niet in de prognoses was opgenomen, in de toekomstige situatie niet in het plangebied worden gesitueerd: de recreatieve voorziening zal een andere locatie krijgen.

Gelet op de wijzigingen in het bezoekersaantal/de prognose van circa 210.000 bezoekers, is er voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan geen sprake meer van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Overigens was de verwachting van het stadsdeel dat, indien er wel nog sprake was van een m.e.r.-beoordelingsplicht, ook bij het nieuwe programma geen bijzondere omstandigheden waren of belangrijke negatieve milieugevolgen konden optreden die het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure noodzakelijk of wenselijk maakten¹⁾. Weliswaar waren enkele milieuaspecten in het verleden aangeduid als verdere aandachtspunten, maar dit waren geen milieuknelpunten die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maakten.

6.2. Geluid

De Wet geluidhinder is een complexe wet waarin een groot aantal normen voor toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen is opgenomen. De toelaatbare geluidshinder in woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen is geregeld in het Bouwbesluit.

Wanneer een nieuw bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing te realiseren in de nabijheid van wegen, spoorbanen en industrieterreinen, is toetsing aan de wettelijke geluidshidernormen verplicht.

De normen van de Wet geluidhinder bestaan uit een voorkeursgrenswaarde en een uiterste grenswaarde. In een stedelijke situatie komt het regelmatig voor dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Er kan aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (in Amsterdam gedelegeerd voor wat betreft het weg- en railverkeer aan de gemeenteraad) ontheffing worden gevraagd van deze voorkeursgrenswaarde tot maximaal de uiterste grenswaarde. Er wordt dan getoetst of er voldoende redenen zijn om deze ontheffing te verlenen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken of er voldoende maatregelen zijn genomen om de geluidshinder te beperken (bijv. geluidsschermen). De toetsingscriteria zijn vastgelegd in de beleidsnotitie "Beleidsvrijheid hogere waarden procedures Wet geluidhinder".

Alle geluidsbronnen (A10, Jan van Galenstraat en Ringspoor) worden afzonderlijk bekeken en beoordeeld. Ook de vraag of een hogere waarde moet worden aangevraagd wordt per geluidsbron afzonderlijk bekeken. Dit betekent dat voor verschillende bestemmingen in het plan meerdere ontheffingen worden aangevraagd. Voor de zuidblokken bijvoorbeeld wordt een hogere waarde aangevraagd in verband met het geluid van de A10 én van de Jan van Galenstraat. Hierdoor lijkt het of er meer bestemmingen zijn waarvoor ontheffingen nodig zijn, maar gaat het feitelijk om een beperkter deel van de bestemmingen waarvoor ontheffing(en) wordt aangevraagd.

Omdat de precieze invulling van de verschillende bouwblokken van de in het bestemmingsplan opgenomen verkaveling afhankelijk is van de verdere uitwerking door de ontwikkelaars, wordt voor het aanvragen van de hogere waarden gekozen van de worstcase variant: zoveel mogelijk geluidsgevoelige bestemmingen als het bestemmingsplan toelaat op de daarvoor ongunstigst belaste locaties. Ook hierdoor ontstaat het idee van meer hoger belaste bestemmingen dan zich naar alle waarschijnlijkheid in de feitelijke ontwikkeling van de bouwblokken zal voordoen.

Wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, moet meestal extra gevelisolatie worden aangebracht om te kunnen voldoen aan de binnennormen van het Bouwbesluit. Zo blijft de geluidbelasting binnen altijd op een acceptabel niveau.

1) Vanwege een wijziging van de Wet milieubeheer is – sinds het opstellen van het m.e.r.-beoordelingsrapport voor dit project – het criterium voor het besluit om al dan niet een m.e.r.-procedure te doorlopen in het kader van een m.e.r.-beoordelingsplicht niet meer dat er sprake moet zijn van "bijzondere omstandigheden", maar dat er belangrijke negatieve milieugevolgen op kunnen treden die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

6.2.1. Wegverkeer- en spoorweglawaai

Geluidszones en normstelling wegverkeerslawaai

Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich als gevolg van de Wet geluidhinder geluidszones, met uitzondering van woonerven, 30 km/h-gebieden en wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde Geluidsniveaukaart is aangetoond dat de geluidbelasting op 10 m uit de as van de weg 50 dB(A) of minder bedraagt. Bos en Lommer beschikt niet over een Geluidsniveaukaart op basis waarvan wegen zijn gedezoneerd. Wel zijn binnen en in de nabijheid van het plangebied 30 km/h-wegen aanwezig die op basis van hun snelheidsregime zijn gedezoneerd.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De Jan van Galenstraat heeft een binnenstedelijke ligging met twee rijstroken. Op basis hiervan heeft de Jan van Galenstraat een onderzoekszone van 200 m aan weerszijden van de weg. De rijksweg A10 heeft een buitenstedelijke ligging met vijf of meer rijstroken en daarmee een geluidszone van 600 m aan weerszijden van de weg.

Normstelling

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen¹⁾ noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidbelasting aan de gevel. Zijn deze maatregelen niet mogelijk, niet gewenst of niet doeltreffend, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot een hogere grenswaarde worden ingediend. De hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, een bepaalde waarde niet te boven gaan (uiterste grenswaarde). Voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom langs een bestaande weg is de uiterste grenswaarde 65 dB(A). Voor de autosnelwegen geldt voor nieuwe woningen in deze situatie een uiterste grenswaarde van 55 dB(A).

Geluidszones en normstelling spoorweglawaai

Geluidszones langs spoorwegen

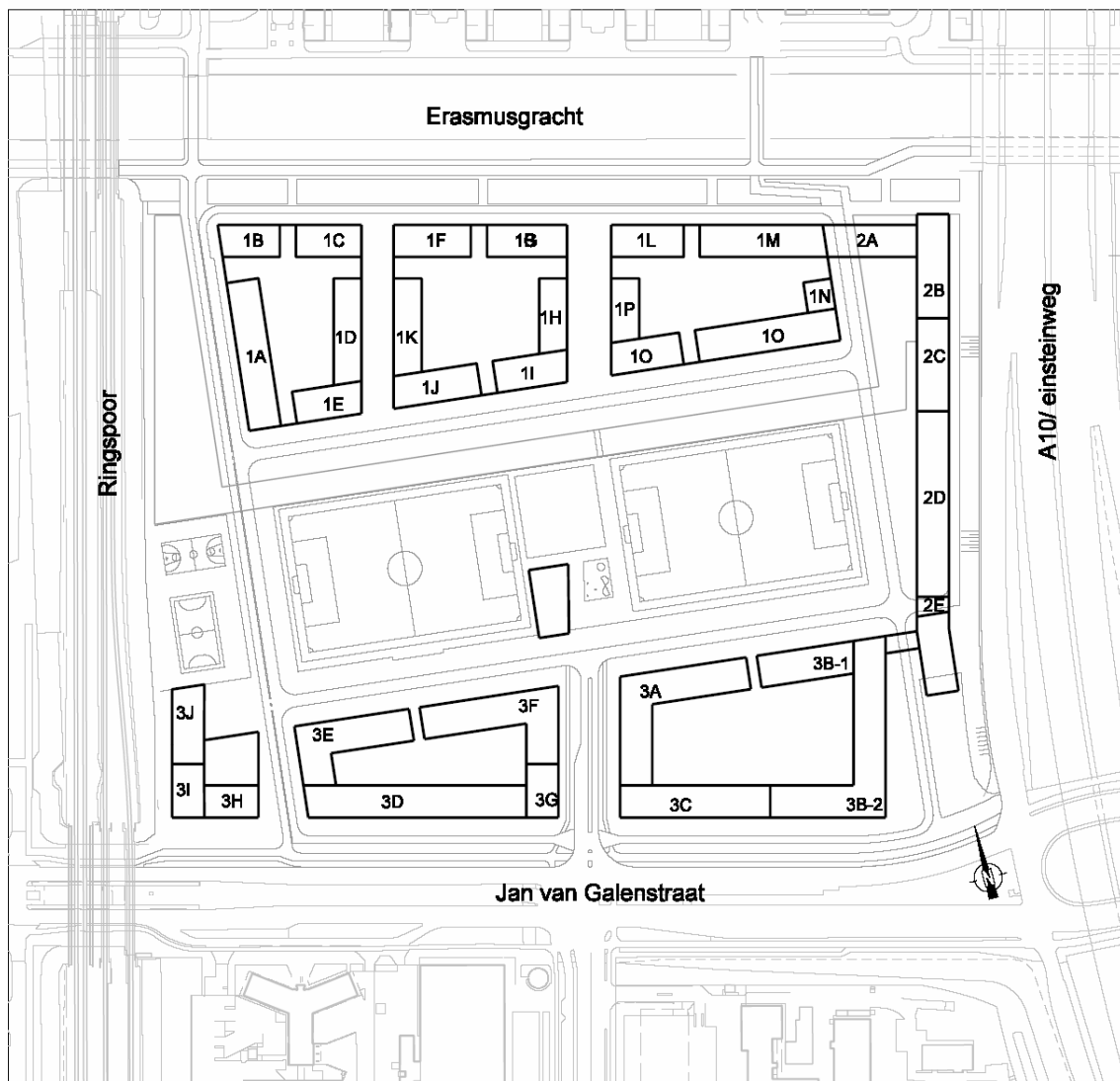
Het belangrijkste beleid ten aanzien van het spoorweglawaai is vastgelegd in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). In het Bgs is een rechtstreeks (inhoudelijk en procedureel) verband gelegd tussen geluidshinderproblematiek en ruimtelijke ordening door middel van geluidszones langs spoorwegen. Een geluidszone is een gebied aan weerszijden van een spoorweg waarbinnen, wanneer in dat gebied woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn of wenselijk worden geacht, extra aandacht moet worden besteed aan geluidshinder.

De wettelijke geluidszone bedraagt op grond van de op 1 september 2003 gewijzigde zonekaart als bedoeld in artikel 106a Wgh en artikel 3, lid 1 Bgs 400 m aan weerszijden van het spoor (trajectnummer 490). Binnen deze wettelijke geluidszone dient akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai plaats te vinden.

Normstelling

Voor nieuwe woningen bedraagt de voorkeursgrenswaarde 57 dB(A), voor scholen en medische voorzieningen 55 dB(A)²⁾. Indien deze grenswaarde wordt overschreden en maatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn, kan onder bepaalde voorwaarden een Verzoek tot hogere grenswaarden worden ingediend bij Gedeputeerde Staten. De uiterste grenswaarde van 70 dB(A) mag daarbij niet worden overschreden. Bij bepaalde medische voorzieningen, waaronder medische kleuterdagverblijven, geldt een uiterste grenswaarde van 68 dB(A).

-
- 1) Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.
 - 2) Bij scholen en medische kleuterdagverblijven wordt de geluidsbelasting tijdens de dagperiode gehanteerd. Bij scholen met avondonderwijs moet ook getoetst worden aan de geluidbelasting in de avond, maar zonder de toeslag van 5 dB(A).

Figuur 4. Bloknummers akoestische onderzoeken

Beoogde ontwikkelingen

Het bestemmingsplan voorziet in verschillende nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die getoetst dienen te worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Het plangebied is ingedeeld in deelprojecten. Voor het akoestisch onderzoek conform de Wet geluidhinder is per deelproject het volgende van belang.

- noordelijk deel: realisatie van woningen;
- oostelijk en zuidelijk deel: realisatie van woningen en geluidsgevoelige maatschappelijke voorzieningen.

Onderzoek en conclusie

Onderzoeksbureau Royal Haskoning heeft akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege de verschillende geluidsbronnen: A10, Jan van Galenstraat, Ringspoor en Westpoort (februari 2006). Het akoestisch onderzoek vormt de basis voor de aanvraag van de benodigde hogere waarden voor de verschillende geluidsbronnen.

Hieronder worden in hoofdlijnen de resultaten van het onderzoek gegeven en de motivering voor de aanvraag om de benodigde hogere waarden. Er wordt verwezen naar de verschillende bouwblokken zoals opgenomen in bijgevoegde kaart.

1. Geluidsbelasting vanwege de A10-west (niet-stedelijk verkeer)

In het kader van het bestemmingsplan Laan van Spartaan worden volgens artikel 76 van de Wet geluidhinder in een uitwerking overeenkomstig artikel 83 lid 1 en 85 van de Wet geluidhinder ten behoeve van de A10 West hogere waarden aangevraagd voor de woningen onder de voorwaarden van artikel 2 lid 1, 2b onder ten tweede en ten vierde van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen tot ten hoogste 55 dB(A). De woningen in het A10-blok (2B t/m 2E) en de bouwblokken aan de noord- en zuidzijde vormen een afscherming in de zin van artikel 2 lid 2b genoemde tweede argument van het Besluit zones langs wegen voor de achterliggende woningen en overigens ook voor het binnengebied.

Hoger belaste gevels

De grootste impact heeft de A10 op het bouwblok, dat voor een groot deel het achterliggende gebied vrijwaart van de geluidsbelasting vanwege de A10: het A10-blok (2B t/m 2E). Hier worden de uiterste grenswaarden overschreden en zal met dove gevels worden gebouwd of worden anderszins maatregelen getroffen. Dove gevels zijn gevels zonder te openen delen.

Verkeer op de A10 leidt daarnaast tot hoge geluidsbelastingen op de noord- en zuidblokken. Op de buitenzijde van het oostelijke en het middelste noordblok (2A, 1M en 1L) leidt dat tot dove gevels. Meer naar het westen (1G, 1F, 1C en een deel van 1B) leidt dat tot een overschrijding van de uiterste grenswaarde op de hogere bouwlagen (dove gevels) en tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de lagere bouwlagen (hogere waarden). Ook op de buitenzijde van het oostelijke zuidblok (3C) leidt de geluidsbelasting vanwege de A10 tot een overschrijding van de uiterste grenswaarde (dove gevels), op de buitenzijde van het middelste en het westelijke zuidblok (3D, 3G, 3H en 3I) leidt dat tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (hogere waarden). De woontoren op de hoek van het middelste zuidblok (3G) geeft op de hogere lagen een overschrijding te zien van de uiterste grenswaarde (dove gevels).

Daar waar niet kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) worden gevels "doof" uitgevoerd (gevels zonder te openen delen; zie ook figuur 2 van het akoestisch onderzoek) dan wel wordt de geluidsbelasting door middel van alternatieve maatregelen teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde.

In het onderstaande overzicht worden de totale aantallen hogere waarden aangegeven.

Tabel 1. Benodigde hogere waarden voor A10-west

A10-west	geluidbelasting in [dB(A)]		
complexen 1, 2 en 3 (noord-, oost- en zuidblokken)	<= 50	51 t/m 55	>55
aantal woningen	549	341	678

In deze tabel is de geluidbelasting van de A10 op de woningen in de Laan van Spartaan aangegeven. De A10 is de grootste geluidsbron binnen het gebied. 549 woningen worden niet hoger belast dan de voorkeursgrenswaarde. 341 woningen hebben een hogere geluidsbelasting (hogere waarde). 678 woningen hebben een te hoge geluidsbelasting (dove gevel).

Het A10-blok (2B t/m 2E) zal, vooruitlopend op de realisatie van rest van het bestemmingsplan, door middel van een vrijstelling ex artikel 19 WRO worden gerealiseerd. De start van de bouw van dit blok is gepland eind 2007.

Motivering ontheffing geluidsbelasting vanwege de A10-west

Hogere waarden

De A10-west vormt in het plangebied een belangrijke geluidsbron. Juist om een algemene invulling te kunnen geven aan dit gebied is gekozen voor een stedenbouwkundige opzet in de vorm van grotendeels gesloten bebouwing die het gebied afschermt. Het A10-blok (2B t/m 2E) vormt daarbij de belangrijkste afscherming. De gesloten bebouwing wordt alleen onderbroken op een beperkt aantal (onder)doorgangen. Bij de onderdoorgang die ook van betekenis kan zijn voor de geluidsbelasting op het binnenterrein (2A) worden specifieke akoestische maatregelen uitgevoerd.

Geluidsreducerende maatregelen

Onder meer om de geluidsbelasting terug te brengen is de maximumsnelheid op de A10-west teruggebracht naar 80 km/h. De A10-west is uitgevoerd met dubbellaags ZOAB op de aardenbaan in combinatie met ZOAB op de kunstwerken. Aan de buitenzijde worden "dove" gevels opgericht. Plaatsing van een 6 m hoog scherm op het kunstwerk over de Erasmusgracht is overwogen en op haar effecten berekend. Het blijkt – op een reductie van maximaal 5 dB(A) op de woningen aan de noordoostzijde na – niet het beoogde effect op de geluidsbelasting op te leveren.

Geluidsluwe zijde

Naast bovengenoemde bronmaatregelen is gekozen voor afschermende bebouwing aan de noord-, oost- en zuidzijde van het plangebied. Bij de noord- en zuidblokken (complexen 1 en 3) is bovendien een zodanige verhouding tussen de afschermende en de achterliggende bebouwing voorgeschreven, dat alle woningen een geluidsluwe zijde zullen kennen. Op een tweetal punten (complex 3I en 1B) hebben woningen geen geluidsluwe zijde vanwege geluidsbelasting van het binnenstedelijke verkeer en railverkeer. Hiervoor zijn bouwkundige maatregelen voorgeschreven om toch de voorkeursgrenswaarde te halen.

Conclusie

De mogelijke maatregelen aan de bron zijn getroffen om de geluidsbelasting vanwege de A10-west terug te dringen. Bovendien hebben de te hoog belaste woningen een wezenlijke rol bij het geluidsluw maken van het achterliggende gebied, de afscherming van de achterliggende woningen en de gewenste opvulling van dit gebied. Hierdoor hebben alle woningen een geluidsluwe zijde.

2. Geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat (stedelijk verkeer)

In het kader van het bestemmingsplan Laan van Spartaan worden volgens artikel 76 van de Wet geluidhinder in een uitwerking overeenkomstig artikel 83 lid 1 en 85 Wet geluidhinder ten behoeve van de Jan van Galenstraat hogere waarden aangevraagd voor de woningen onder voorwaarden van artikel 2 lid 1, 2b van het Besluit Grenswaarden binnen zones langs wegen tot ten hoogste 63 dB(A). De woningen in het A10-blok (2B t/m 2E) en de woningen aan de zuidzijde van de zuidblokken (complex 3) aan de Jan van Galenstraat vormen een afscherming in de zin van artikel 2 lid 2b genoemde 2^e argument (Besluit grenswaarden binnen zones langs

wegen) voor de direct achter gelegen woningen in de zuidblokken zelf (3B, 3A, 3F en 3E) en de verder weg gelegen woningen in de noordblokken (complex 1) en het A10-blok (2B t/m 2E) en overigens ook voor het binnengebied. Hiermee maken ze de opvulling van dit gebied aan de ring van Amsterdam mogelijk als bedoeld onder artikel 2, onder b, ten vierde van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

Hoger belaste gevels

Een verhoogde geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op de Jan van Galenstraat treedt in de eerste plaats op, op de gevels van de bouwblokken aan de zuidzijde van het plangebied langs de Jan van Galenstraat (3C, 3D, 3G, 3H en 3I). Het gaat om een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde; de uiterste grenswaarde wordt niet overschreden. Een deel van de zuidblokken schermt dus zowel het geluid van de A10-west (zie hiervoor) als van de Jan van Galenstraat af.

De geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat heeft tevens effect op de voorzijde van het A10-blok (2B t/m 2E). Het A10-blok (2B t/m 2E) schermt daarmee dus naast het geluid van de A10-west ook het geluid van de Jan van Galenstraat af voor de achterliggende bebouwing.

Geluidsluwe zijde

Het plan is erop gericht om woningen zoveel mogelijk met een geluidsluwe zijde mogelijk te maken. Het geluid van de Jan van Galenstraat wordt in voldoende mate afgeschermd om overal geluidsluwe zijden te realiseren.

Tabel 2. Benodigde hogere waarden voor Jan van Galenstraat

Jan van Galenstraat			
	geluidbelasting in [dB(A)]		
complexen 1, 2 en 3 (noord-, oost- en zuidblokken)	<= 50	51 t/m 65	>65
aantal woningen	1086	502	0

In deze tabel is de geluidbelasting van de Jan van Galenstraat op de woningen in de Laan van Spartaan aangegeven. 1086 woningen in het gebied worden niet hoger belast dan de voorkeurgrenswaarde. 502 woningen hebben een hogere geluidsbelasting (hogere waarde). Er zijn geen woningen met een te hoge geluidsbelasting.

Motivering ontheffing geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat

Hogere waarden

Het binnenstedelijk wegverkeer op de Jan van Galenstraat vormt samen met de tramlijn 13, die halverwege de zuidzijde van het plangebied vanaf de Jan Tooropstraat over de Jan van Galenstraat in westelijke richting rijdt, het onderliggende wegennet in het plangebied. De gevels van de woningen aan de zuidzijde van het plangebied (3C, 3D, 3G, 3H, 3I) vormen de begrenzing van het gebied aan deze hoofdader van het stedelijk wegverkeer. Samen met het A10-blok (complex 2B t/m 2E) schermen zij het plangebied af van het geluid van de Jan van Galenstraat.

Geluidsreducerende maatregelen

- Maatregelen aan de bron: geluidsarm asfalt

Daar waar de geluidsbelasting vanwege de A10-west lager is dan de geluidsbelasting vanwege de Jan van Galenstraat, zou door toepassing van geluidsarm asfalt op de Jan van Galenstraat de bijdrage van het wegverkeer in de geluidsbelasting vanwege deze straat kunnen worden teruggebracht. Het terugbrengen van de geluidsbelasting van het wegverkeer door toepassing van geluidsarm asfalt zou voor een belangrijk deel van deze bouwblokken slechts een gering effect hebben. Naast het wegverkeer, vormt namelijk tramverkeer een onderdeel van het wegverkeergeluid op het westelijke deel van de Jan van Galenstraat langs het plangebied. Cumulatief geeft het wegverkeer samen met het tramverkeer een geluidsbelasting van maximaal 63 dB(A). Het toepassen van geluidsarm asfalt zou hierdoor niet de beoogde gebruikelijke 3 tot 4 dB(A) reductie geven op de totale geluidsbelasting van auto- en tramverkeer samen, maar slechts 1 dB(A).

Van belang bij de afweging of de benodigde middelen moeten worden uitgetrokken voor het aanbrengen van geluidsarm asfalt is tevens dat de Jan van Galenstraat in het *stedelijke programma voor stille wegdekken* is opgenomen en op de nominatie staat binnen enkele jaren te worden voorzien van stil asfalt. Ook met betrekking tot de bovenbouwconstructie van de tram, kan vermeld worden dat in Amsterdam initiatieven worden genomen om op termijn tot een verminderde geluidsafstraling te komen. Deze ontwikkelingen moeten binnen de planhorizon tot 2016 tot stand komen, maar vooralsnog kan hier niet op worden geanticipeerd.

- **Overdrachtsmaatregelen: schermen**

De inrichting van de weg maakt het nagenoeg onmogelijk afscherming te plaatsen die de geluidsbelasting reduceert tot de voorkeursgrenswaarde. Met name voor de bovenste bouwlagen van de 27 m hoge complexen van de zuidblokken (3C, 3D en 3H) is geen afscherming van de Jan van Galenstraat mogelijk. Voor het meest oostelijke bouwblok van de zuidblokken (3c) worden de gevels aan de oost- en zuidzijde reeds ten gevolge de A10-west als "doof" uitgevoerd. Het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de Jan van Galenstraat heeft op deze gevels dan ook feitelijk geen effect. De woningen zullen daar geen balkon krijgen en ook zal het geluid van de Jan van Galenstraat de woningen niet meer binnen kunnen komen: de ramen worden vast uitgevoerd en kunnen niet worden geopend (dat is per definitie zo bij dove gevels). Een geluidbelasting van maximaal 35 dB(A) binnen de woningen wordt gegarandeerd door de Woningwet die voorschrijft dat de gevel daartoe voldoende geluidwerend is.

Conclusie

De mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevels te verlagen, hebben een zodanig gering effect op de (cumulatieve) geluidsbelasting (de geluidsbelasting vanwege de A10-west op het meest westelijke bouwblok (3C), de geringe afname van het totale wegverkeer door de bijdrage op dit punt van het tramverkeer), dat zij, afgezet tegen de hoge kosten ervan, een te grote druk op de begroting van het project drukken. Daarbij wordt mede in ogenschouw genomen, dat de maatregelen op afzienbare termijn zullen worden gerealiseerd in het kader van het regulier onderhoud.

Het realiseren van een geluidsluwe zijde is mogelijk gemaakt voor het belangrijkste deel van de woningen die door de Jan van Galenstraat worden belast (alle woningen in complex 3 behalve een klein deel van 3I).

3. Geluidsbelasting vanwege het railverkeer

In overeenstemming met artikel 4 van het Besluit geluidhinder spoorwegen, wordt in het kader van het bestemmingsplan hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) aangevraagd voor de woningen in het plangebied tot maximaal 70 dB(A). Volgens artikel 13 lid 1 van het Besluit geluidhinder spoorwegen moet de binnenwaarde maximaal 37 dB(A) zijn.

Hoger belaste gevels

Aan de westzijde van het plangebied en in aflopende mate de westelijke buitenzijden van het noord- en zuidblok, treedt vanwege het railverkeer een hogere waarde op. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 70 dB(A) en treedt op op de hoek Jan van Galenstraat/Ringspoorlijn (3H, 3I en 3J). De rest van het complex 3 kent geen hogere geluidsbelasting vanwege het railverkeer dan 67 dB(A). De hoger belaste bouwblokken geven afscherming van het railverkeer voor het binnenterrein en de overige woningen en geluidsgevoelige bestemmingen. Verder weet het geluid van het railverkeer alleen door te dringen in de doorgang in de westkant van het westelijke noordblok (tussen 1A en 1B). Ook hier komt de geluidsbelasting niet uit boven de uiterste grenswaarde en kan worden volstaan met een ontheffing hogere waarden. In het overgrote deel van het plangebied heeft het railverkeer geen effect op de geluidsbelasting.

Geluidsluwe zijde

Bij een klein aantal woningen in de noordblokken (1B en 1C) en in de zuidblokken, met name de woontoren in de zuidwesthoek (3H en 3I), kan een geluidsluwe zijde niet worden gegarandeerd.

Tabel 3. Benodigde hogere waarden voor spoorweggeluid

Ringspoorlijn			
	geluidsbelasting in [dB(A)]		
complexen 1, 2 en 3 (noord-, oost- en zuidblokken)	<= 57	57 t/m 70	>70
aantal woningen	1248	340	0

In deze tabel is de geluidbelasting van het spoorweggeluid op de woningen in de Laan van Spartaan aangegeven. 1248 woningen worden niet hoger belast dan de voorkeursgrenswaarde. 328 woningen hebben een hogere geluidsbelasting (hogere waarde). Er zijn geen woningen met een te hoge geluidbelasting

Motivering ontheffing geluidsbelasting vanwege het railverkeer

Hogere waarden

In een vroegtijdig stadium van de planvorming is getracht middels mitigerende maatregelen de geluidsbelasting van het spoor terug te dringen tot de voorkeurswaarde van 57 dB(A).

Het ringspoor is op een talud van circa 6 m hoogte gelegen. Bij de plaatsing van aanvullende schermen – want in het kader van de aanleg van de westtak van de ringspoorlijn en de metrosporen zijn voor de toenmalige aanwezige bebouwing schermen van 1 tot 1,5 m geplaatst – bleken de metrosporen, die tussen de sporen van de doorgaande treinen van de Nederlandse Spoorwegen en het plangebied zijn gelegen, een probleem. Het plaatsen van een scherm met een hoogte van 1 tot 1,5 m langs het metrospoor zou het geluid van de metro beperken, maar heeft weinig effect op de afstraling van de treinen van de NS, vanwege de breedte van het talud. Indien een scherm langs het spoor van de NS geplaatst wordt, kan het geluid van de metro ongebreideld het plangebied bereiken. Alleen afscherming van de beide bronnen afzonderlijk leidt gezamenlijk tot een merkbare afname van de geluidsbelasting. Maar ook dan wordt de geluidsbelasting op het bouwplan niet teruggebracht tot de voorkeurswaarde van 57 dB(A).

Het plaatsen van een scherm langs de metrosporen en tussen de sporen van de NS en metro leiden tot aanzienlijke kosten. Met deze uitgave wordt de voorkeurswaarde van 57 dB(A) nog niet gehaald. Met de al in het verleden geplaatste schermen met ten noorden van het plangebied de uitbreidingen van de Hemboog, kan worden voorkomen dat de geluidsbelasting op woningen in het plangebied de maximale ontheffingswaarde overschrijdt; met andere woorden de geluidsbelasting blijft beperkt tot maximaal 70 dB(A) op de blokken op de hoek van de Jan van Galenstraat en de ringspoorlijn. Andere woningen ondervinden een geluidsbelasting vanwege het railverkeer van maximaal 67 dB(A). Het overgrote merendeel van de woningen in het plangebied ondervindt geen geluidshinder van het railverkeer.

Conclusie

Het treffen van – aanvullende – geluidsbeperkende maatregelen op de bestaande is bewerkelijk vanwege de aanwezigheid van verschillende sporen: trein en metro. Het treffen van effectieve maatregelen kost daarom veel geld en de maatregelen leiden bovendien niet tot het reduceren van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde. Nu de uiterste grenswaarde ook zonder aanvullende maatregelen nergens wordt overschreden, is het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan op grond hiervan van oordeel dat het legitiem is dat geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Daarbij heeft zij mede overwogen dat het railverkeerslawaaï slechts invloed heeft op een relatief beperkt deel van het plangebied.

Geluidsbelasting ten gevolge van 30 km/h-wegen

De erftoegangswegen, waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, zijn volgens de Wet geluidshinder gedezoneerd. Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op deze wegen is dan ook niet vereist. Gezien het zeer beperkte aantal verkeersbewegingen dat op de erftoegangswegen mag worden verwacht en de ingestelde maximumsnelheid, kan een geluidsbelasting worden aangenomen van ten hoogste de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Bijzondere bestemming

Op de zuidoosthoek van het plan, de hoek van de Jan van Galenstraat met rijksweg A10-west (complex 3B), is de bestemming (geluidsgevoelige) maatschappelijke voorzieningen opgenomen om de vestiging van een (middelbare) school mogelijk te maken.

Tabel 4. Omreken tabel van maatgevende naar andere perioden in dB(A)

Bron	Dag	Avond	nacht
Rijksweg 10-west	-3	-1	maatgevend
Ringspoorlijn	-4,47	soms maatgevend	soms maatgevend
Jan van Galenstraat	-2,69	-	maatgevend

De geluidsbelasting ten gevolge van rijksweg A10-west bedraagt op de zuid- en oostzijde van het voorgenomen complex voor een (middelbare) school meer dan de maximale ontheffingswaarde in zowel de dag- als de avondperiode en moet daarom doof worden uitgevoerd.

Op de afgeschermdde noord- en westzijde wordt grotendeels voldaan aan de voorkeurswaarde. In verband met de hogere geluidsbelasting op delen blijft het aanvragen van een hogere waarde noodzakelijk.

De Jan van Galenstraat veroorzaakt een geluidsbelasting van 61 dB(A). Hier wordt de gevel doof uitgevoerd in verband met de geluidsbelasting vanwege de A10-west. Hierdoor geldt de Wgh hier niet en behoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd. Overigens voldoet de geluidbelasting van de ringspoorlijn hier ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) op het complex.

Tabel 5. Aan te vragen hogere waarden bijzondere bestemmingen

bijzondere bestemming	maatgevende periode	Bron	oriëntatie hogere waarde			
			zuid	oost	noord	west
school zuidoost-hoek plangebied	avond	Rijksweg 10-west	"doof"	"doof"	55	55
	avond	Ringspoorlijn	-	-	-	-
	avond	Jan van Galenstraat	61	58	-	-

Conclusie

In het kader van het bestemmingsplan Laan van Spartaan worden volgens artikel 76 van de Wet geluidhinder in de uitwerking overeenkomstig artikel 83 lid 1 en 85 ten behoeve van de Jan van Galenstraat hogere waarden aangevraagd voor een geluidsgevoelige maatschappelijke voorziening onder voorwaarden van artikel 4 lid 2a, b en c van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen tot ten hoogste 61 dB(A) (volgens artikel 5 lid 1). Eveneens overeenkomstig artikel 83 lid 1 en 85 van de Wet geluidhinder onder dezelfde voorwaarden van het Besluit zones langs wegen artikel 4 lid 2a, b en c, wordt ingevolge artikel 5 een hogere waarde voor de A10-west tot een maximum van 55 dB(A) aangevraagd voor de beoogde geluidsluwe zijde aan de noord- en westzijde van de (middelbare) school. Beide met inachtneming van artikel 10 van het Besluit dat de binnenwaarde in de gebouwen regelt ingeval van theorielokalen (30 dB(A)) en theorievaklokalen (35 dB(A)).

Industrielawaai

Het plangebied ligt in zijn geheel binnen de vastgestelde geluidszone van het industrieterrein Westelijk havengebied/Westpoort. Derhalve heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige functies.

De geluidsbelasting op de toekomstige gevels is berekend met het zonebeheermodel (akoestisch rekenmodel) van Westpoort. De geluidsbelasting is bepaald aan de hand van de geluidsimmissie op de planlocatie. Daarbij is ten aanzien van Westpoort uitgegaan van de huidige situatie én de toekomstige mogelijkheden op het industrieterrein. Gebruik is gemaakt van het zonemodel met peildatum 7 september 2006.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting aan de noordgevel van de twee westelijke woonblokken aan de noordzijde van het plan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De geluidsbelasting bedraagt maximaal 51 dB(A).

In verband met de hoge geluidsbelasting van het wegverkeer op de A10 zal een deel van de geluidsbelaste bouwblokken met een dove gevel worden uitgevoerd. Naar mate de bouwblokken dicht bij de A10 zijn gesitueerd, zullen meer bouwlagen dove gevels krijgen. In de voorschriften van het bestemmingsplan is dit in detail uitgewerkt.

Voor de woningen in de blokken 1B, 1C, 1F en 1G waar géén dove gevels worden toegepast, dient een hogere grenswaarde van 51 dB(A) voor industrielawaai te worden aangevraagd. De uitzondering hierop zijn de eerste drie bouwlagen van bouwblok 1G (rekenpunt LvS103). Aangezien de geluidsbelasting daar maximaal 50 dB(A) bedraagt, is voor die woningen geen hogere waarde industrielawaai nodig.

Algemene conclusie

Het plangebied wordt belast door de A10-west, de Jan van Galenstraat, het Ringspoor en het industriegebruik van Westpoort.

Er is goed gekeken naar de mogelijkheden om bronmaatregelen te treffen. Deels zijn deze uitgevoerd (geluidsluw asfalt is aangebracht op de snelweg en afritten, de maximum snelheid is teruggebracht naar 80 km per uur en er zijn geluidsschermen geplaatst langs de A10), deels is daarvan op goede gronden van afgezien (zoals het ZOAB op de Jan van Galenstraat, dat relatief weinig effect heeft, en waarvan uitvoering op afzienbare termijn wordt voorzien op basis van het programma voor stille wegdekken).

Belangrijk bij het beperken van de geluidsbelasting van het gebied is de stedenbouwkundige keuze voor afschermende bebouwing langs de noord-, zuid- en oostzijde van het gebied. Dit leidt vaak tot een hoge geluidsbelasting aan de buitenzijde van deze bebouwing (met name bij het oostblok aan de A10) maar geeft een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting aan de binnenzijde van het plangebied. Hierdoor wordt de geluidsbelasting op de achterliggende woningen beperkt en is het mogelijk om deze lege plek in stedelijk Amsterdam op te vullen.

6.3. Schiphol

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van luchthaven Schiphol. Er gelden voor het plangebied daarom geen beperkingen in verband met de aanwezigheid van Schiphol (bijvoorbeeld hoogtebeperkingen, beperkingen voor het toestaan van gevoelige objecten in verband met geluid of externe veiligheid) of beperkingen voor functies die vogels aantrekken).

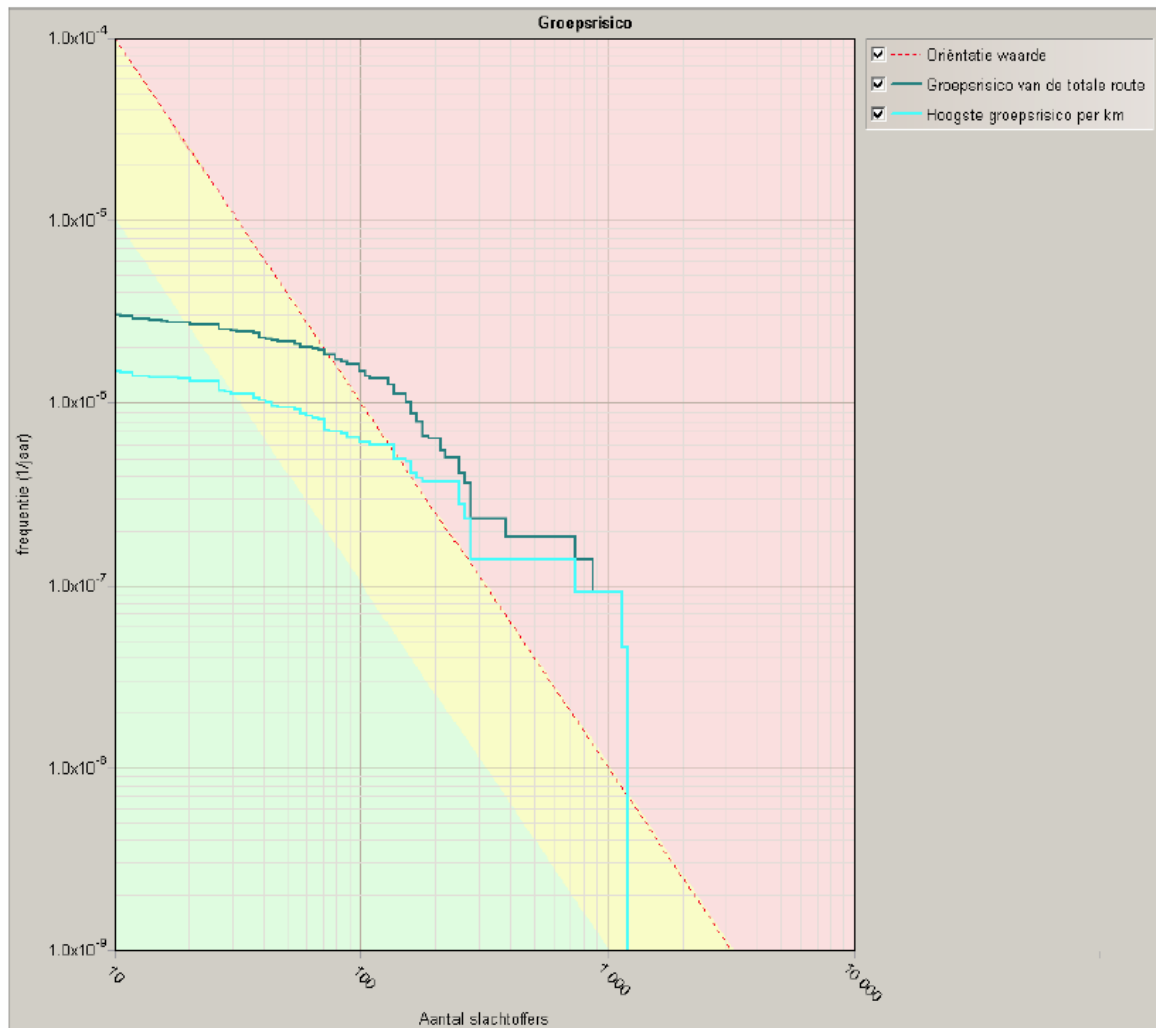
6.4. Externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied is de A10-west gelegen, waarover in de huidige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Met betrekking tot externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is voor woningen en andere kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Dat wil zeggen dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bouwen plek maximaal één op het miljoen per jaar mag zijn. Het groepsrisico is de kans dat een grotere groep mensen bij een dergelijk ongeval is betrokken. Het groepsrisico heeft geen wettelijke status en is voornamelijk een oriënterende waarde. Het bevoegd gezag kan, indien goed gemotiveerd, een overschrijding van de oriënterende waarde accepteren.

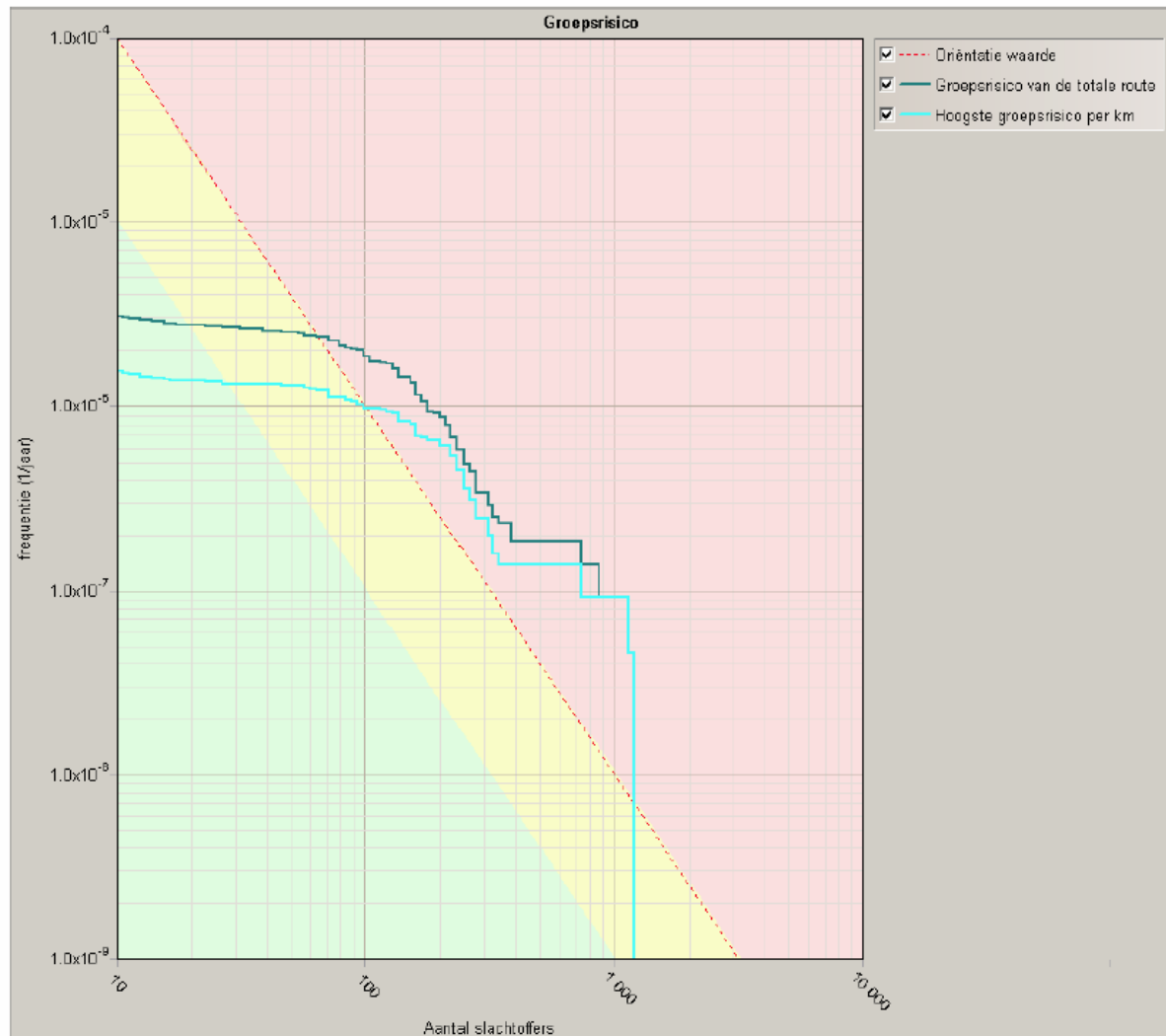
Uit het rapport "Externe veiligheid A10 bestemmingsplan Laan van Spartaan" (AVIV, 2006), dat is opgenomen in bijlage 3, blijkt dat het plaatsgebonden risico langs de weg nergens groter is dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar.

In de Nota "Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen" (ministeries VROM en V&W, 2005) wordt aanbevolen per transportwijze aandachtszones met een maximale afstand te hanteren. Voor de A10 bedraagt deze afstand met betrekking tot het groepsrisico 200 m. Uit het rapport van AVIV blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico langs de A10-west als gevolg van het transport van LPG – ook ter plaatse van het plangebied – wordt overschreden. Zoals al eerder is aangegeven, kan het bevoegd gezag, indien goed gemotiveerd, een overschrijding van de oriënterende waarde accepteren.

Het groepsrisico wordt bepaald door binnen een kilometervak het aantal aanwezigen binnen het effectgebied van een calamiteit af te zetten tegen de kans op die calamiteit. Hierdoor ontstaat een grafiek. In bijgaande figuur staat het GR van het kilometervak waar de Laan van Spartaan onderdeel van uitmaakt. De grijze diagonaal in de grafiek stelt de oriënterende waarde van het GR voor. Daar waar de donkere lijnen boven de diagonaal uitsteken wordt het GR overschreden. De hier gepresenteerde gegevens komen uit 2001. Op grond van de huidige feitelijke lagere transportintensiteiten zou een herberekening leiden tot meer dan een halvering van de berekende overschrijding. De overschrijding wordt verkleind van een kleine 12 keer tot een kleine 6 keer.



Figuur 4. Groepsrisico A10 West hectometer 240 t/m 260 huidige situatie zonder plan Laan van Spartaan (hoge intensiteit GF3)



Figuur 5. Groepsrisico A10 West hectometer 240 t/m 260 huidige situatie met plan Laan van Spartaan (hoge intensiteit GF3)

Er zijn verschillende argumenten voor het bevoegd gezag om deze overschrijding ter plaatse van het plangebied te accepteren. De belangenafweging kan als volgt worden samengevat.

- De ruimtebehoefte in de regio Amsterdam is groot en blijft sterk toenemen. Om nieuwe woon- en werkfuncties te realiseren en tegelijkertijd het open landschap te sparen en de groei van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken, kiest Amsterdam voor de strategie van de compacte stad. Intensief (en zelfs dubbel) grondgebruik is een belangrijk instrument om verdichting van de stad te realiseren. In het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" van de gemeente Amsterdam, wordt de lijn van optimalisering grondgebruik verder doorgezet. Voor de omgeving van de A10-west wordt in het structuurplan zelf een grote ambitie voorgesteld voor het te realiseren programma.
- Het groepsrisico neemt niet relevant toe als gevolg van de beoogde ontwikkeling.
- De gemeente onderkent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen een aandachtspunt is bij de verdere verdichting rondom de A10. Door de betrokken instanties (waaronder de gemeente) wordt onderzocht welke structurele oplossingen op korte termijn (risicobeheersing) en lange termijn (risicoreducering) voor de gehele A10-west bestaan. In de Nota Ruimte wordt aangekondigd dat de A5 (Westrandweg) als route wordt gereserveerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee is een structurele oplossing op afzienbare termijn mogelijk.
- Voor de periode dat de Westrandweg nog niet in gebruik is genomen, wil de gemeente het LPG-transport over de A10-west reguleren. In het kader van de LPG-Ketenstudie van VROM en V&W worden verschillende maatregelen genoemd die bijdragen aan het oplos-

sen van de knelpunten van het vervoer van LPG over de A10, zoals het aanbrengen van een brandwerende coating op de tanks.

- Het vervoer van LPG neemt de laatste jaren drastisch af. Hogere onderhoudskosten aan motoren maken dat autofabrikanten steeds meer afzien van het inbouwen van LPG-tanks in personenauto's. Hierdoor neemt ook de verkoop van LPG af. In combinatie met de voorgestelde maatregelen van het rijk om de risico's van LPG verder te beheersen, lijkt het knelpunt van het vervoer van LPG zich op termijn op te lossen.
- Er is een oprit naar de A10 in de zeer directe nabijheid van het plangebied. Oppervlaktewater is aanwezig in de Erasmusgracht dat voor de brandweer kan dienen als koel- en bluswater bij een eventueel ongeluk met een LPG-tankwagen.

Het bevoegd gezag van de gemeente Amsterdam vindt een overschrijding van het GR hier aanvaardbaar, mede omdat deze tijdelijk is (een structurele oplossing wordt voorbereid), er initiatieven zijn om de risico's in de tussentijd te beheersen en het transport van LPG door autonome ontwikkelingen steeds minder wordt.

Beheerszone A10-west

Tussen Rijkswaterstaat en het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam zijn afspraken gemaakt over hoe met de schaarse beschikbare ruimte in de directe omgeving van de A10-west dient te worden omgegaan (brief RSO 2003/3734, zie bijlage 2 van de toelichting). Voor het plangebied komen deze afspraken erop neer dat uit wordt gegaan van een obstakelvrije zone van 10 m. Deze norm komt voort uit de Richtlijnen Autosnelwegen (ROA) in het kader van verkeersveiligheid. Uitgegaan wordt van een ruimte van 5,5 m, gerekend vanaf de rand van het asfalt, waarbinnen in principe geen bebouwing wordt toegelaten. Aan eventuele objecten binnen deze afstand worden specifieke eisen gesteld ten aanzien van beheer en veiligheid.

De geprojecteerde gebouwen in het plangebied langs de A10-west liggen op minimaal 10 m afstand vanaf de grens van het plangebied (en de rand van het asfalt). De vrijwaringszone legt dus geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

Spoor

In de Risico-atlas Spoor (AVIV, gegevens 1998) wordt de externe veiligheid langs het spoor voor heel Nederland aangegeven. Uit deze atlas blijkt dat de IR-contour 10^{-6} langs alle sporen in Amsterdam op een afstand kleiner dan 10 m ligt. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt ter plaatse van het plangebied niet overschreden. Het spoor vormt daarom vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Er worden geen gevaarlijke stoffen over de Westtak vervoerd.

Door de komst van de Hemboog Ringspoor West, die zorgt voor een rechtstreekse verbinding van het spoor uit Zaandam richting Schiphol zouden er in theorie gevolgen voor dit traject op de langere termijn voor de externe veiligheid kunnen zijn. Echter, Prorail voorziet in de prognose van 5 december 2003 geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de westtak van Amsterdam. Het ministerie van V&W heeft, zoals verwoord in de brief van 26 april 2004 aan de Tweede Kamer, dit standpunt overgenomen. Het spoor levert daarmee ook in de toekomst geen extern veiligheidsrisico voor Laan van Spartaan op.

6.6. Luchtkwaliteit

Onderzoek

Oranjewoud heeft onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in verband met de voorgenomen plannen voor het gebied Laan van Spartaan. Bij het onderzoek heeft Oranjewoud gebruik gemaakt van de daarvoor in het Meet- en rekenvoorschrift voorgeschreven standaardmethoden. Zeezout is afgetrokken conform de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Gekeken is naar verschillende perioden. Daarbij is tevens gekeken naar de contour waar de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden overschreden en naar het aantal personen die worden blootgesteld aan de overschrijdingen.

Resultaten

Uit het onderzoek blijkt het volgende.

In 2015 is er op geen enkel gebied sprake van overschrijding van de geldende normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Niet voor de autonome ontwikkeling en niet voor de planontwikkeling.

Op het gebied van de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie is in 2007 op een vijftal van de onderzochte punten sprake van een overschrijding van de normen van het besluit luchtkwaliteit en in 2010 op een tweetal van de onderzochte punten. Op deze punten is sprake van een overschrijding bij zowel de autonome ontwikkeling als voor de planontwikkeling. Op alle punten is sprake van een zeer beperkte toename van de overschrijding van de planontwikkeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het gaat om maximaal een tiende umg.

Op het gebied van daggemiddelde fijnstofconcentratie is alleen in 2007 sprake van een overschrijding van de normen op een viertal van de onderzochte punten. Er is geen toename van de overschrijding bij de planontwikkeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Saldering

Overschrijdingsoppervlakte

De ontwikkeling van de Laan van Spartaan geeft een vermindering te zien van de overschrijdingsoppervlakte vanwege de planontwikkeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling op het gebied van de *jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie* met 517.000 m² in 2007 en 4600 m² in 2010. Deze vermindering van het overschrijdingsgebied is royaal in de situatie dat de overschrijding van de grenswaarden zich voordoet op een vijftal punten. De vermindering is minder royaal in de situatie dat de overschrijding zich nog maar voordoet op een tweetal punten. In 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen en dus ook niet meer van overschrijdingsgebieden.

Op het gebied van de *daggemiddelde fijnstofconcentratie* geeft de planontwikkeling een vermindering van de overschrijdingsoppervlakte te zien met 22.900 m² in 2007. In 2010 en 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen en dus ook niet meer van overschrijdingsgebieden.

Voor het plangebied zelf geldt, dat het parallel aan de A10 te bouwen woonblok (het A10 blok) het achterliggende gebied zal afschermen van de stikstofdioxide- en fijnstofconcentraties van de A10.

Blootgestelden

De hiervoor genoemde vermindering van het overschrijdingsoppervlakte geeft een afname te zien van het aantal blootgestelden van een overschrijding van de *jaargemiddelde stikstofdioxide* grenswaarde. Het gaat om ongeveer 60 personen bij een gemiddelde woningbezetting van 2,4 personen in de desbetreffende 25 woningen in 2007. Ook het overschrijdingsoppervlak waarin het Sint Lucasziekenhuis is gelegen neemt af. Hoewel minder gemakkelijk te becijferen, neemt ook hier het aantal blootgestelden af. Voor 2010 is er nog maar sprake van één woning waar bewoners worden blootgesteld aan een overschrijding van het jaargemiddelde van stikstofdioxide.

Het aantal blootgestelden aan een overschrijding van de daggemiddelde fijnstofconcentratie blijft gelijk voor zowel 2007 als voor 2010. In 2015 vindt er geen overschrijding van de grenswaarden meer plaats.

Voor het plangebied zelf geldt, dat er geen blootgestelden zullen zijn. Parallelle bebouwing aan de A10 zorgt er voor, dat het achterliggende gebied geen overschrijding van de grenswaarden zal kennen. De bewoners van het afschermende A10 blok zullen niet worden blootgesteld aan de stikstofdioxide en fijnstof van de A10. De woningen worden uitgevoerd met een dichte gevel aan de A10 zijde en ventileren van de woningen gebeurt via de van de A10 afgeschermd zijde van de bebouwing.

Afweging

In 2015 zal aan alle normen van het besluit luchtkwaliteit worden voldaan bij de planontwikkeling van de Laan van Spartaan.

In 2007 en 2010 wordt op enkele punten nog niet voldaan aan de normen van het besluit. Het gaat daarbij om de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie (op een vijftal punten in 2007 en een tweetal punten in 2010) en de daggemiddelde fijnstofconcentratie (op een viertal punten in 2007). Het gaat om een zeer beperkte toename van de stikstofdioxideconcentratie. De overschrijding van het aantal dagen dat de daggemiddelde fijnstofconcentratie wordt overschreden blijft gelijk.

Het overschrijdingsgebied in zijn totaliteit neemt in 2007 en 2010 af. Ook het aantal blootgestelden neemt in 2007 en 2010 af, zowel bij bewoners als bij het ziekenhuis Sint Lucas of blijft althans gelijk (daggemiddelde fijnstof). Het overschrijdingsgebied binnen het plangebied zelf wordt verkleind door de realisering van afscherpende bebouwing parallel aan de A10. Er zullen daar geen bewoners worden blootgesteld aan de stikstofdioxideconcentratie samenhangend met de A10 door de wijze van uitvoering van de woonbebouwing daar.

Het stadsdeelbestuur is van oordeel op grond van het bovenstaande dat de (tijdelijke) overschrijding van de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie in 2007 en 2010 en de daggemiddelde fijnstofconcentratie in 2007 kan worden geaccepteerd, nu het gaat om een zeer beperkte toename van de overschrijding van de stikstofdioxideconcentratie en het ontbreken zelfs van een toename bij de daggemiddelde fijnstofconcentratie ten opzichte van de situatie bij de autonome ontwikkeling. Belangrijk bij haar afweging is ook, dat het overschrijdingsgebied in 2007 en 2010 wordt verkleind en het aantal blootgestelden afneemt, zodat de luchtkwaliteit per saldo verbetert. In dit verband kan ook nog enig gewicht worden toegekend aan het feit dat de eerste bewoners in Laan van Spartaan pas in 2008 worden verwacht en de overschrijding die voor 2007 is berekend al zal zijn verminderd.

6.7. Bodemkwaliteit

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. In 1999 heeft er een indicatief bodemonderzoek plaatsgevonden voor het plangebied (Omegam, nr. 24019987, 26 oktober 1999). Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de verhardingslaag ter plaatse van het honkbalveld ernstig was verontreinigd met enkele zware metalen. Nabij de olieopslag is een ernstige verontreiniging met minerale olie aangetroffen, deze verontreiniging was van beperkte omvang. In het grondwater nabij de bestrijdingsmiddelenopslag is een verhoogde EOH-gehalte aangetroffen. De bagger uit de zuidelijke watergangen is matig verontreinigd. De bagger uit de sloten langs de A10 is bemonsterd op klasse IV en deels klasse II. De bagger is conform de daarop van toepassing zijnde normen afgevoerd. Voor de overige onderzochte bestanddelen zijn geen of slechts lichtverhoogde gehalten in de grond aangetoond. Door de aanleg van de parkeergarage zal vrijkomende, licht verontreinigende grond worden afgevoerd.

Uit het aanvullend bodemonderzoek (Grontmij, 15 okt. 2002) blijkt dat er geen saneringsnoodzaak is, omdat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, vanwege de beperkte omvang van de verontreiniging. Wel dient rekening te worden gehouden met de verhoogde gehalten aan minerale olie in de grond. Inmiddels is de locatie gesaneerd. De verontreinigde grond is afgevoerd overeenkomstig de normen die daarop van toepassing zijn. Een aanvullend onderzoek naar de omvang van de EOX-verontreiniging in het grondwater is niet noodzakelijk.

6.8. Water

Huidige situatie

Het plangebied grenst aan de noordzijde aan de Erasmusgracht. Deze vormt onderdeel van het boezemsysteem. De boezemkade langs de Erasmusgracht heeft een waterkerende functie. Deze functie wordt gewaarborgd doordat voor alle werkzaamheden binnen de keurzone onthefing op de Keur moet worden verkregen.

Het plangebied valt binnen een polder die deel uitmaakt van een grotere afwateringseenheid. Het oppervlaktewater in het plangebied beperkt zich tot een watergang die het plangebied omsluit (ringsloot) en de watergang ten oosten van het voormalige honkbalveld.

De waterkwaliteit in de Erasmusgracht is matig. De kwaliteit van de ringsloot is slecht. Een combinatie van bronnen (onder andere verontreiniging van wegen, het stedelijk gebied, de sportvelden en inlaat van water) is hiervoor verantwoordelijk. Hierbij wordt afstromend water van de A10 als hoofdoorzaak gezien.

De grondwaterstand wordt door middel van drainage kunstmatig laaggehouden.

Overtollig water wordt via een overlaat en een duiker in het zuidoosten van het sportpark afgevoerd. Via een inlaat in het noordoosten wordt water uit de Erasmusgracht ingelaten.

Watertoets

Mede in het licht van de verwachte klimaatveranderingen is in het recente waterbeleid geconstateerd dat voor een goed functionerend watersysteem in de toekomst, afstemming tussen waterbeheer en ruimtelijk planvorming essentieel is. Dit heeft geleid tot de beleidsmatig verplichte watertoets. Hierbij wordt nagegaan wat de consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen zijn voor het watersysteem en op welke wijze binnen de planvorming rekening is gehouden met de belangen van het waterbeheer. Overleg met de waterbeheerder maakt onderdeel uit van de Watertoets.

Tijdens de planvorming van de herontwikkeling (m.e.r.-beoordeling en stedenbouwkundige programma van eisen) is een aantal maal overleg gevoerd met DWR¹⁾. De door hen aangegeven randvoorwaarden zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

Toekomstige situatie

De bestaande waterstructuur in het plangebied (behalve de Erasmusgracht) wordt vervangen door een U-vormige, relatief brede watergang in het noordelijk deel van het plangebied (voor demping en aanleg van watergangen is ontheffing op de Keur verleend).

Door de nieuwe structuur is het noodzakelijk dat het bestaande inlaatpunt voor boezemwater 300 m naar het westen wordt verplaatst. Overtollig water wordt via een nog te realiserenemaal in het noordoosten van het plangebied uitgeslagen op de Erasmusgracht.

De kwelsloot langs de Erasmusgracht wordt vervangen door een drainagekoffer. Ter voorkoming van grondwateroverlast wordt het gebied voorzien van een drainagesysteem. Grondwaterberekeningen hebben aangetoond dat hiermee kan worden voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

Realisatie van het beoogde programma leidt een toename van het verhard oppervlak. Dit heeft een versnelde afvoer regenwater en daarmee een groter bergingsbehoefte tot gevolg. Mede met het oog de verwachte klimaatveranderingen stelt de waterbeheerder als eis dat de toename van verharding wordt gecompenseerd met een extra wateroppervlak gelijk aan 10% van het verhard oppervlak. Daarnaast wordt de vuistregel gehanteerd dat voor waterberging 10% open water (is circa 9.000 m²) wordt gerealiseerd. Het voornemen voldoet hieraan.

Met de herinrichting van het voormalige Jan van Galensportpark wordt een nieuw rioolstelsel aangelegd. Uitgangspunt is een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Regenwater afkomstig van daken en de weinig intensief gebruikte wegen (hoofdzakelijk in het noordelijk deel van het plangebied) is schoon. Dit water wordt via een hemelwaterriool direct naar het oppervlaktewater afgevoerd. Regenwater afkomstig van de overige wegen wordt via het verbeterd gescheiden rioolstelsel afgevoerd. Een alternatief hiervoor is een regenwaterriool met een bezinkbak, waarin voorzuivering plaatsvindt. Het bestaande gescheiden rioolstelsel in de Jan van Galenstraat wordt omgebouwd tot een verbeterd gescheiden stelsel. Regenwater vanaf de A10 wordt geloosd op het plangebied via het bezinkstation. Een vereiste daarbij is dat vuilemissie via deze lozing minimaal gelijkwaardig is aan emissie uit een verbeterd gescheiden stelsel. De hiervoor benodigde maatregelen zullen binnen het plangebied worden gerealiseerd.

1) DWR is de uitvoerende dienst van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

6.9. Archeologie

Op basis archeologische gegevens van de directe omgeving, historisch kaartmateriaal, literatuur en archiefstukken is een verwachting opgesteld van het archeologische potentieel.

Mogelijk bevinden zich binnen het gebied archeologische sporen als verkavelingstructuren uit de ontginningsperiode, geïsoleerde bewoningssporen (huisplaatsen, ophogingslagen) en los verspreid afval, afkomstig van stort uit de stad of van omliggende boerderijen. Op grond van deze verwachtingen bestaat er geen aanleiding om een vooronderzoek te doen in de vorm van bijvoorbeeld een boringsonderzoek of een sleuvenonderzoek. Indien tijdens de werkzaamheden toch vondsten worden gedaan zal door het gemeentelijk bureau Monumenten en Archeologie, afhankelijk van de aard van de overblijfselen, worden bepaald of nader onderzoek gewenst of noodzakelijk is.

6.10. Horeca

In het plangebied wordt in de zuidstrook de vestiging van horecagelegenheden mogelijk gemaakt. Bij horeca wordt door eisen te stellen aan de toelaatbaarheid van deze activiteiten ernaar gestreefd de milieubelasting voor de omgeving (woningen) zoveel mogelijk te beperken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de Staat van Horeca-activiteiten: aanwezige horecagelegenheden worden volgens deze staat ingeschaald. In de Staat van Horeca-activiteiten wordt middels verschillende categorieën aangegeven of de milieubelasting van een horecagelegenheid toelaatbaar kan worden geacht. Voor een algemene toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten wordt verwezen naar bijlage 2 van de voorschriften.

Het plangebied krijgt, vooral in het zuidelijk deel waar enkele horecagelegenheden gepland zijn, een gemengd karakter met verschillende functies (recreatie, detailhandel, bedrijvigheid, kantoren, wonen). In dit gebied zijn derhalve horecagelegenheden uit categorie I, III en IV toegestaan. Dit zijn horecagelegenheden als fastfoodrestaurants, cafés en restaurants en lunchrooms. Nachtzaken, zalenverhuur en hasj-coffeeshops worden niet toegestaan.

6.11. Bedrijven

In het plangebied zijn momenteel geen bedrijven aanwezig. In de toekomst worden er in het plangebied diverse vormen van bedrijvigheid toegestaan.

Door eisen te stellen aan de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten wordt ernaar gestreefd de milieubelasting voor de omgeving (woningen) zoveel mogelijk te beperken. Hiervoor wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van een zogenaamde Staat van Inrichtingen. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toeneemende milieubelasting. Afhankelijk van de gevoeligheid van een gebied wordt vervolgens door middel van een milieuzonering aangegeven welke categorieën bedrijfsactiviteiten toelaatbaar zijn. Voor een algemene toelichting op de Staat van Inrichtingen wordt verwezen naar bijlage 1.

Het noordelijk deel van het plangebied wordt ingericht ten behoeve van de woonfunctie. In dit deel wordt een rustige woonsfeer gecreëerd. Er wordt op een kleinschalige schaal bedrijven toegestaan. Deze functie is ondergeschikt aan het gebied. Gelet op de aard van dit deelgebied zullen op de voor bedrijfsdoeleinden bestemde gronden bedrijven uit maximaal categorie I en II van de Staat van Inrichtingen mogelijk worden gemaakt.

In het (noord)oostelijk deel van het gebied (zie figuur 3) wordt een combinatie van woningen, kantoren en bedrijven mogelijk gemaakt. Op de locaties waar bedrijvigheid ter plaatse wordt toegestaan is sprake van functiemenging (wonen, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en consumentverzorgende dienstverlening). Derhalve is bedrijvigheid uit categorie I en II van de Staat van Inrichtingen toegestaan, direct naast of ook onder woningen in hetzelfde pand.

In het zuidelijk deel van het plangebied wordt een menging van verschillende functies voorgestaan, waaronder sport en recreatie, wonen, bedrijvigheid en kantoren. Het betreft derhalve een gemengd. Gelet op de aard van dit gebied (functiemenging) en zijn omgeving (ingeklemd tus-

sen de Jan van Galenstraat, de A10 en het Ringspoor) mogen op de voor bedrijven bestemde gronden in dit deelgebied bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend zoals genoemd in de milieucategorieën I en II van de Staat van Inrichtingen. Door deze milieuzonering wordt een bijdrage geleverd aan de levendigheid in het gebied, maar wordt tegelijkertijd ook een goed woon- en leefklimaat bij de geplande woningen gewaarborgd.

Het dagelijks bestuur kan gebruikmaken van een vrijstellingsbevoegdheid om bedrijfsactiviteiten toe te staan die genoemd worden in milieucategorie III, mits deze bedrijfsactiviteiten (als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze), naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de bedrijfsactiviteiten genoemd in de milieucategorieën I en II.

6.12. Leidingen

In het plangebied ligt in noord-zuidrichting een rioolpersleiding (diameter rond 1.800 mm). Hiervoor dient een afstand van 5 m aan weerszijden van de leiding te worden aangehouden. Voorts zijn in het plangebied twee aardgasleidingen gelegen. De druk van deze leidingen is echter zo gering (1 bar en 100 millibar), dat deze leidingen niet planologisch relevant zijn.

Ook ligt in het plangebied een leiding van de stadverwarming die planologisch relevant is en daarom op de plankaart is opgenomen. Voor deze leiding geldt een zakelijk rechtstrook van 5 m aan weerszijden.

6.13. Ecologie

In deze paragraaf is beknopt beschreven hoe de beoogde ontwikkelingen in het plangebied zich verhouden tot de aanwezige ecologische waarden.

Doel

Het vaststellen van de aanwezigheid van beschermde gebieden en soorten in het plangebied en directe omgeving en de effecten van de beoogde herinrichting op deze gebieden en soorten.

Beschermde gebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of Relatienotagebieden.

De Ringspoorzone vormt ter hoogte van het plangebied een onderdeel van de Stadsdeel-groenstructuur en vormt een ecologische verbinding tussen de Sloterplas en de Brettenzone. Het functioneren van deze zone wordt door de herinrichting van het plangebied niet beïnvloed.

Beschermde soorten

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet bevat onder meer 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. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van de ontwikkeling tot

ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

De natuurwaarden in het plangebied zijn geconcentreerd in de groenzones aan de randen van de sportvelden en langs het spoor. De groenelementen vormen een relatief geïsoleerd groengebied in het stedelijk gebied van Bos en Lommer.

Flora

De volgende soorten zijn tijdens het locatiebezoek waargenomen:

- bebouwing (langs): aangeplante soorten als cotoneaster en laurier, maar ook kastanje, linde en ratelpopulier;
- houtsingel: meidoorn, noordse esdoorn, gewone vlier, populier, gewone vogelkers, Spaanse aak, es, zomereik, braam, klein hoefblad, brandnetel;
- sloten en slootkanten: duizendblad, klein hoefblad, Engels raaigras en riet.

In het plangebied zijn geen plantensoorten aanwezig, die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Medio 2005 is geen opgaand groen (bomen/struiken) meer aanwezig. De flora zal verder niet meer worden behandeld.

Vogels

In het plangebied zijn (in 2003) de volgende broedvogels waargenomen:

broedvogels	
merel	boomkruiper
meerkoet	vink
scholekster	grasmus
houtduif	zwarte kraai
heggemus	koolmees
winterkoning	pimpelmees
tijftjaf	ekster

In totaal zijn in het plangebied 14 soorten broedvogels aangetroffen. Bijna alle soorten zijn struweel- en bosvogels. Doordat medio 2005 de groenstructuur is verwijderd, hebben bovengenoemde soorten geen vaste verblijfplaats meer in het plangebied.

Zoogdieren

Tijdens het veldbezoek (2003) zijn geen sporen van mollen, konijnen of muizen waargenomen, omdat het gehele plangebied recentelijk grondwerk had ondergaan. De Atlas van de Nederlandse Zoogdieren (Broekhuizen, 1992) laat zien dat de omgeving van het plangebied mogelijk ruimte biedt aan enkele in Nederland algemeen voorkomende beschermde soorten als egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol, wezel en konijn. Uit het veldbezoek bleek dat alleen de rand van het plangebied mogelijk geschikt is voor beschermde zoogdiersoorten als egel, gewone bosspitsmuis, mol en wezel. Deze groene randen zijn in 2005 verwijderd, zodat van verblijfplaatsen voor genoemde soorten geen sprake meer is.

Verder zijn in het kilometerhok kolonies bekend van gewone dwergvleermuis, laatvlieger en meervleermuis (Kapteyn, 1995). De aanwezigheid van vleermuizen is ook onderzocht aan de hand van veldonderzoek (in 2003). Daarbij zijn gewone dwergvleermuizen waargenomen langs de laanbeplanting aan de noordzijde, langs de Erasmusgracht, 6-7 maal. Door een gebrek aan geschikte gebouwen, heeft de gewone dwergvleermuis echter geen vaste verblijfplaats in het plangebied.

Amfibieën en reptielen

In het onderzoeksgebied (5 x 5 km) komen volgens de *Atlas van de Nederlandse amfibieën en reptielen* (1986) kleine watersalamander, gewone pad, rugstreeppad, groene kikker en bruine kikker voor. Reptielen zijn niet aanwezig. In het plangebied zijn tijdens het veldonderzoek (2003) geen amfibieën waargenomen. De aanwezigheid van een zandvlakte bij sloten is het ideale leefgebied voor de zwaar beschermde rugstreeppad. Aangezien het plangebied voldoet

aan deze biotoopeisen is tijdens het onderzoek daarom extra aandacht besteed aan deze soort. Deze zijn echter niet waargenomen.

Het biotoop van nagenoeg alle soorten amfibieën bestaat uit voortplantingswater en landbiotoop (bosjes, struweel, etc.) om te overwinteren. De groene kikker vormt hierop een uitzondering, deze soort besteedt meestal zijn gehele leven in het water en op de oever.

Rondom het plangebied zijn watergangen aanwezig, die mogelijk geschikt zijn voor amfibieën. Ook zijn er enkele winterverblijfgebieden aanwezig. Door het verwijderen van de groenstructuur medio 2005 zijn deze echter verdwenen. Mogelijk is het gebied te zeer verstoord om nog als geschikt leefgebied voor genoemde soorten te kunnen dienen.

Insecten

In het plangebied komen geen biotopen voor die geschikt zijn voor (zwaar) beschermde soorten als vlinders, sprinkhanen en libellen.

Ontheffing Flora- en faunawet

De ecologische toetsing van de effecten van de werkzaamheden dateert uit de periode dat het gewijzigde *Besluit vrijstelling beschermde plant- en diersoorten* van 23 februari 2005 nog niet van kracht was. Derhalve was reeds ontheffing aangevraagd en verleend voor de aanwezige algemene beschermde soorten waarvoor inmiddels een vrijstelling geldt. Ontheffing is tevens verleend voor alle activiteiten in het kader van Laan van Spartaan. In deze ontheffing zijn voorwaarden genoemd.

In algemene zin moet er voor dit gebied rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels (globaal van 1 maart tot 1 juli, sommige soorten 1 augustus). Verder moet er rekening worden gehouden met het broeden en met de winterslaap van amfibieën en zoogdieren (hoewel deze niet zijn aangetroffen binnen het plangebied en de omgeving naar verwachting niet geschikt (meer) is). Hierbij geldt als periode voor het broeden van zoogdieren en amfibieën 15 april tot en met 1 augustus, voor de winterrustperiode wordt medio oktober tot 1 maart aangehouden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met deze voorwaarden, ondanks het feit dat in het plangebied naar verwachting vrijwel geen natuurwaarden aanwezig zijn.

Conclusies

- Het plangebied is niet gelegen in of nabij een beschermd natuurgebied. Een provinciale ecologische verbindingszone grenst echter aan het plangebied doch wordt niet beïnvloed door het voornemen.
- Verstoring en aantasting van eventueel aanwezige soorten wordt voorkomen conform de verleende ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

Ontheffing

Eind november 2003 is een verzoek om ontheffing ingediend van het ministerie van LNV. In juni 2004 is de ontheffing ex. artikel 75 van de Flora en Faunawet verleend.

6.14. Bezonning

De filosofie van stedenbouwkundige Van Eesteren in het Amsterdams Uitbreidingsplan van 1938 ("lucht, licht en ruimte") is bepalend geweest voor de ontwikkeling van een groot gedeelte van Bos en Lommer. Deze filosofie is nog steeds actueel. In de Laan van Spartaan worden daarom half open bouwblokken ontwikkeld: losse bouwblokken met openingen er tussen. Deze openingen zijn gesitueerd rondom gemeenschappelijke hoven. Deze openingen leggen het contact tussen de omliggende openbare ruimte en de gemeenschappelijke hoven en dragen eraan bij dat er voldoende zonlichttoetreding zal zijn in de binnenhoven. Zie onderstaande impressie van het stedenbouwkundig plan.

Het stedenbouwkundig concept wordt voor een ander belangrijk deel bepaald door een hogere bebouwingsrand rondom kleinschaliger bebouwing in het binnengebied. Met name de hogere bebouwing heeft bezonningseffect in het plangebied en de omgeving. Deze gebouwen zijn alle tweezijdig georiënteerd. Door de hogere bebouwingswand kunnen verschillende woonmilieus

ontwikkeld worden en wordt het binnengebied afgeschermd voor milieuhinder als geluidsoverlast en luchtvervuiling van de A10 en de Jan van Galenstraat. Buitenruimtes zoals balkons zullen worden gemaakt aan de zijde waar dit op grond van zonlichttoetreding en milieuhinder het meest gewenst is.

Het hoogste gebouw in het plangebied is het A10 blok. Vanwege de hoogte heeft dit gebouw de meeste impact op zonlichttoetreding. Dit gebouw is echter gelegen in het oosten van het plangebied, en staat in een noord-zuidrichting. Dit is relatief gunstig voor de bewoners van dit gebouw en voor de omgeving. Alleen in de ochtend is er beperkte schaduw in het plangebied. In de middag valt het grootste deel van de schaduw van het gebouw op de A10.

De schaduw van de hogere bebouwing aan de Erasmusgracht valt voor het grootste gedeelte over het water. De schaduw van de hogere bebouwing aan de Jan van Galenstraat valt voor het grootste deel over de bebouwing in de zuidstrook. Voor wat betreft de situering van woningen daar zal in het ontwerp rekening gehouden moeten worden met voldoende lichttoetreding.

6.15. Windhinder

Voor het plangebied is een windhinderonderzoek uitgevoerd door TNO Bouw en Ondergrond¹⁾. Het onderzoek is uitgevoerd in een windtunnel met een model van het stedenbouwkundig plan.

Uit het onderzoek blijkt dat het windklimaat in het plan over het algemeen goed is. Alleen in de drie onderdoorgangen naar het binnengebied en op de hoek van de Jan van Galenstraat/A10 zal de richtlijn voor windhinder in doorloopgebieden overschreden worden.

In de onderdoorgang in het A10-blok zal ook de richtlijn voor windhinder overschreden worden. Door schermen aan weerszijden van deze onderdoorgang te realiseren, zal het windklimaat zodanig verbeterd worden dat hier aan de richtlijn voor windgevaar en aan de richtlijn voor windhinder in doorloopgebieden wordt voldaan.

Bij de andere twee onderdoorgangen is deze maatregel niet voldoende effectief. Ook andere beproefde maatregelen hebben bij deze onderdoorgangen weinig effect. De bebouwing boven de onderdoorgangen heeft een geluidsafschermende werking voor het binnengebied. Op deze twee locaties is geen sprake van functies die enige mate van windhinder niet zouden verdragen, zoals bijvoorbeeld terrassen of wachtruimtes. Enige windhinder wordt dan ook acceptabel geacht. Amsterdam kent vele plekken waar windhinder in veel ernstigere mate voorkomt dan dat in het bestemmingsplan Laan van Spartaan zal optreden. Enige mate van versterking van de windsnelheden kan ook niet voorkomen worden, en is inherent aan hogere bebouwing in dichtbevolkte gebieden.

Een oplossing zou kunnen bestaan uit het realiseren van doorgangen in plaats van onderdoorgangen. Hierdoor kan waarschijnlijk een gunstiger windklimaat ontstaan. Dit is echter niet wenselijk vanuit geluid. Er heeft een afweging plaatsgevonden. Het realiseren van een gunstiger geluidsklimaat heeft hierbij zwaarder gewogen dan het verminderen van de windhinder.

1) TNO Bouw & Ondergrond, Windtunnelonderzoek naar het windklimaat in het plan Sportparkstad in Amsterdam (TNO-rapport B&O-A R 2005/363), december 2005.

7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

52

In dit hoofdstuk komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid en het overleg ex artikel 10 Bro aan de orde.

7.1. Economische uitvoerbaarheid

Op 16 juni 2004 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en het bijbehorende financiële kader vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Binnen dit financiële kader wordt de dekking van geraamde investeringen geregeld. Door vaststelling van het SPvE wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan is in hoofdzaak gebaseerd op het SPvE en maakt een programma mogelijk van circa 1100 woningen en circa 40.000 m² aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de inspraakverordening is op 6 juli 2006 een informatieavond gehouden. Het concept ontwerpbestemmingsplan is vanaf 1 juni 2006 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn konden zowel mondeling als schriftelijke inspraakreacties ten aanzien van het concept ontwerpbestemmingsplan kenbaar gemaakt worden. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de Nota van Antwoord die als bijlage is bijgevoegd.

7.3. Overleg ex artikel 10 Bro

Het concept ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid;
2. VROM-Inspectie, Regio Noord-West;
3. Regionaal Orgaan Amsterdam;
4. Milieucentrum Amsterdam;
5. Amsterdamse Planologische Commissie;
6. Kamer van Koophandel;
7. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
8. Burgemeester en Wethouder van de gemeente Amsterdam;
9. Stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer;
10. Regionale Brandweer Amsterdam;
11. Waternet (de voormalige Dienst Waterbeheer en Riolerings en het Waterleidingbedrijf);
12. Prorail, regio Randstand Noord;
13. Rijkswaterstaat;
14. Nuon

De binnengekomen reacties en de beantwoording hiervan zijn opgenomen in de Nota van Antwoord die als bijlage is bijgevoegd.

1. Inleiding

De toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten is in dit bestemmingsplan geregeld op basis van een milieuzonering, gekoppeld aan een Staat van Inrichtingen. De Staat van Inrichtingen is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten die, al naar gelang de te verwachten milieubelasting, zijn ingedeeld in een vijftal omgevingscategorieën.

De in dit plan gebruikte Staat van Inrichtingen is primair bedoeld voor gemengde gebieden in een grootstedelijke omgeving waarin wonen en bedrijvigheid, naast kantoren, bedrijven, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen, op korte afstand van elkaar voorkomen. De lijst is minder geschikt voor de regeling van grootschalige bedrijven- en industrieterreinen.

Leeswijzer

In deze toelichting wordt eerst ingegaan op de totstandkoming van de Staat van Inrichtingen en relevante jurisprudentie omtrent de lijst van bedrijfsactiviteiten (paragraaf 2). Daarna wordt de systematiek van de Staat van Inrichtingen beschreven en aan de hand van een tweetal voorbeelden toegelicht (paragraaf 3). Als laatste komt in paragraaf 44 de flexibiliteit met betrekking tot het hanteren van de Staat van Inrichtingen aan de orde.

2. Totstandkoming Staat van Inrichtingen

Voor veel gebieden in Amsterdam geldt dat er sprake is van een nauwe functiemenging tussen onder meer wonen en relatief kleinschalige bedrijvigheid in een grootstedelijke omgeving. Met het oog op een intensief ruimtegebruik wordt een dergelijke functiemenging in Amsterdam veelal ook in nieuwe situaties nagestreefd. De vaak in bestemmingsplannen gehanteerde "Lijst van bedrijfstypen", volgens de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", is voor dergelijke situaties onvoldoende geschikt. Deze lijst richt zich vooral op het voorkomen van hinder door middelgrote en grotere bedrijven door middel van functiescheiding op basis van richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk. Deze karakteristiek strookt echter niet met grote delen van Amsterdam waar sprake is van een grootstedelijk karakter en intensieve functiemenging. Om deze reden heeft de gemeente Amsterdam al jaren geleden een Amsterdamse Staat van Inrichtingen opgesteld met een eigen methodiek die beter recht doet aan de Amsterdamse situatie.

De Staat van Inrichtingen geeft op basis van een beoordeling van de milieubelasting per bedrijfstype/bedrijfsactiviteit aan in welke omgevingscategorie deze toelaatbaar is. De Staat beperkt zich daarbij uitsluitend tot die activiteiten die passen bij de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" in een bestemmingsplan. De beoordeling van de mogelijke/te verwachten milieubelasting is in beginsel via twee wegen totstandgekomen:

- voor de kleinschalige bedrijven heeft de gemeente een eigen beoordeling uitgevoerd door middel van expert judgement¹⁾;
- voor de grote bedrijven (zonder oppervlaktebeperking) is in hoofdzaak gebruikgemaakt van de informatie uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering; deze publicatie vermeldt voor een groot aantal bedrijfsactiviteiten richtafstanden ten opzichte van een rustig woongebied.

De te verwachten milieubelasting is gekoppeld aan 5 omgevingscategorieën (categorie I-V, zie paragraaf 3). De omgevingscategorie van (delen van) het plangebied is bepalend voor de toelaatbaarheid van bedrijfsmatige activiteiten in het desbetreffende (deel)gebied.

1) Expert judgement betekent dat deskundigen in samenspraak op basis van literatuurgegevens en praktijkervaringen "scores" voor de te verwachten milieubelasting aangeven.

Actualisatie

De hier gebruikte Amsterdamse Staat is geactualiseerd mede op basis van de laatste versie van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (uitgave 1999/2001) en is daarmee tevens, voorzover van toepassing, afgestemd op deze algemeen gebruikte publicatie. In deze vernieuwde versies zijn voorts veranderingen in milieuwetgeving, jurisprudentie, inzichten en ervaringsgegevens opgenomen. Hierbij is ook rekening gehouden met harde afstandseisen het feit dat met betrekking tot externe veiligheid in de milieuwetgeving (onder andere vuurwerk en LPG).

Jurisprudentie

In de afgelopen jaren/decennia is veel jurisprudentie¹⁾ ontstaan over eisen die moeten worden gesteld aan milieuzonering in bestemmingsplannen en aan de toepassing van de lijsten van Bedrijfsactiviteiten. Uit deze jurisprudentie is onder meer gebleken dat de regeling inzake de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dient te garanderen, dat voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer een bedrijvenlijst wordt gehanteerd, moet de wijze van toepassing worden gemotiveerd en moet de lijst worden toegesneden op de specifieke kenmerken van het gebied. De criteria aan de hand waarvan de indeling in categorieën tot stand is gekomen, de samenhang tussen de categorieën en de omgeving van het gebied dienen te worden aangegeven in de toelichting van het plan. Er bestaat geen verplichting om gebruik te maken van de VNG-lijst volgens de publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

3. Toelichting op de systematiek van de Staat

In deze toelichting op de systematiek worden onder andere de criteria aan de hand waarvan de indeling in categorieën tot stand is gekomen uiteengezet. Ook komt aan bod hoe de Staat van Inrichtingen moet worden toegepast. In de toelichting van het bestemmingsplan zelf komt de samenhang tussen de categorieën en (de omgeving van) het plangebied aan bod.

Omgevingscategorieën

De Staat van Inrichtingen onderscheidt vijf verschillende omgevingscategorieën, die bepalend zijn voor de toelaatbaarheid van een bedrijf. Aan deze omgevingscategorieën worden bedrijfsactiviteiten gekoppeld die qua milieubelasting toelaatbaar zijn voor de betreffende omgevingscategorie (zonering). Uitgangspunt hierbij is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te waarborgen. De vijf verschillende omgevingscategorieën betreffen:

- I. Woongebied met een beperkte functiemenging. Kleinschalige bedrijvigheid en kantoren zijn in nader aangegeven gebieden toegestaan onder woningen in hetzelfde pand of direct naast woningen.
- II. Gemengd gebied met zowel woningen als bedrijven als eventuele andere functies (bijvoorbeeld kantoren, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen). Hierbij is bedrijvigheid direct naast woningen toegestaan, maar ook onder woningen in hetzelfde pand²⁾.
- III. Losstaande bedrijven en kleinschalig bedrijventerrein, enigszins gescheiden van aaneengesloten woongebied, bijvoorbeeld door afschermdende bebouwing, verkeersweg of groenstrook (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 30 m).
- IV. Bedrijven/bedrijventerrein, ruimtelijk gescheiden van woningen en woongebieden (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 100 m).
- V. Bedrijven/bedrijventerrein gelegen op grote afstand van woningen (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 200 m en meer).

Zoals reeds in paragraaf 1 en 2 aan de orde is gekomen, is deze Staat van Inrichtingen primair bedoeld voor gemengde gebieden in een grootstedelijke omgeving, dus vooral voor gebieden uit de omgevingscategorieën I tot en met III. Dit zijn gebieden die in de gemeente Amsterdam veelvuldig voorkomen, waaronder het plangebied van dit bestemmingsplan. De Staat van Inrichtingen is daarmee specifiek toegesneden op de kenmerken van het plangebied.

1) Onder meer ABR 13 mei 1997, ABR 1997/830, ABR 9 juni 1998, ABR 1998/936, ABR 17 juli 2000, 199901399/01, ABR 13 maart 2002 200005126/1, en ABR 28 augustus 2002, 2000004956/1.

2) Het verschil tussen omgevingscategorie I en II betreft de aard van de omgeving. In categorie I is sprake van een gebied met een primaire woonfunctie en alleen een beperkte functiemenging; in categorie II is sprake van een functiemenging.

Milieuaspecten en milieubelastingcategorieënscore

De toelaatbaarheid van een kleinschalig bedrijf of bedrijfsactiviteit is beoordeeld op basis van milieuscores die een indicatie geven voor de mogelijke/te verwachten milieubelasting. De beoordeling richt zich op de volgende milieuaspecten:

- gevaar als gevolg van opslag (O);
- gevaar als gevolg van handelingen (H);
- uitwerp milieuvreemde stoffen (U);
- geluidsoverlast (G);
- verkeersaantrekkend karakter (V).

De mogelijke milieubelasting van iedere bedrijfstype is per milieuaspect uitgedrukt in een score tussen 0 en 4:

- 0 = geen milieubelasting;
- 1 = lichte milieubelasting;
- 2 = matige milieubelasting;
- 3 = zware milieubelasting;
- 4 = zeer zware milieubelasting.

Oppervlaktecategorieën

Zoals reeds in paragraaf 2 kort aan de orde is gekomen, maakt de gemeente Amsterdam bij het bepalen van de milieubelastingsscore en de uiteindelijke omgevingscategorie onderscheid tussen kleinschalige bedrijven en grote bedrijven. Met betrekking tot het bedrijfsoppervlak worden in dit bestemmingsplan 3 categorieën onderscheiden, te weten:

- het bedrijfsoppervlak is maximaal 250 m²;
- het bedrijfsoppervlak is groter dan 250 m² en is maximaal 500 m²;
- het bedrijfsoppervlak is groter dan 500 m².

Het bedrijfsoppervlak wordt hierbij gedefinieerd als het oppervlak van het perceel plus het oppervlak van eventuele verdiepingen van het bedrijfsgebouw/bedrijfsgebouwen.

Indeling in categorieën

In de onderstaande tabel is aangegeven op welke wijze de maximale milieubelasting per aspect en de maximale gecumuleerde score zijn gekoppeld aan de omgevingscategorieën. Deze beoordeling is toegepast op de gehanteerde kleinste categorie van het bedrijfsoppervlak (bedrijven tot 250 m²).

milieubelastingcategorie	omgevingscategorie				
	I	II	III	IV	V
maximale score per aspect (piek)	1	2	3	3	4
maximale som van de scores (som)	5	9	11	14	meer dan 14

Voorbeelden van toepassing van deze systematiek

Voorbeeld 1: de individuele maximale milieubelasting voor een banketbakkerij is 2 (voor zowel de milieuaspecten U, G en V). In totaal is de gecumuleerde maximale milieubelasting 8. Een bedrijf met een bedrijfsoppervlakte van minder dan 250 m² is op basis van de individuele scores toelaatbaar in omgevingscategorie II. Doordat de maximale gecumuleerde milieubelasting 8 bedraagt, is deze niet maatgevend voor de toegestane omgevingscategorie.

Voorbeeld 2: de individuele maximale milieubelasting voor gist-/spiritusindustrie is 2 (voor zowel de milieuaspecten O, H, U, G en V). In totaal is de gecumuleerde maximale milieubelasting 10. Een bedrijf met een bedrijfsoppervlakte van minder dan 250 m² valt op basis van de individuele scores in omgevingscategorie II. Doordat de maximale gecumuleerde milieubelasting echter 10 bedraagt, valt het bedrijf in omgevingscategorie III.

De indeling van middelgrote en grote bedrijven is in hoofdzaak afgestemd op de richtafstanden zoals vermeld in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering"; de activiteiten zijn daarbij grotendeels ingedeeld conform de afstandsindicaties zoals genoemd bij de definitie van de omgevingscategorieën.

4. Flexibiliteit

De Staat van Inrichtingen blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien gebaseerd op thans bekende technische feiten en omstandigheden. Het komt in de praktijk dan ook geregeld voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze, technische ontwikkelingen of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Inrichtingen is verondersteld. In de planvoorschriften van dit bestemmingsplan is daarom de mogelijkheid opgenomen om via een vrijstelling een bedrijf dat minder belastend blijkt te zijn de milieueffecten toch toe te laten. Een dergelijke vrijstelling is op grond jurisprudentie verplicht.

In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen toelaten (dus bijvoorbeeld van categorie IV naar III of van categorie III naar II). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de Staat aangegeven milieuaspecten.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Inrichtingen. Wanneer deze bedrijven, wat betreft milieubelasting, gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

