

ArenAPoort West

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	9
2.3	Geldend planologisch kader	10
2.4	Beschrijving van het plangebied	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	24
3.5	Stadsdeelbeleid	32
3.6	Gemeente Ouder Amstel	35
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	37
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	37
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	41
4.3	Plabeka / kantorenstrategie	43
4.4	Vertaling ruimtelijk kader in het bestemmingsplan	43
Hoofdstuk 5	M.e.r. / m.e.r.-(beoordeling)splacht / vormvrije m.e.r.	47
5.1	Algemeen	47
5.2	Regelgeving	47
5.3	Beoordeling en conclusie	47
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	49
6.1	Algemeen	49
6.2	Beschrijving verkeer en parkeer situatie in en om het plangebied	49
6.3	Resultaten verkeersonderzoek	52
6.4	Resultaten parkeerbalansonderzoek	59
6.5	Conclusie	62
Hoofdstuk 7	Geluid	63
7.1	Algemeen	63
7.2	Regelgeving	63
7.3	Resultaten onderzoeken	66
7.4	Conclusie	69
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	71
8.1	Algemeen	71
8.2	Regelgeving	71
8.3	Resultaten onderzoeken	75

8.4	Conclusie	75
Hoofdstuk 9	Bodem	77
9.1	Algemeen	77
9.2	Regelgeving	77
9.3	Resultaten onderzoeken	78
9.4	Conclusie	78
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	79
10.1	Algemeen	79
10.2	Regelgeving	79
10.3	Resultaten onderzoeken	81
10.4	Conclusie	83
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	85
11.1	Algemeen	85
11.2	Regelgeving	85
11.3	Specifiek plan/project	88
Hoofdstuk 12	Fysieke veiligheid	91
12.1	Bereikbaarheid	91
12.2	Sociale veiligheid	92
Hoofdstuk 13	Externe veiligheid	93
13.1	Algemeen	93
13.2	Regelgeving en beleid	94
13.3	Resultaten onderzoeken	96
13.4	Algemene verantwoording: Omgevingsvisie externe veiligheid spoorzone	
Zuidoostlob		99
13.5	Hulpverlening en rampenbestrijding: brandweeradvies	103
13.6	Te overwegen maatregelen in dit bestemmingsplan	105
13.7	Conclusie	106
Hoofdstuk 14	Hoogbouwaspecten	109
14.1	Beleid en regelgeving	109
14.2	Beoordeling en resultaten onderzoek	109
14.3	Conclusie	111
Hoofdstuk 15	Luchthavenindulingsbesluit	113
Hoofdstuk 16	Milieuhinder bedrijvigheid	117
16.1	Algemeen	117
16.2	VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering en toegestane milieucategorieën	
binnen het plangebied		117
16.3	Resultaten onderzoeken	118
16.4	Conclusie	121
Hoofdstuk 17	Natuur en Landschap	123
17.1	Algemeen	123
17.2	Regelgeving	123
17.3	Resultaten onderzoeken	124
17.4	Conclusie	125

Hoofdstuk 18	Water	127
18.1	Algemeen	127
18.2	Regelgeving en beleid	127
18.3	Watertoets	130
18.4	Conclusie	135
Hoofdstuk 19	Juridische planbeschrijving	137
19.1	Algemeen	137
19.2	Planvorm	137
19.3	Artikelgewijze toelichting	138
Hoofdstuk 20	Economische uitvoerbaarheid	145
20.1	Wetgeving Grondexploitatie (GreX)	145
20.2	Voorliggend plan en de GreX	145
20.3	Planschaderisico	146
20.4	Conclusie	147
Hoofdstuk 21	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	149
21.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	149
21.2	Maatschappelijk overleg	154

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'ArenAPoort West' geeft concrete invulling aan het actuele, ruimtelijk beleid voor dit deelgebied van de gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost. Het plangebied maakte voorheen deel uit van 'Centrumgebied Zuidoost', dat tevens het ten deel aan de oostzijde van het spoor gelegen winkelgebied De Amsterdamse Poort omvatte. Hoewel beide gebieden nog steeds gezamenlijk het centrumgebied van Zuidoost vormen, zijn de plangebieden gesplitst en is de voormalige benaming gewijzigd in 'ArenAPoort'. Het ten westen van het spoor gelegen, als grootstedelijk aangewezen, gebied heeft vervolgens de naam 'ArenAPoort West' gekregen. Voor het oostelijk deel, dat in tegenstelling tot ArenAPoort West niet als grootstedelijk gebied is aangewezen, heeft de stadsdeelraad op 20 december 2011 het bestemmingsplan 'De Amsterdamse Poort' vastgesteld.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'ArenAPoort West' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld.

Wettelijke actualisatieplicht

De Wet ruimtelijke ordening bevat de wettelijke plicht bestemmingsplannen iedere tien jaar te actualiseren. De voor dit plangebied geldende bestemmingsplannen zijn ouder dan tien jaar.

De behoefte aan bijstelling en actualisatie van het ruimtelijk programmatisch kader

De ArenAPoort heeft ruim tien jaar geleden de weg ingezet zich te ontwikkelen naar een veelzijdig grootschalig stedelijk centrumgebied. Van het Anton de Komplein tot aan de Villa Arena is de ArenAPoort een uitgestrekt centrumgebied met publiek trekkende voorzieningen met in het midden het in 2007 vernieuwde station Amsterdam Bijlmer ArenA. Aan de westkant is het in 1996 gerealiseerde ArenA stadion de grote blikvanger. Nadien is het gebied rondom het stadion ingericht en bebouwd met grootschalige winkels en uitgaansvoorzieningen. Met de recente uitbreiding van het hoofdgebouw van stadion ArenA, de bouw van de Ziggo Dome en het daaraan grenzende plein met een hotel, een kantoor en een voorzieningen gebouw, is het plangebied ArenAPoort West uitgegroeid tot een volwaardig stadscentrumgebied met kantoren, entertainment, sport, retail en evenementen als belangrijkste thema's. Het gebied herbergt een breed scala aan lokale, stedelijke en grootstedelijke voorzieningen, waarvan sommige met internationale uitstraling. Ook aan de andere kant van het spoor is de afgelopen tien jaar veel veranderd. Er zijn kantoren en scholen in de omgeving van het spoor gekomen, het winkelcentrum De Amsterdamse Poort is gerenoveerd en omvat een aantal pleinen, waaronder Hoekenrode, waar ruimte is ontwikkeld voor horeca en entertainment, en in het oosten het Anton de Komplein aangelegd met het stadsdeelnkantoor, het nieuwe sportcentrum, het Bijlmerparktheater en het politiebureau.

De ArenAPoort zal zich de komende jaren consolideren als bestaand stedelijk gebied. Dat betekent niet dat er geen enkele beweging zal zijn. Qua leefbaarheid en aangenaam verblijfsgebied kan het gebied nog verder verbeteren. Het voornemen het huidige planregime voor ArenAPoort West te actualiseren, is het uitgelezen moment om na een periode van intensieve ontwikkeling de balans op te maken voor ArenAPoort en de basis te bieden voor een actueel ruimtelijk kader voor de komende tien jaar.

In hoofdstuk 4, dat gaat over het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader en de gewenste ontwikkelingen voor het plangebied, wordt hier nader op ingegaan.

1.1.1 Crisis- en herstelwet

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

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

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in een project als genoemd in bijlage I en II van de Chw, derhalve is de Chw niet van toepassing op onderhavig plan.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 1 februari 2006 zijn de gebieden Amstel III, Centrumgebied Zuidoost (inmiddels ArenAPoort West geheten) en het AMC terrein aangewezen tot grootstedelijk project. Daarbij is onder meer bepaald dat in de tot grootstedelijk gebied aangewezen gebieden de gemeenteraad van Amsterdam bevoegd is tot het vaststellen van bestemmingsplannen en het nemen van ruimtelijke besluiten. Dat geldt dus ook voor het onderhavige bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

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

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 5 tot en met 17 worden diverse omgevings- en uitvoeringsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze de beschreven uitgangspunten voor het plangebied en de daarbij te stellen randvoorwaarden zijn vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. En tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en eventuele participatie). Tot slot bevatten zowel de toelichting als de regels, een aantal bijlagen.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'ArenAPoort West' wordt als volgt begrensd:

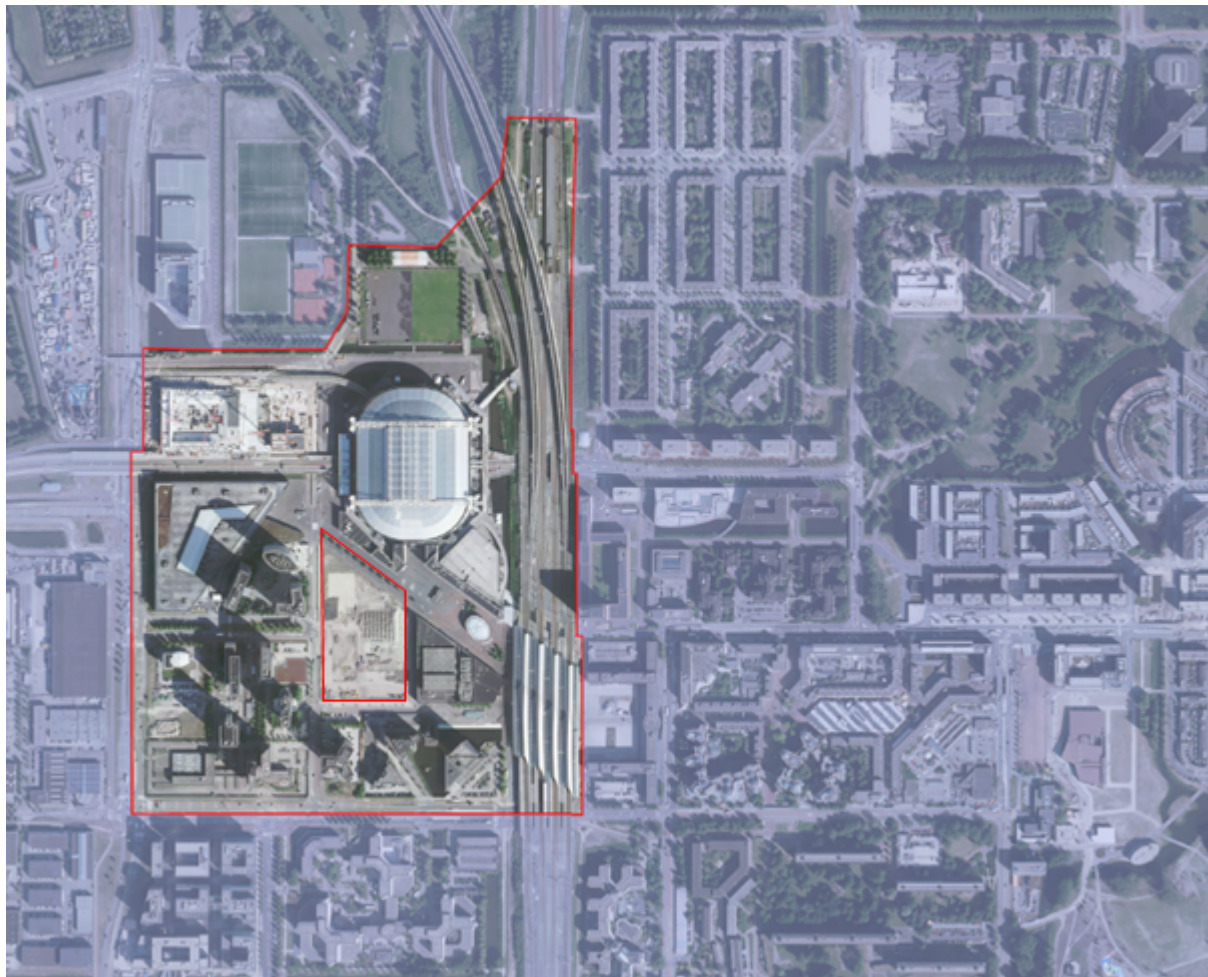
noorden: de gemeentegrens van de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel;

oosten: de oostzijde van het talud van het spoor Amsterdam-Utrecht;

zuiden: de Hoogoorddreef (hart van de weg);

westen: de Holterbergweg (hart van de weg).

Figuur 1: plangebied in haar omgeving



2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien. Daarbij wordt getracht om, op basis van actueel ruimtelijk beleid en een realistisch te verwachten en wenselijk programma, voor de komende planperiode daar waar nodig bij te sturen en daar waar mogelijk, voldoende flexibiliteit en uitbreidingsruimte te geven.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het gebied waar dit voorbereidingsbesluit betrekking op heeft gelden momenteel de volgende bestemmingsplannen:

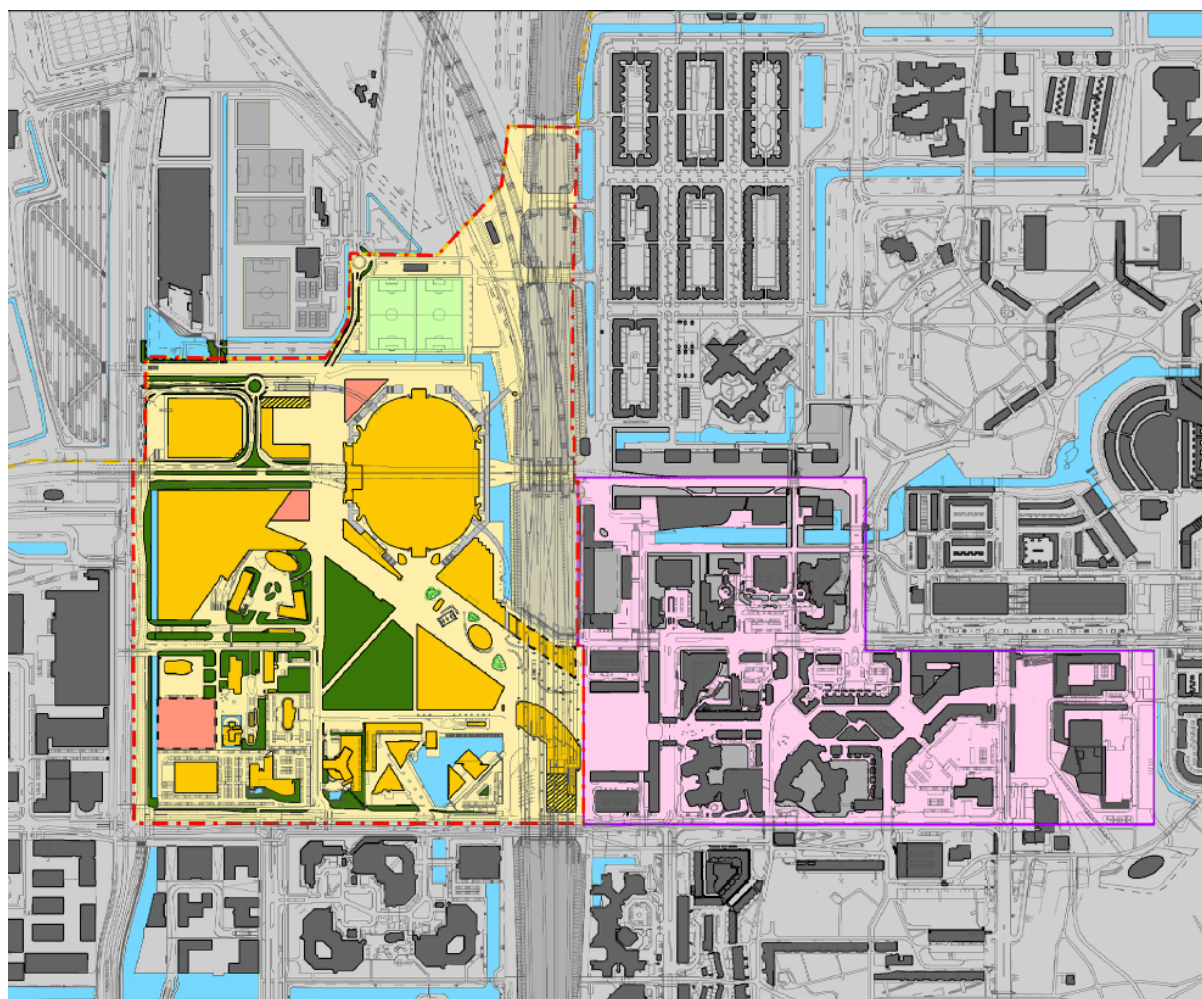
- Bestemmingsplan Centrumgebied Zuidoost, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 8 december 1998 (28);
- Bestemmingsplan StandViet, vastgesteld op 29 januari 1971 door de gemeenteraad van Ouder-Amstel. (Het gaat hier om twee kleine plandelen aan de noordzijde van het plangebied, die na een grenscorrectie aan het grondgebied van de gemeente Amsterdam zijn toegevoegd.) (24);
- Bestemmingsplan Bioscoop/Evenementenhal Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 2 oktober 1996. (Dit plangebied ligt aan de zuidoostzijde van de Arenaboulevard.) (27);
- Bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 20 maart 1986. (Dit deel bevindt zich aan de uiterste noordzijde van het plangebied.) (25);
- Bestemmingsplan Amstel III, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 25 juni 1986. (Dit betreft een deel aan de zuidzijde van het plangebied.) (26);
- Bestemmingsplan ArenAPoort West, Kavel 17, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2010 (Dit betreft een kavel direct aan de westzijde van het stadion Amsterdam ArenA.) (31);
- Bestemmingsplan ArenAPoort West, laad- en losdek Kavel 17A, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 september 2010. (Dit betreft het deel langs de Holterbergweg aan de uiterste westzijde van de ten westen van kavel 17 gelegen kavel 17A) (32).
- Het huidige bestemmingsplan Getz, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 30 november 2005, dat zich te midden in het onderhavige plangebied bevindt, is op dit moment niet aan herziening toe, en wordt om die reden buiten het plangebied gelaten. Hiervoor zal te zijner tijd een afzonderlijk bestemmingsplan worden opgesteld (30).

Figuur 2: overzicht vigerende plannen (nrs. 24, 25, 26, 27, 28, 31 en 32)

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied 'ArenAPoort West' maakt deel uit van de 'ArenAPoort'. De ArenAPoort is de benaming van het stedelijk gebied dat zich uitstrekt van de Arenaboulevard met de daar aangelegde Ziggo Dome en Villa ArenA in het westen tot en met het Anton de Komplein in het oosten.

Figuur 3: Ligging ArenAPoort West in relatie tot het volledige gebied ArenAPoort



In het oostelijk deel van ArenAPoort ligt de focus op lokale stadshartfuncties voor Amsterdam Zuidoost, met de potentie van een (boven) regionale uitstraling. De Amsterdamse Poort wordt gekenmerkt door een mix van kantoren, wonen, winkels, dienstverlening en horeca. Het aanbod bestaat uit een mix van lokale specialisten, grote winkelketens en de markt. In de directe omgeving van het winkelcentrum zijn kantoren, woningen en onderwijsvoorzieningen gehuisvest. Aan het Anton de Komplein zijn het stadsdeelkantoor en het Bijlmer Sportcentrum gevestigd. Via het Bijlmerparktheater vormt het Anton de Komplein ook de overgang van het stadsdeelcentrum naar het Bijlmerpark.

In het westelijk deel van ArenAPoort ligt de focus op grootstedelijke centrum- en uitgaansfuncties, vaak met een regionale of nationale uitstraling. ArenAPoort West wordt gekenmerkt door leisure en entertainment, sport, grootschalige detailhandel, een woonthemaparc, kantoren en horeca. De afgelopen 15 jaar is ArenAPoort West uitgegroeid tot een belangrijke bestemming voor grootschalige

evenementen in de Amsterdam ArenA, de Heineken Music Hall en de Ziggo Dome. Daarnaast blijft ArenAPoort West een aantrekkelijke locatie voor werken. Veel kantoren zijn recent gerenoveerd, voorzien van aanvullende functies en ondanks de crisis vrijwel volledig verhuurd. In tegenstelling tot de algemene beeldvorming is de leegstand in ArenAPoort West hierdoor relatief laag, zeker in vergelijking met andere kantoorlocaties in Amsterdam en de regio.

Het station Amsterdam Bijlmer ArenA en het naastgelegen plein Hoekenrode vormen de centrale schakel tussen ArenAPoort West en Oost. Dankzij de goede metroverbinding met het centrum van Amsterdam, rechtstreekse treinverbindingen naar Schiphol en Utrecht en snelle busverbindingen met de regio is ArenAPoort uitstekend per openbaar vervoer ontsloten. Auto's kunnen ArenAPoort prima bereiken vanaf de rijkswegen A2, A9 en A10 en vervolgens parkeren in één van de vele parkeergarages in ArenAPoort of op loopafstand op terreinen in de naaste omgeving.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie gaat de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040 vervangen. Het SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld.

De Metropoolregio Amsterdam heeft internationaal een sterke economische positie. Schiphol is de belangrijkste vestigingsplaatsconditie voor internationale bedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers en cruciaal voor het aantrekken van bedrijfsfuncties op het gebied van research & development, sales en logistiek voor vrijwel alle topsectoren in Nederland (waaronder de creatieve sector rond Amsterdam/Brainport Zuidoost- Nederland, de zakelijke dienstverlening in het cluster Zuidas en de topsector Life Sciences & Health). Naast de Mainport Schiphol dragen de Zeehavens Amsterdam, de luchthaven Lelystad en de economische sectoren handel en Logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening (waaronder vooral Zuidas), Agro & Food.

Ambities en nationale belangen

Het Rijk formuleert ambities voor Nederland die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen welke de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet binnen het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in op:

Concurrentiekracht; Bereikbaarheid; Leefbaarheid en veiligheid

Voor de middellange termijn (2028) leidt dit tot de volgende hoofddoelen: het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland; het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat; het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Deze hoofddoelen zijn vertaald naar 13 nationale belangen. Een aantal komt hierna aan de orde.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen.

Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op de bescherming

tegen overstromingen en het behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land.

Ruimtelijke ordening

Ten aanzien van onze ruimtelijke ordening is in aanvulling op de vorige belangen een specifiek belang genoemd. Gestreefd wordt naar zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Ten behoeve van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkelingen wordt een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze werkt met de volgende stappen:

- Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen;
- Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking is ook een goed en toekomstgericht ontwerp onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Als laatste vraagt een goede ruimtelijke ordening om digitale beschikbaarheid van adequate ruimtelijke informatie.

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur

Voor een deel kunnen de nationale belangen geografisch worden aangeduid. Via een topografische kaart is de nationale ruimtelijke hoofdstructuur inzichtelijk gemaakt. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen waarvoor het Rijk zich verantwoordelijk acht.

MIRT-regio's

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is het uitvoeringsprogramma van het Rijk op het gebied van fysieke en ruimtelijke projecten. Via de uitvoering van dit programma worden de door het Rijk geformuleerde doelstellingen omgezet in daden. Het MIRT is overigens geen nieuw fenomeen. Via het MIRT worden al langere tijd projecten uitgevoerd.

Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven. Nederland is daartoe verdeeld in zeven regio's: Noord-West Nederland, Utrecht, Zuid-Beveland/Zuid-Holland, Brabant & Limburg, Oost-Nederland, Noord-Nederland en Zuidwestelijke Delta. Omdat de kust diverse gebieden doorsnijdt, is deze samen met de Noordzee in een aparte gebiedsparagraaf opgenomen. Per regio zijn de opgaven benoemd.

De MIRT-regio's spelen een voornamelijk rol bij de realisatie van de doelen van het Rijk. De bestuurlijke overleggen voor het MIRT vinden twee keer per jaar plaats. Daar bespreken Rijk en regio's per regio de gebiedsagenda en de lopende en potentiële MIRT-projecten. Namens de rijksoverheid neemt het ministerie van Infrastructuur en Milieu deel aan het bestuurlijk overleg. Afhankelijk van het onderwerp zitten ook andere ministers aan tafel. De regio vaardigt een delegatie af vanuit de provincie en/of een stadsregio. Dit zijn bestuurders met verkeer en vervoer of ruimtelijke onderwerpen in hun portefeuille.

Via de nieuwe Structuurvisie brengt het Rijk alle beleidsvelden op het gebied van Infrastructuur en

Ruimte zo goed mogelijk samen. Dit is gezien de diversiteit en complexiteit van de diverse beleidsterreinen, naar wij aannemen, geen eenvoudige klus geweest. Het Rijk heeft gekozen voor een meer afstandelijke rol, tenzij het om belangen van nationale aard gaat. Het begrip "nationaal belang" is een arbitrair begrip. Met de inwerkingtreding van de SVIR houdt het Rijk zich bijvoorbeeld niet langer bezig met zogenaamde snelwegpanorama's. En ook het behoud, beheer en versterking van de Nationale Landschappen is niet langer onderdeel van het takenpakket van het Rijk. Daarmee is de aard van het belang van een bepaald onderwerp vooral een (politieke) keuze.

3.1.2 Amvb Ruimte / Barro

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

Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

3.1.3 SER-ladder

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is tevens een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

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

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking'

genoemd.

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Het onderhavige plangebied ArenAPoort West betreft een bestaand stedelijk gebied. Het nieuwe bestemmingsplan consolideert en bevestigt de in de afgelopen periode doorgemaakte ontwikkeling van het gebied naar een stedelijk centrumgebied. Van nieuwe ontwikkelingen en substantiële wijzigingen is geen sprake. Ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen, neemt in dit plan de planvoorraad per saldo af. Dat houdt voornamelijk verband met een beperking van de kantorenvoorraad naar de in erfacht uitgegeven meters, met daarboven een saldo van 30.000 m² bvo. Dit saldo is deels toebedeeld aan een drietal nog onbebouwde kavels en deels bestemd als flexibele uitbreidingsruimte voor de bestaande kantoren in het zuidwestelijk deel van het plangebied. Binnen de bestaande voorraad is in de plinten van de bebouwing binnen beperkte bandbreedtes enige verkleuring mogelijk gemaakt naar andere, kleinschalige functies als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen. Deze toevoeging van kleinschalige functies hebben vooral tot doel een meer gemengde werkomgeving te creëren, het publiek dat ArenAPoort West aandoet te stimuleren langer in het gebied te verblijven en overall de leefbaarheid in het gebied te bevorderen, zowel tijdens als na kantooruren en rondom de tijdstippen van de grotere evenementen.

In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de langere termijn ambities voor het gebied en de gemaakte keuzes voor de omvang en inhoud van het programma, die in dit bestemmingsplan voor de komende tien jaar worden vastgelegd.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

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

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het structuurvisiebeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval – nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

In de structuurvisie is ArenAPoort aangeduid als 'metropolaan stedelijk gebied met regionale kernen'.

De ambitie is gericht op verdere verdichting van het bestaande bebouwde gebied met zoveel mogelijk benutting van het bestaande, bebouwde stedelijk gebied, waardoor open landschap behouden kan blijven. Binnen de ruimte die ook nu al bestemd is biedt het bestemmingsplan ruimte voor intensivering en diversificering.

In dat opzicht voldoet het bestemmingsplan aan het provinciaal ruimtelijk beleid.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaan. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd. Het plangebied van ArenAPoort West grenst aan het spoor Amsterdam-Utrecht, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In hoofdstuk 12 wordt op dit aspect nader ingegaan.

3.2.4 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'Mot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

3.2.5 Detailhandels- en leisurebeleid Noord-Holland

De doelstellingen van het provinciaal beleid zijn o.a.:

- Vitaliteit, dynamiek en aantrekkingskracht
- De bestaande winkelstructuur behouden en versterken
- Optimale regionale afstemming
- Meer kwaliteit en onderscheidend vermogen
- Loslaten onderscheid GDV en PDV en laten uitwerken door de regio

Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de bestaande winkels in de regio geen bestaansrecht meer hebben. Gemeenten stemmen initiatieven af binnen de Regionale Adviescommissie Detailhandel (RAC).

Voor Amsterdam is het provinciaal beleid op regionaal niveau nader uitgewerkt in het 'Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam' (2011) en op gemeentelijk niveau in de nota 'Amsterdam winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden' (2012). Op lokaal niveau is de 'Detailhandelsnota stadsdeel Amsterdam Zuidoost 2007' relevant. Deze beleidsnota's komen hierna aan de orde.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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

3.3.2.1 Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e NoordMeugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. In de Amsterdamse kantorenstrategienota zijn de regionale doelstellingen nader vertaald.

3.3.2.2 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De Regioraad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 13 december 2011 haar nieuwe detailhandelsbeleid vastgesteld. Waar de provincie Noord-Holland in de Detailhandels- en leisuerevisie de kaders voor nieuwe detailhandelsontwikkelingen aangeeft werkt de regio deze met in achtneming daarvan verder uit. De stadsregio heeft de bestaande, regionale structuur op de kaart gezet met als doel deze te behouden. Een fijnmazige detailhandelsstructuur, waarbij de leefbaarheid centraal staat en die uitgaat van de behoefte van inwoners om dichtbij huis –op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen.

Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken, waarbij de regio belang hecht aan o.a.:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige)detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- versterken van bestaande winkelgebieden centraal te stellen;

Om ondanks een terughoudend beleid, dynamiek te behouden is maatwerk nodig op de perifere locaties en behoort een apart acquisitiebeleid om nieuwe formules binnen te halen tot de mogelijkheden. Het is niet zozeer dat er meer winkels nodig zijn in de Stadsregio Amsterdam, maar het is wel belangrijk om ruimte te laten voor extra kwaliteit.

De regionale uitgangspunten zijn vertaald in een aantal hoofdlijnen:

1. Detailhandelsvestigingen zijn louter gevestigd in verstedelijkt of te verstedelijken gebied: hoofdwinkel-, stadsdeel- of wijkcentra, alsook op specifiek benoemde locaties op bedrijventerreinen (solitaire vestigingen zijn daarom uitgesloten). Ook solitaire vestigingen buiten woongebieden zijn uitgesloten; nieuwe winkelinitiatieven dienen beoordeeld te worden door de Regionale Commissie Winkelplanning (RCW) op basis van ruimtelijke relevante criteria.
2. De bestaande winkelstructuren zullen door middel van offensief beleid versterkt moeten worden. Locaties die kansrijk en structuurversterkend zijn, morgen worden (her)ontwikkeld en uitgebreid. Buiten de gewenste structuur worden ontwikkelingen tegengegaan. Er wordt een onderzoek gestart naar het voeren van een acquisitiebeleid voor detailhandel en de toegevoegde waarde van een detailhandelloods.
3. Bestaande perifere locaties: alleen op bepaalde –reeds als zodanig door de regio aangemerkte- locaties/bedrijventerreinen is grootschalige detailhandel toegestaan. Dat blijft in beginsel ongewijzigd. Wel kan een gemeente een verzoek indienen om grootschalige detailhandel toe te staan op een perifere locatie. In dat geval zal een goede onderbouwing van het verzoek op ruimtelijk relevante gronden evenals een analyse van de gevolgen van de verruiming voor de regionale detailhandelstructuur vereist zijn. De RCW zal zo'n verzoek tot verruiming toetsen aan het kwalitatieve beoordelingskader. Indien bestaande PDV-locaties brancheverruiming nastreven geldt hetzelfde beoordelingskader als voor nieuwe locaties.
4. Voorwaarde moet zijn dat de verruiming de detailhandelstructuur versterkt.
5. Naast deze locaties voor grootschalige detailhandel zonder branchebeperkingen, zijn er de traditionele PDV-locaties, waar louter de PDV-branches zijn en blijven toegestaan. Brancheverruiming/-vervaging is op deze locaties niet toegestaan.
6. Nieuwe perifere detailhandellocaties worden in beginsel tegengegaan.
7. Gemeenten kunnen via het bestemmingsplan aanvullende eisen met betrekking tot branchering stellen. Dit dient op ruimtelijke aspecten gebaseerd te zijn.
8. Iedere gemeente legt de lokale detailhandelstructuur in ruimtelijke termen vast als onderdeel van de

gemeentelijke structuurvisie of in een gemeentelijke detailhandelvisie, welke past binnen het regionale detailhandelsbeleid.

Meldingsplicht

Er is een meldingsplicht voor initiatieven van een bepaalde omvang. Op deze manier houdt de Stadsregio Amsterdam zicht op de ontwikkelingen die mogelijk effect hebben op de regionale detailhandelsstructuur. De Stadsregiogemeenten leggen iedere grootschalige detailhandelsontwikkeling met (mogelijke) bovenlokale effecten voor goedkeuring voor aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Dit geldt voor iedere detailhandelsontwikkeling met een (mogelijk) bovenlokaal effect, maar zeker voor die ontwikkelingen groter dan 1.500 m² wo buiten binnenstedelijke woongebieden (c.q. op bedrijventerreinen) én ontwikkelingen van meer dan 5.000 m² in binnenstedelijke woongebieden. De Stadsregio Amsterdam legt het initiatief vervolgens neer ter advisering bij de Regionale Commissie Winkelplanning. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderzoek van de ruimtelijke economische effecten van het initiatief: in hoeverre leidt het initiatief tot duurzame ontwikking van de bestaande detailhandelsstructuur, in hoeverre versterkt het initiatief de bestaande detailhandelsstructuur. Plannen met een (mogelijk) bovenregionaal effect worden ook in de Regionale Adviescommissie van Provincie Noord-Holland voorgelegd.

Het gebied ArenAPoort heeft een heldere winkelstructuur: van stadsdeelwinkelcentrum met belangrijke marktfunctie (reguliere retail en markt) in de Amsterdamse Poort, via de megastores aan de Arena boulevard (GDV-locaties) tot en met het woonwinkelcentrum Villa Arena (PDV-locatie).

De visie op detailhandel in het plangebied komt nader aan de orde in de beschrijving van het gemeentelijk- en stadsdeelbeleid, als ook in de beschrijving van het ruimtelijk kader in hoofdstuk 4.

3.3.2.3 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

3.3.2.4 Regionale OV-Visie

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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

Het plangebied ArenAPoort West maakt onderdeel uit van de Zuidoostlob, die in de structuurvisie, samen met de gebieden van de Zuidas, Schiphol als de Zuidflank worden aangeduid. In de Zuidflank doen zich grootschalige ontwikkelingen voor met betrekking tot verdergaande verstedelijking en optimalisering van de grootschalige infrastructuur. De ambitie is om het centrumgebied van Zuidoost (ArenAPoort, met ArenAPoort West aan de westzijde van het spoor en de Amsterdamse Poort, met o.a. het winkelgebied, aan de oostzijde van het spoor) verder te ontwikkelen als grootstedelijk 'kerngebied', een plek om te winkelen, uit te gaan, te werken en te wonen. Hoewel veel van de gewenste ontwikkelingen in het plangebied al tot stand zijn gekomen, ligt de ambitie op verder doorontwikkelen en diversificering. Het gaat voor ArenAPoort West om vestiging van grootschalige- en perifere detailhandel en ontwikkeling van grootschalige leisure, gecombineerd met wat kleinschaliger voorzieningen als horeca en retail, om een betere verbinding tussen de functies onderling en met de Amsterdamse Poort tot stand te brengen en het verblijfsklimaat in het plangebied verder te optimaliseren.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

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

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - werkende stad (werk en inkomen);

ArenAPoort West (vastgesteld)

- culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
- sportieve stad (vrije tijd en sport);
- zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
- veilige stad (sociale) veiligheid).

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

ArenAPoort West is een metropolitaan kerngebied. In onderstaand schema wordt aangegeven welke functies er volgens de structuurvisie 2040 in een metropolitaan kerngebied passend zijn.

Figuur 4: gewenste functies metropolitaan gebied

	Metropolitaan kerngebied
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.
Solitaire kantoren >2.000m ²	
Solitaire kantoren <2.000m ²	
GDV winkels	
PDV winkels	
Kernwinkelapparaat	
Stadsdeelcentra	
Wijkwinkelcentra	
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen	
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen	
hotels	
Horeca overig	
Gebouwde leisure – veel publiek	
Gebouwde leisure – veel ruimte	
Grote congresruimten	
Grootschalige voorzieningen	
Grote religieuze instellingen	
Stedelijk wonen	
Suburbaan wonen	

Legenda	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

In ArenAPoort West zijn veel functies toegestaan, onder andere: een stadion; kantoren; horeca; hotels; grootschalige detailhandel; perifere detailhandel; cultuur en ontspanning; gebouwde, grootschalige, evenementen voorzieningen. De laatstgenoemde categorie is afwijkend van wat bovenstaande figuur aangeeft. ArenAPoort West is van oudsher bedoeld tot een tweede uitgaanscentrum van Amsterdam te groeien en herbergt inmiddels een aantal gebouwde evenementen (leisure) vestigingen, namelijk de Amsterdam ArenA, de Heineken Music Hall, megabioscoop Pathe ArenA en de Ziggo Dome. Het buiten dit plangebied liggende, maar tot het gebied ArenAPoort West behorende Getz kan daar nog aan worden toegevoegd, als ook de Endemol Studios. Het gebied is wat dat betreft een unieke uitzondering binnen het Metropolitaan Kerngebied. De bereikbaarheid is vanwege de gunstige ligging ten opzichte van rijks-, hoofd- en lokale wegenstructuur, en OV-verbindingen, gewaarborgd. Bijbehorende voorzieningen als parkeren zijn in overeenstemming met de ontwikkeling die het gebied vanaf het ontstaan heeft doorlopen, meegegroeid.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld. A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd. Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te

ArenAPoort West (vastgesteld)

worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

ArenaPoortWest is een A-locatie. Dit zijn de gebieden waar gestreefd wordt naar een optimaal grondgebruik en een hoge floorspace index. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is optimaal, de bereikbaarheid met de auto is goed. Het parkeren vindt, vanwege het streven naar een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik, vooral in gebouwde voorzieningen plaats, bij voorkeur ondergronds in verband met de kwaliteit van de openbare ruimte. Het kenmerk van een A-locatie is dat alle bestemmingen binnen circa 10 minuten vanaf het station bereikbaar zijn. Voor A-locaties geldt een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bruto vloeroppervlakte.

3.4.4 Detailhandelsbeleid

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015' vastgesteld. Het Amsterdamse beleid is in overeenstemming met het provinciaal en regionaal beleid opgesteld.

De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

In de optiek van Amsterdam leveren de volgende beleidshoofdpijnen een bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstellingen. De inzet varieert overigens van winkelgebied tot winkelgebied. Het is met andere woorden maatwerk.

1. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden (bijlage 1 van de nota)
2. Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden
3. Uitbreiding winkeloppervlakte in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost).
4. Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort)
5. Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor retailers
6. Vergroting organisatiegraad van ondernemers
7. Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten
8. Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden
9. Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden

ArenAPoort West is, vanwege de aanwezigheid van de megastores als Decathlon, Prenatal en Perry Sport aan de Arena boulevard, deels te beschouwen als GDV-locatie en vanwege de aanwezigheid van het woonwinkelcentrum Villa Arena deels als PDV-locatie.

Betekenis PDV en GDV

Hoewel de gemeentelijk detailhandelsnotitie voor de leesbaarheid de begrippen perifere locaties, PDV-locaties en GDV-locaties, naast elkaar gebruikt, omschrijft de nota de definities zoals deze voor bestemmingsplannen worden gehanteerd als volgt.

De term 'perifeer' betekent in de context van het bestemmingsplan perifeer ten opzichte van de bestaande winkelcentra, maar wel binnen de bebouwde kom. (Weidewinkels buiten de bebouwde kom, zoals in de diverse buitenlanden, worden hiertoe uitdrukkelijk niet gerekend.)

PDV-winkels (Perifere Detailhandels Vestigingen) verkopen vooral volumineuze artikelen. Qua branches zijn ze beperkt tot doe het zelf bouwmarkten en winkels in meubels en woninginrichting. Deze veelal grote(re) vestigingen met volumineuze goederen pasten fysiek veelal niet in gewone winkelcentra en werden daarom daarbuiten, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, toegestaan. In Amsterdam zijn PDV-winkellocaties onder meer te vinden op (delen van) de Klaprozenweg, Amstel III, Spaklerweg en bedrijventerrein Schinkel.

Bij GDV-winkels (Grootschalige Detailhandels Vestigingen) is niet het volume van het artikel bepalend, maar de omvang van de winkel. Het gaat om winkels met een winkelvloeroppervlak van minimaal 1.500 m² per bedrijfsvestiging in één branche. Shop-in-Shop is niet toegestaan. Voor GDV-winkels gelden in principe geen branchebeperkingen, alhoewel dagelijkse artikelen zijn uitgesloten. GDV-locaties in Amsterdam bevinden zich op de ArenA Boulevard in Zuidoost en op de Zuidermolenweg op bedrijventerrein Osdorp in Nieuw-West.

Voor een aantal PDV-locaties is de branchebeperking in 2006 beleidsmatig reeds opgeheven. Daar zijn alle detailhandelsbranches (behalve food) toegestaan. Het betreft PDV-locaties op bedrijventerrein Schinkel (Zuid), Westerkwartier/Westerpark (West) en een nader te bepalen locatie in Overamstel (nu Spaklerweg). Vanwege mogelijke negatieve effecten op omliggende winkelgebieden, is verder vastgehouden aan branchebeperkingen op PDV-locaties en wordt terughoudend omgegaan met brancheverruiming op perifere winkellocaties.

Voor een PDV-locatie kan desgewenst een verzoek worden ingediend voor brancheverruiming, maar daar zijn voorwaarden aan verbonden. Een daarvan is dat het verzoek beantwoordt aan de doelstellingen en degelijk is onderbouwd op ruimtelijke aspecten. Het moet duidelijk zijn waarom de locatie op ruimtelijk relevante aspecten in aanmerking zou kunnen komen voor brancheverruiming. Daarnaast moet het verzoek goed worden afgestemd met de omliggende gemeenten. Er kunnen immers (on)gewenste effecten optreden over de gemeentegrenzen heen. De (Regionale) Commissies Winkelplanning adviseren de betrokken besturen over een dergelijk verzoek. Het is verder zaak om het huidige aanbod van grote winkelruimtes op die perifere winkellocaties in stand te houden. De winkelunits zijn en blijven er dus overwegend groot. Voor de levendigheid en het (kwalitatief) aantrekkelijk(er) maken van perifere winkellocaties kan het nodig zijn hier en daar een enkele kleine(re) (winkel)voorziening toe te staan.

Er kunnen (in de loop de tijd) ruimtelijke argumenten zijn waarom in sommige stadsdelen het aanbod van PDV en/of GDV winkels versterkt moet worden. En er kunnen goede redenen zijn om nieuwe winkelgebieden toe te voegen of bepaalde winkelgebieden op te geven. Dit vergt een (gedetailleerde) analyse en zal te zijner tijd per individueel geval bekeken moeten worden. De beoordeling hiervan wordt door de (Regionale) Commissies Winkelplanning op ruimtelijke gronden gedaan. In bijlage 2 van de gemeentelijke beleidsnotitie is het ruimtelijke toetsingskader opgenomen dat aangeeft welke ruimtelijke aspecten de Commissies Winkelplanning betreft bij de beoordeling van bijvoorbeeld een brancheverruimingsverzoek.

Het nieuwe bestemmingsplan handhaaft het huidige winkelareaal zowel in omvang als in onderlinge verhouding. Dat neemt niet weg dat een verruiming naar een flexibeler programma als wens wordt ervaren, met name om de huidige terugloop van winkels in de Villa Arena te keren. Omdat een concreet en uitvoerbaar plan, dat voldoet aan regionaal en stedelijk beleid, op dit moment niet voorhanden is, wordt vooralsnog vastgehouden aan het bestaande programma. Voor een eventueel toekomstig plan dat ziet op verruiming kan een afzonderlijke procedure worden gevolgd, waarin alsdan voldoende ruimte is voor afstemming met lokale, gemeentelijke en regionale winkelplanning.

3.4.5 Fietsparkeerbeleid

In Amsterdam is op meerdere bestuursniveau's beleid voor fietsparkeren opgesteld, die elkaar soms gedeeltelijk overlappen.

Structuurvisie Amsterdam 2040

In de structuurvisie Amsterdam 2040 is de visie op de ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor de hele gemeente beschreven tot het jaar 2040. Voor de stadsdelen is deze visie als richting meegegeven voor het te voeren beleid. De structuurvisie benoemt de ruimtebehoefte voor stallingplaatsen als een groeiend probleem. Deze ruimtebehoefte is al heel groot rond stations en op pleinen en straten met uitgaans- en winkelfuncties. De openbare ruimte is op steeds meer plaatsen in de stad niet meer toereikend om de groei van het aantal geparkeerde fietsen op straat op te vangen zonder dat dit leidt tot aantasting van de gebruikskwaliteit. Er zal in de toekomst dus meer parkeergelegenheid in gebouwen en in ondergrondse voorzieningen gecreëerd moeten worden. Hiervoor zal voldoende ruimte moeten worden gereserveerd bij transformaties en herinrichtingsplannen. Voorwaarden hiertoe in bestemmingsplannen zijn wenselijk. Voor fietsenstallingen bij OV-knooppunten zijn in de structuurvisie ruimtereserveringen gedaan.

Meerjarenplan Fiets 2012 - 2016

In september 2012 is het meerjarenbeleidsplan fiets 2012 – 2016 vastgesteld. Het stedelijk beleid is met name gericht op OV-knooppunten en NS stations.

Overlast van weesfietsen en overvolle rekken rondom stations en drukke uitgaanslocaties beginnen op sommige plekken een bereikbaarheidsprobleem te worden. Voor de periode tot 2020 investeert de gemeente samen met partijen als Prorail en Stadsregio Amsterdam om de belangrijkste knelpunten op het gebied van fietsparkeren op te lossen. Het gaat stadsbreed om het realiseren van 38.000 fietsparkeerplaatsen. Het ArenAPoortgebied met station Amsterdam Bijlmer ArenA wordt niet als afzonderlijk aan te pakken knelpunt benoemd met een taakstelling voor extra fietsparkeervoorzieningen. Voor individuele publiektrekkende voorzieningen, zie hierna.

Beleidskader fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen

Op 31 oktober 2007 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het Beleidskader fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen vastgesteld. Doelstelling van dit beleidskader is het formuleren van een samenhangend beleid voor het oplossen van fietsparkeerproblemen bij concentraties van publiekstrekkende stedelijke bestemmingen (= bezoekersparkeren). Dit zijn bestemmingen met een stedelijke (= stadsdeel overstijgende) functie die veel publiek trekken. Het gaat in het bijzonder om uitgaanslocaties, winkelgebieden, culturele voorzieningen, metrostations, regionale busstations en combinaties van verschillende soorten bestemmingen met een publieksfunctie.

De centrale stad is verantwoordelijk voor de realisatie en de exploitatie van bewaakte fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers voor zover passend binnen de financiële randvoorwaarden. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakte stallingvoorzieningen op maaiveld voor bezoekers (en voor stallingvoorzieningen voor bewoners).

Voor fietsparkeervoorzieningen bij individuele publiekstrekkende bestemmingen zijn de eigenaars/exploitanten van deze bestemmingen in beginsel zelf verantwoordelijk (bijvoorbeeld bioscoop, zwembad, theater). Het hoort bij hun taak om te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen voor hun bezoekers. Dit geldt overigens ook voor stallingvoorzieningen bij NS-stations: daarvoor is ProRail verantwoordelijk.

De doelstellingen van het fietsparkeerbeleid zijn onderdeel van hogere doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit, diefstalveiligheid, bevordering van fietsgebruik, openbare ruimte en werkgelegenheid. De centrale stad beschouwt de kosten van fietsparkeren als onderdeel van de kosten om Amsterdam bereikbaar te houden.

Het is de ambitie van de gemeente een netwerk van bewaakte stallingen te realiseren, de kwaliteit van de stallingen te bevorderen, het gebruik te verbeteren en de exploitatiekosten te beperken.

Als er een fietsparkeerprobleem is, wordt bij de realisatie van nieuwe voorzieningen een locatiegerichte aanpak gehanteerd, waarbij stadsdelen en centrale stad, in samenwerking maar met ieder haar eigen verantwoordelijkheid, komen tot oplossingen en uitvoering.

Om te kunnen bepalen hoeveel stallingen noodzakelijk zijn op een bepaalde locatie, zijn landelijk fietsparkeernormen opgesteld. In de praktijk is gebleken dat deze parkeernormen niet altijd één op één kunnen worden overgenomen omdat verschillende factoren van invloed zijn op de stallingsvraag. Bijvoorbeeld de ligging van voorzieningen en de bereikbaarheid hiervan per fiets. Een goed voorbeeld hiervan is het ArenAPoort gebied. Op basis van de normen zouden hier veel meer stallingen geplaatst moeten worden dan in de praktijk nodig zijn, omdat bezoekers vanwege de ligging en de bereikbaarheid eerder het openbaar vervoer nemen dan de fiets.

ArenAPoort West is niet benoemd als een knelpuntlocatie, waarvoor de gemeente een noodzaak ziet om extra investeringen te doen om het publieksparkeren uit te breiden. Het plangebied kent wel vele individuele publiekstrekkers die de eigen fietsparkeervraag dienen te regelen.

Op dit moment lijkt ondanks het grote aantal publiektrekkers de parkeervraag het aanbod niet te overschrijden. Dat heeft o.a. te maken met het feit dat het gebied veel bezoekers van verder weg aantrekt en het gebied heel goed met auto en openbaar vervoer is te bereiken. Het gebied trekt daardoor relatief weinig fietsers aan. Omdat de verwachting is dat het fietsverkeer wel groeit is het noodzakelijk dat de realisatie van fietsparkeervoorzieningen in het bestemmingsplan goed gefaciliteerd wordt. Op kavel 9 is tijdelijk een grotere fietsenstalling gerealiseerd waar tijdens evenementen ook bewaking aanwezig is. Als kavel 9 wordt ontwikkeld dient voor deze stalling een vervangende fietsparkeerlocatie in het gebied gevonden te worden. Daarom is in de meeste bestemmingen de mogelijkheid van het oprichten van fietsparkeervoorzieningen toegestaan. Zie over fietsvoorzieningen ook hoofdstuk 4.

3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

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

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad, die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen.

In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

In de kantorenstrategie wordt een viertal categorieën van gebieden onderscheiden, waarbinnen meer of minder groei wenselijk wordt geacht ('krimpgebieden', 'balansgebieden', 'beperkte groeigebieden' en 'groeigebieden').

Het gebied ArenAPoort West is in de kantorenstrategie (hier nog Centrumgebied Zuidoost geheten) aangewezen als 'balansgebied'. Voor balansgebieden is aangegeven dat dit belangrijke kantoorlocaties zijn en blijven in de stad. Het is echter onverstandig de kantorenvoorraad te laten toenemen, gezien de hoge leegstand en de geringe uitbreidingsbehoefte in Amsterdam. Dit betekent dat het huidige kantoorareaal behouden mag blijven, maar in de toekomst niet verder mag toenemen. De typering balansgebied hoeft geen remmende werking te hebben op de dynamiek binnen een gebied. Binnen de definitie balansgebied is door sloop, nieuwbouw en herontwikkeling immers wel dynamiek en kwaliteitsverversing mogelijk, maar dit mag niet leiden tot een kwantitatieve toename van de kantorenvoorraad.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor de komende tien jaar in een consolidatie van de in erfpacht uitgegeven kantorenvoorraad, met een flexibele marge van ca. 30,.000 m² bvo. De betekenis voor het plangebied ArenAPoort West wordt verder beschreven in hoofdstuk 4.3.

3.4.7 Beleid externe veiligheid

Voor de gemeente Amsterdam is op het gebied van externe veiligheid een aantal beleidsnota's vastgesteld. Voor heel Amsterdam is op 8 juni 2012 de nota Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam door het college vastgesteld. Deze beleidsnota omschrijft hoe in de (ruimtelijke) besluitvorming wordt omgegaan met risico's van gevaarlijke stoffen. De uitvoeringsnota sluit aan op twee Amsterdamse gebiedsnota's: de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort, die op 14 juli 2009 in opdracht van Haven Amsterdam is vastgesteld, en de Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam, die op 8 juni 2012 door het College is vastgesteld.

Het beleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen dat nieuwe knelpuntsituaties ontstaan.

Voor het gebied ArenAPoort West is vooral de Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam relevant. Daarover meer in hoofdstuk 12.

3.4.8 Hotelbeleid

In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 (december 2007) is neergelegd dat de gemeente Amsterdam de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties in samenwerking met marktpartijen, stadsdelen en Stadsregio stimuleert.

Tot 2015 is een groei van het aantal overnachtingen van gemiddeld 4% per jaar te verwachten. Deze verwachte groei vertaalt zich naar een behoefte aan 9.000 nieuwe hotelkamers in de gemeente Amsterdam. Rekening houdend met de sinds 2005 gerealiseerde hotels en een inschatting van de planuitval van de op dit moment bekende hotelplannen en –projecten, wordt verwacht dat daarvan slechts 4.500 kamers zullen worden ingevuld.

Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zal de gemeente zich er op toelagen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd. Gezien de

bestaande plannen moet de aandacht zich met name richten op hotels in het driesterren en lagere segment, maar ook voor het vier- en vijfsterren segment is nog aandacht nodig. In de hogere segmenten is met name behoefte aan nieuwe concepten als lifestyle hotels, congresshotels en echte tophotels.

Om het aanbod van plannen en initiatieven te structureren heeft de gemeente Amsterdam een hotelloods aangesteld, die actuele hotelinitiatieven toetst en de ontwikkelingen monitort. Daarnaast wordt regelmatig in opdracht van de gemeente een brede monitoring m.b.t. de actuele hotelontwikkeling uitgevoerd. Met de hotelmonitoring wordt de status, omvang en realisatie van alle hotelinitiatieven in de verschillende stadsdelen en grootstedelijke gebieden bijgehouden.

Op basis van de huidige status van de verschillende locaties wordt verwacht dat voor heel Amsterdam circa 7.276 hotelkamers gerealiseerd zullen worden. Dit is inclusief de 3.284 reeds gerealiseerde kamers, wat betekent dat het aantal nog te realiseren kamers in totaal naar verwachting 3.992 zal zijn. De meeste hiervan zullen naar verwachting gerealiseerd worden in Nieuw-West, de Zuidoostlob, Centrum en Wibaut aan de Amstel. Naar de huidige verwachtingen zullen voor 2015 zal 83% van de oorspronkelijke ambitie (van 9.000 kamers in 2015) worden bereikt. Daarbij wordt aangetekend dat bij verschillende projecten nog vertraging kan worden opgelopen, waardoor het verwachte aantal kamers mogelijk toch niet voor 2015 kan worden bereikt. In het vierde kwartaal 2011 lag de actuele planning voor Zuidoost, waar ArenAPoort West deel van uitmaakt, op 813 geplande kamers (de totaal mogelijk te ontwikkelen hotelkamers).

In en rond ArenAPoort West spelen de laatste jaren meerdere hotelinitiatieven, zowel nieuwbouw als in bestaande gebouwen.

Binnen het plangebied is vergunning is verleend voor een hotel aan het plein op kavel 17, tussen de Amsterdam ArenA en de Ziggo Dome. De uitvoering start naar verwachting in 2013. Een tweede initiatief is vergund om de bestaande kantoorstoren Arena Towers, in de zuidwesthoek van het plangebied, te transformeren tot een hotel. Het bouwplan is anno 2013 in uitvoering. Deze twee plannen worden in dit bestemmingsplan meegenomen.

In de directe omgeving van het plangebied is in 2012 is het Fletcher A2 hotel opgeleverd. Verder is vergunning verleend voor een initiatief voor een hotel in de noordoosthoek van het Atlas complex aan de Hoogoordreef. En iets verderop, ten oosten van het plangebied aan de noordzijde van het plein Hoekenrode, is de transformatie van de voormalige kantoorbebouwing tot hotel in uitvoering.

In het onderhavige bestemmingsplan is voor één locatie (kavel 9) via een uit te werken bestemming in extra ruimte van 10.000 m² voor hotelontwikkeling opgenomen. Deze groeimogelijkheid is met positief advies afgestemd met de stedelijke hotelloods en is aldus in overeenstemming met het Amsterdamse hotelbeleid.

3.5 Stadsdeelbeleid

3.5.1 Structuurvisie Zuidoost

Het stadsdeel heeft op 27 september 2005 de structuurvisie "Zuidoost Open Huis" vastgesteld. In de structuurvisie heeft het stadsdeel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het hele stadsdeel tot 2020 weergegeven. De structuurvisie vormt daarmee het beleidskader voor het stadsdeel.

De structuurvisie gaat in op de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid op lange termijn waarmee een samenhangend perspectief wordt neergezet. Het gehele gebied van de ArenAPoort (Oost met o.a. winkelgebied De Amsterdamse Poort en West met de Arenaboulevard en omgeving, dat samen onderdeel uitmaakt van de "ArenAPoort"), is aangewezen als 'centrum regionaal'. Dergelijke gebieden

worden gekenmerkt door een zeer goede OV-bereikbaarheid, stadsdeel/regionale oriëntatie, een mix van voorzieningen en woningen in zeer hoge intensiteiten.

Volgens de visie vormt Zuidoost in 2020 een goed bereikbaar stedelijk gebied waar het voor velen aantrekkelijk is om te wonen en te werken. Zuidoost heeft daarbij een eigen identiteit; de bevolking is relatief jong, 'swingt' en er is een zeer gevarieerde cultuur met een uitgesproken internationale dimensie. De visie is erop gericht dat gebied ArenAPoort West zich zal ontwikkelen tot tweede (uitgaans)centrum van de regio, met een rijk programma aan cultuur (muziek en dans) en amusement, maar ook met regionale instellingen en bedrijven en een bloeiende detailhandel. Het stedelijk (uitgaans)centrum trekt dagelijks vele toeristen, bezoekers en klanten, maar is tegelijkertijd ook een echt stadshart voor Zuidoost geworden.

Dit bestemmingsplan legt de inmiddels gerealiseerde ontwikkeling vast en faciliteert verdere doorgroei om het gebied te vervolmaken en goed te laten aansluiten op haar omgeving. De meeste geplande ontwikkelingen zijn gerealiseerd (diverse grootschalige winkels langs de Arena boulevard, sport- en uitgaansvoorziening stadion Amsterdam ArenA, en de op cultuur en entertainment gerichte voorzieningen als de Pathebioscoop, de Heineken Music Hall en de recent geopende Ziggo Dome. Voor het gebied bestaat behoefte aan toevoeging van kleinschalige voorzieningen die mensen tot een langer verblijf in het gebied uitnodigt, zoals meer kwalitatieve horeca. Daarnaast blijft de mogelijkheid om op termijn wonen in het gebied te introduceren gehandhaafd. De kantoorfunctie zal in groei afgestemd worden op de balansvisie in de kantorenstrategie.

3.5.2 Detailhandelsnota stadsdeel Amsterdam Zuidoost 2007

Het stadsdeel benadrukt in haar visie de verdere versterking van het Centrumgebied, waarin de Amsterdamse Poort en de Arena boulevard gezamenlijk verenigd zijn. Het Centrumgebied heeft als geheel regionale aantrekkingskracht. Goede uitgaansvoorzieningen en een gedifferentieerd winkelaanbod kunnen elkaar hierin versterken. Daarnaast zijn voorzieningen die een aangenaam verblijfsgebied versterken van belang. De renovatie die de Amsterdamse Poort De Amsterdamse Poort de afgelopen jaren heeft doorgemaakt, als ook de komst van de Ziggo Dome en de komst van het nieuwe stadsdeelnkantoor en het Cultuurgebouw Zuidoost, dragen bij aan de verdere optimalisering van het Centrumgebied.

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in het huidige aanbod aan winkels en uitgaansvoorzieningen. Ter bevordering van de leefbaarheid en een langer verblijf van publiek, zijn in de plinten van bestaande bebouwing binnen beperkte bandbreedtes andere functies als horeca en dienstverlening mogelijk gemaakt. Om de huidige terugloop van winkels in de Villa Arena te keren, is een ruimere branchering gewenst, maar zolang geen concreet en uitvoerbaar plan voor handen is dat voldoet aan regionaal en stedelijk beleid, wordt vooralsnog vastgehouden aan het bestaande programma. Voor een eventueel toekomstig plan dat ziet op verruiming kan een afzonderlijke procedure worden gevolgd, waarin alsdan voldoende ruimte is voor afstemming met lokale, gemeentelijke en regionale winkelplanning.

3.5.3 Horecanota Zuidoost

Op 18 december 2007 is de Horecanota Zuidoost 2007-2012 door de Stadsdeelraad Zuidoost vastgesteld, het beleidskader voor de ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering voor de horeca in Zuidoost.

Het gebied waarop de horecanota betrekking heeft, beslaat het hele stadsdeel Zuidoost (waaronder Driemond), dus inclusief de grootstedelijke gebieden AMC, station Holendrecht en omgeving, Amstel III en Centrumgebied ArenA Boulevard. In de nota wordt aangegeven waar en hoeveel ruimte in het stadsdeel aanwezig is voor extra horecavestigingen.

Horeca kan eraan bijdragen om de woon-, werk- en leefomgeving aantrekkelijker te maken en biedt daarbij kansen voor versterking van de sociale samenhang en ontmoetingsplekken van bewoners en bezoekers, groei van de werkgelegenheid en imagoverbetering van het stadsdeel. Door horeca te ontwikkelen kun je bewoners en bezoekers langer vasthouden in het gebied en nieuwe potentiële bewoners aantrekken. Zo wordt het verblijfsklimaat- en de leefbaarheid versterkt.

Horeca is ook van belang voor de werkgelegenheid. De horecasector biedt werk, voor een deel ook aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Er is een relatief lage drempel tot ondernemerschap. In vergelijking met andere sectoren, zoals de detailhandel, werken er veel etnische groepen.

De nota onderscheidt 5 verschillende gebiedstypen met ieder een eigen gewenst pakket van horeca.

Voor de Arena Boulevard en omgeving is een divers aanbod aan horecagelegenheden, aanvullend op de bestaande centra voor entertainment gewenst. Naast cultuur, entertainment, winkels en andere centraalstedelijke voorzieningen, is in dit uitgaanscentrum plaats meer en diverse horecavestigingen.

Het gebied biedt voor ieder wat wils, voor jong en oud. Het uitgaanspubliek is regionaal en nationaal: voetbalsupporters, concertbezoekers, horecagasten, bioscoopbezoekers, etcetera. Op elk moment van de dag is er vertier en vermaak voor het uitgaanspubliek, kantoorpersoneel en winkelend publiek.

Er is sprake van zowel zelfstandige als ondersteunende horeca. Naast horeca met een dagfunctie kunnen meerdere avond- en nachtzaken zich hier vestigen. Het is wenselijk de terrasfunctie aan de noordzijde van de Arena Boulevard te bevorderen, waarbij men terrassen kan plaatsen die goed in de zon liggen.

In het gebied is nog ruimte voor uitbreiding tot een programma van 10.000 - 15.000 m² bvo.

Het bestemmingsplan voorziet in de bevestiging van de bestaande horecavestigingen en maakt daarnaast verspreid over het gebied en binnen bandbreedtes toevoeging van extra horecafuncties mogelijk. Het programma komt tegemoet aan de doelstellingen van het horecabeleid. Onderstaand een overzicht.

Overzicht bestaande en geplande zelfstandige horeca plangebied ArenAPoort West

(exclusief: de categorieën hotel/extended stay, m.u.v. de daarbinnen als zelfstandige horeca bestemde volumes; de additionele horeca binnen de evenementengebouwen stadion ArenA, Ziggo Dome, Heineken Music Hall, Pathe bioscoop, als ook in Villa Arena en het station Amsterdam Bijlmer ArenA)



Bestaand		Nieuw	
Grolsch Cinecafé	500 m ² <u>bvo</u>	Gemengd-2	500 m ² <u>bvo</u>
Rainbow Offices	171 m ² <u>bvo</u>	Gemengd-5	500 m ² <u>bvo</u>
De Druppels	304 m ² <u>bvo</u>	Kantoor	75 m ² <u>bvo</u>
Soccer World	352 m ² <u>bvo</u>	Horeca-1	400 m ² <u>bvo</u>
CU	739 m ² <u>bvo</u>	Horeca-2	400 m ² <u>bvo</u>
Febo	450 m ² <u>bvo</u>		
Jinso	1.638 m ² <u>bvo</u>		
Ichi-E	990 m ² <u>bvo</u>		
VanZZ	771 m ² <u>bvo</u>		
Voorgebouw <u>Ziggo Dome</u>	2.550 m ² <u>bvo</u>		
Oval Tower <u>coffeebar</u>	60 m ² <u>bvo</u>		
Totaal bestaand	8.525 m ² <u>bvo</u>	Totaal nieuw	1.875 m ² <u>bvo</u>

3.6 Gemeente Ouder Amstel

Structuurvisie Ouder Amstel, Visie 2020 en Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern

ArenAPoort West grenst aan de noord- en westelijke zijde aan het grondgebied van gemeente Ouder-Amstel. Gemeente Ouder-Amstel heeft in 2007 een structuurvisie en daarop volgend een visie voor de toekomst (2020) vastgesteld. In de ter uitwerking daarvan opgestelde 'Randvoorwaarden Gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern' - worden in het gebied direct ten noorden van ArenAPoort en Amstel III woningbouw en voorzieningen voorzien. In de recent in ontwerp verschenen 'Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern' zijn de uitgangspunten verder uitgewerkt.

De toekomstige ontwikkelingen in ArenAPoort West kunnen van invloed zijn op de ontwikkelingen in De Nieuwe Kern en vice versa. De gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel monitoren deze ontwikkelingen.

Het bestemmingsplan ArenAPoort West bouwt voort op de thans gegroeide situatie en richt zich met geringe uitbreidingsruimte vooral op een verdere diversifiëring van functies en op het completeren van het uitgaansgebied. In verband met de kantorenstrategie richt het plan zich op conservering van de uitgegeven kantorenvoorraad. Daarbinnen - met een redelijke marge daarboven - wordt ruimte geboden aan andere functies. Het bestemmingsplan voorziet aldus niet in grote uitbreiding, maar vooral in verkleuring. Het gaat vooral om functies die de verblijfsfunctie versterken: horeca, hotels, dienstverlening, sport en recreatie, cultuur en ontspanning.

Het programma betreft niet zodanige nieuwe ontwikkelingen dat deze van invloed zijn op de toekomstige functies die in de visie voor Ouder-Amstel zijn voorzien. De ruimtelijke impact van het verder mengen van functies in het gebied zal geen nadelige gevolgen hebben voor de omliggende gebieden. Het verkeersonderzoek toont aan dat het nieuwe bestemmingsplan, met het bijbehorende programma

nauwelijks invloed heeft op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid, noch binnen het plangebied, noch buiten het plangebied. Ook wat de overige, onderzochte ruimtelijke (milieu)aspecten betreft zijn geen negatieve gevolgen voor de omliggende gebieden te verwachten.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

4.1.1 Perspectief ArenAPoort 2020

Ambities

Aansluitend op de Structuurvisie 2040 is in samenwerking met het stadsdeel Zuidoost voor heel ArenAPoort de ambitie vastgelegd in het 'Perspectief ArenAPoort 2020'. De belangrijkste adviezen uit dit perspectief m.b.t. ArenAPoort West luiden als volgt.

- Maak het bestemmingsplan flexibel ten aanzien van bestemmingsmogelijkheden voor aan entertainment, vrije tijd, sport, media en 'food' gerelateerde bedrijvigheid.
- Maak het bestemmingsplan flexibel ten aanzien van transformatiemogelijkheden van kantoor- en bedrijfsfuncties.
- Geef de (openbare ruimte van) Arenaboulevard een evenementenstatus.
- Maak het toevoegen van detailhandel als aanvulling op de Amsterdamse Poort mogelijk, bijvoorbeeld outlet-formules, en/of detailhandel met een reikwijdte groter dan het stadsdeel Zuidoost.
- Versterk de functionele verbinding Arena boulevard-Hoekenrode-Amsterdamse Poort.
- Investeer in de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- Richt de openbare ruimte in als verblijfsruimte, in plaats van bestemmingsruimte.

In het Perspectief 2020 wordt voor ArenAPoort ingezet op het volledig maken van het centrumgebied en het vergroten van de menging van functies waardoor interactie tussen bezoekersstromen ontstaat en daarmee het gebruik van de deelgebieden wordt gestimuleerd. Voor de ArenAPoort is transformatie van huidige kantoorpanden kansrijk en is terughoudendheid bij nieuwbouw van kantoren geboden. Een belangrijke kans ligt in het accommoderen van kleinschalige bedrijvigheid die de identiteit van entertainment, vrijetijdsbesteding, sport, media en 'food' versterkt. Hierdoor wordt Arenapoort een gebied waar niet alleen prettig wordt gewerkt, maar waar het ook aantrekkelijk is om te verblijven en tijd door te brengen.

Het is noodzakelijk de verbindingen tussen ArenAPoort West en de Amsterdamse Poort te verbeteren en om uitgaan en winkelen elkaar te laten versterken. Daar horen ook hotels bij als voorziening voor toeristen en bezoekers. Voor de langere termijn zou de woonfunctie in het gebied gezien kunnen worden als middel tot het volwaardig maken van ArenAPoort West als hoogstedelijk centrumgebied. Wonen in ArenAPoort interessant wordt als interessante toevoeging gezien voor specifieke doelgroepen zoals studenten, short-stayers en atelierbewoners. Voor de komende planperiode echter, wordt zowel uit markttechnisch als milieutechnisch oogpunt aan de uitvoerbaarheid van de woonfunctie getwijfeld. De slotsom op basis van de afweging van de wenselijkheid en de haalbaarheid voor woningbouw in ArenAPoort West is dat de woonfunctie op dit moment niet wordt opgenomen in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 4.4 wordt hier meer in detail op ingegaan.

4.1.2 Ruimtelijk Programmatisch Kader (RPK)

Ambities en vertaling in het bestemmingsplan

De ambitie vanuit het Perspectief 2020 is in het Ruimtelijke Programmatisch Kader vertaald naar een meer concreet programma voor Arenapoort West. Doelstelling van het Ruimtelijke Programmatisch Kader is om de positie van dit uitgaansgebied op een duurzame wijze te versterken en de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te vergroten. Het programma in het Ruimtelijk Programmatisch Kader (RPK) is tot stand gekomen in overleg met de opstellers van de kantorenstrategie en het

Amsterdamse detailhandelsbeleid, alsmede met het Woonteam en de hotelloods van de gemeente Amsterdam.

Verblijfsruimte

Een belangrijke ambitie in het RPK is het versterken van de verblijfsfunctie. Het ruimhartig accommoderen van de kleinschalige bedrijvigheid uit het Perspectief, waarmee de identiteit van ArenAPoort wordt versterkt, is hiervoor essentieel. Deze functies sluiten aan op werk, winkelen of entertainment en bevorderen een langer verblijf in Arenapoort West. Ze vormen als het ware het bindend weefsel of 'cement' tussen de individuele grootschalige werk- en vrije tijdsfuncties in het gebied, maar ook tussen ArenAPoort West en de omgeving. Vanwege dit belang zijn in het RPK deze kleinschalige verblijfsfuncties in principe overal mogelijk, in het bijzonder in de plinten van bestaande kantoren.

Verkeer

Naast vergroting van de aantrekkelijkheid van ArenAPoort West als werk-, winkel- en entertainmentgebied leidt verlenging van de verblijfsduur tot afmaking van pieken in bezoekersstromen voorafgaand en na afloop van een evenement. Dankzij aanvullende functies kan de in- en uitstroom van evenementenbezoekers meer gespreid plaatsvinden. Hierdoor neemt de congestie op de omliggende wegen af en kunnen complexe, fysieke beheersmaatregelen worden vermeden.

Retail

Bijzondere retailconcepten kunnen onderdeel zijn van de kleinschalige bedrijvigheid. In het 'Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015' worden winkelinitiatieven gestimuleerd die een bijdrage leveren aan de variëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds. In het RPK is onder voorwaarden ruimte gereserveerd voor kleinschalige winkelinitiatieven die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in ArenAPoort West. Uitbreiding van het bestaande winkelareaal is hiervoor niet nodig (Getz buiten beschouwing gelaten).

Kantoor

Het toestaan van kleinschalige functies en bedrijvigheid bevorderen ook de transformatie van bestaande kantoren naar duurzame werklocaties, conform het beleid voor 'Balansgebieden' uit de Kantorenstrategie. Dit transformatieproces vindt in ArenAPoort al enige jaren plaats, zowel in de planvoorraad als in de fysieke voorraad.

Wonen

Ondanks de planologische mogelijkheden in de vigerende bestemmingsplannen 'Centrumgebied Amsterdam Zuidoost' en 'Getz' ontbreekt tot op heden de woonfunctie in ArenAPoort West. Vanuit het streven naar een volwaardig centrumgebied met een 24/7 profiel blijven bepaalde woonvormen in ArenAPoort West gewenst. Qua woonmilieu kan ArenAPoort West een aantrekkelijke niche vormen voor groepen die een dynamisch en goed bereikbaar gebied prefereren met een hoog voorzieningenniveau, bijvoorbeeld studentenwoningen.

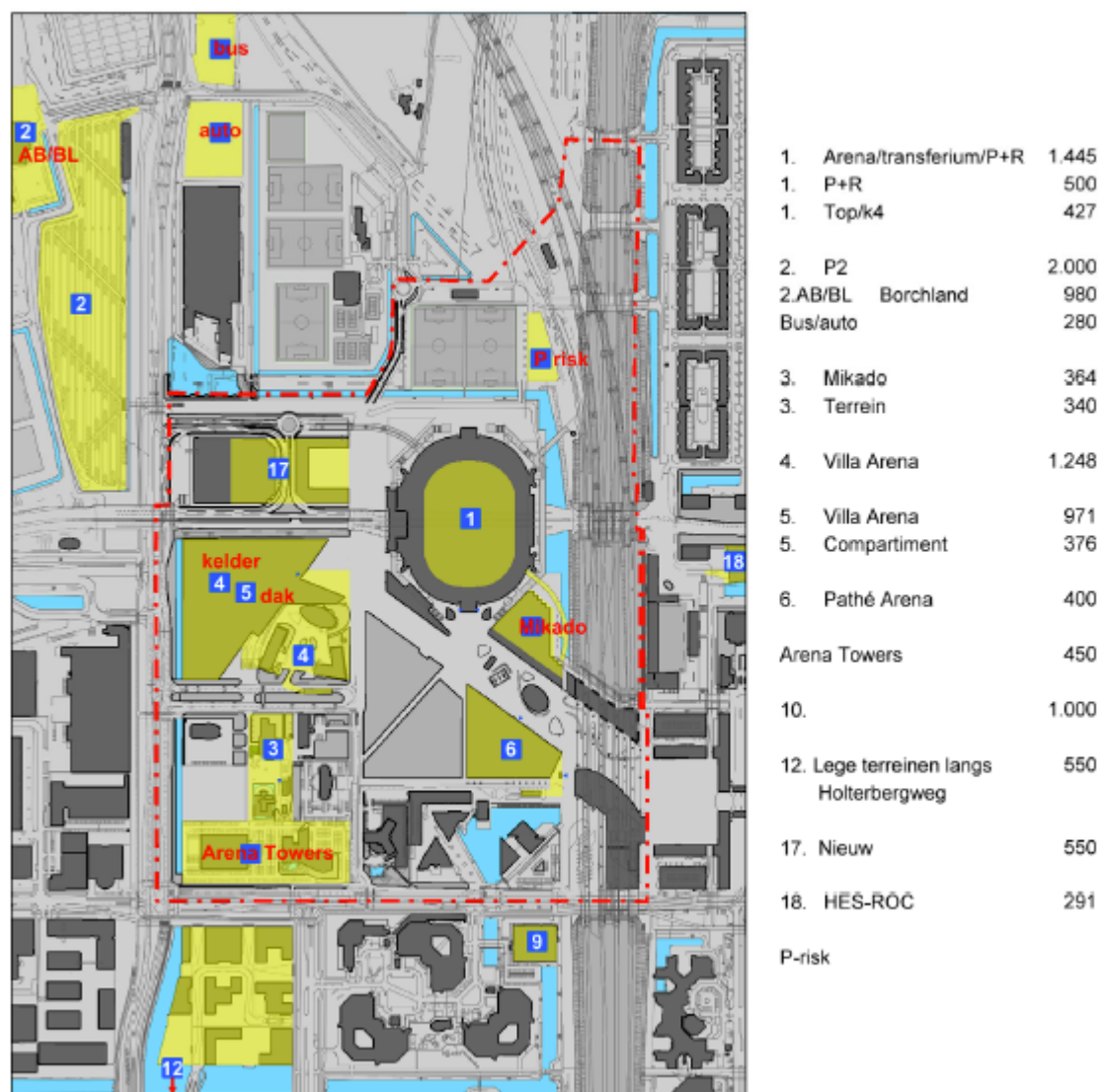
Parkeren

In ArenAPoort West is het parkeerprogramma op basis van de vigerende bestemmingsplannen volledig gerealiseerd: in totaal 6.310 plaatsen (Getz buiten beschouwing gelaten). Inclusief alle parkeerplaatsen in de omgeving (op loopafstand), zijn (exclusief die van Getz en de parkeerplaatsen in het zuidelijk deel van Amstel III) in totaal ruim 20.000 parkeerplaatsen beschikbaar. Gelet op referenties elders in Europa

ArenAPoort West (vastgesteld)

is dit aantal ruimschoots voldoende. Nieuwe functies dienen in eerste instantie gebruik te maken van de huidige faciliteiten. Bestaande knelpunten zijn niet kwantitatief van aard, maar hebben vooral te maken met de bereikbaarheid van het gebied tijdens evenementen. Oplossingen zijn spreiding van het verkeer door verbreding van het programma met kleinschalige functies en bedrijvigheid, het (blijven) stimuleren van openbaar vervoer, het bevorderen van vervoer op maat, zoals triptickets, het verbeteren van langzaam verkeersroutes en meer stallingsmogelijkheden voor fietsen. Ook worden door de gemeente rondom grote evenementen verkeersregelscenario's ingezet waardoor regie op evenementenverkeer plaatsvindt.

Figuur 5: parkeeroverzicht



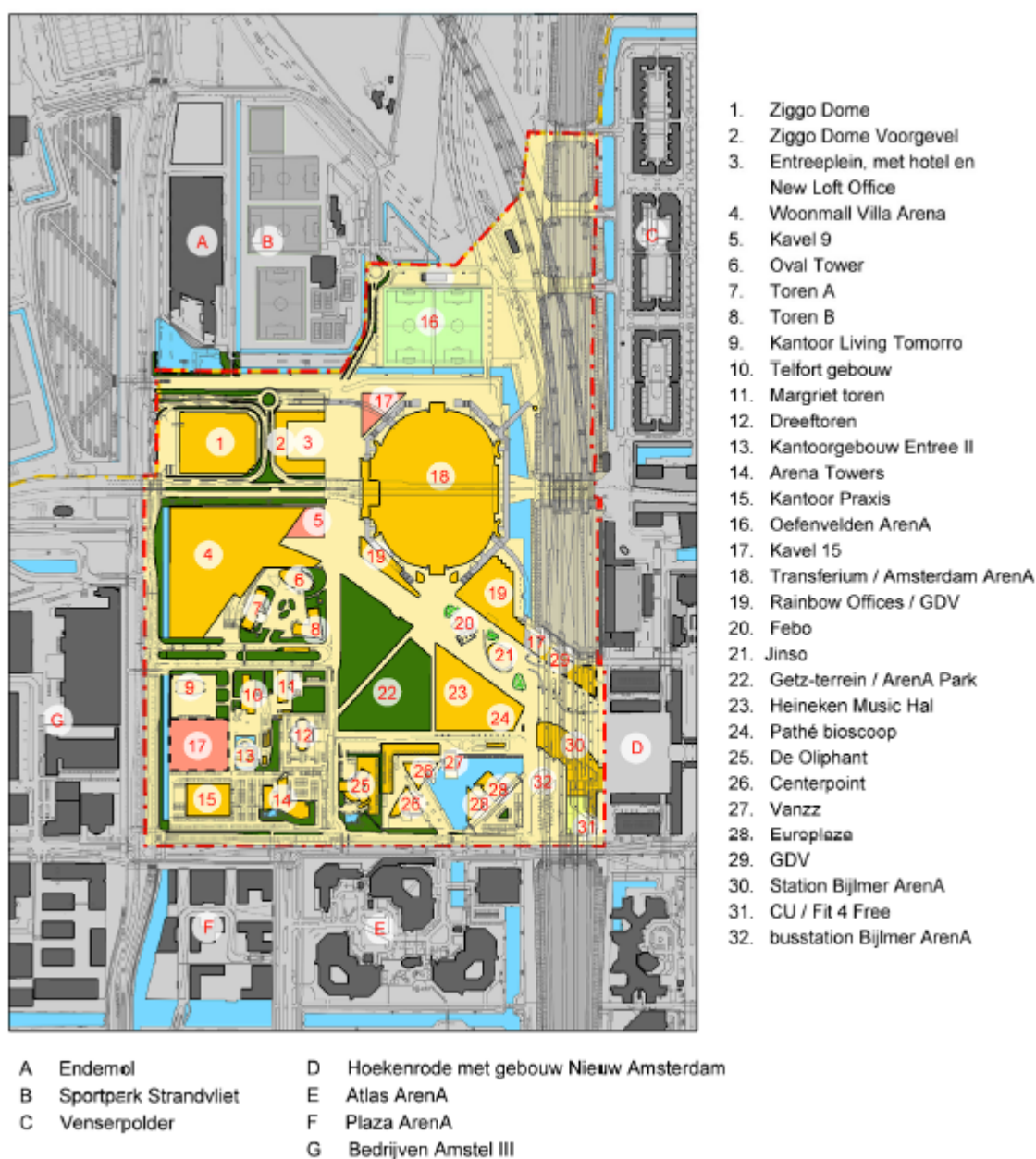
Leisure en entertainment

Op het gebied van evenementen zijn de belangrijkste hoofdspelers reeds in het plangebied aanwezig. Pathé, HMM, Ziggo Dome en Amsterdam Arena trekken jaarlijks meer dan 9 miljoen bezoekers. Aanvullende faciliteiten op leisuregebied ontbreken voorsnog, met uitzondering van kinderspeelparadijs Ballorig. Rondom ArenAPoort zijn aanvullende accommodaties ontwikkeld die het entertainment- en

leisurekarakter van ArenApoort West versterken. Net buiten het plangebied liggen in de gemeente Ouder-Amstel de Amstelhal en Borchland, waar evenementen tot 2.500 bezoekers worden georganiseerd, en de studio's van Endemol. Daarnaast hebben alle accommodaties, zowel binnen als buiten het plangebied, kleinere nevenruimten die ook zelfstandig kunnen worden benut. De totale capaciteit van deze aanvullende ruimten bedraagt ca. 20.000 personen (excl. zalen Pathé). Versterking van kleinschalige functies en bedrijvigheid tussen alle accommodaties maakt het aantrekkelijk om het aanbod aan zalen ook gecombineerd te gebruiken, waarbij de openbare ruimte van Arenapoort West als foyer kan fungeren.

Toevoeging van nieuwe of aanvullende voorzieningen in het plangebied is nu niet aan de orde.

Figuur 6: overzicht van bestaande functies in en om het plangebied



Openbare Ruimte

De aantrekkelijkheid van Arenapoort West als uitgaansgebied is sterk afhankelijk van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Het netwerk van langzaam verkeersroutes vanuit de omgeving naar de Arenaboulevard is beperkt. Uitbreiding van dit netwerk kan alleen via semi openbare routes over uitgegeven terrein.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Openbare ruimte (structuur)

De Arenaboulevard en De Passage zijn onderdeel van het voetgangersgebied ArenAPoort dat zich uitstrekt vanaf de Ziggo Dome in het westen tot en met het Anton de Komplein in het oosten. Het voetgangersgebied verbindt verschillende belangrijke functies, zoals het stadsdeelhuis, winkelcentrum De Amsterdamse Poort, station Bijlmer ArenA en de Amsterdam ArenA. De totale lengte van het voetgangersgebied is ongeveer 1,6 kilometer (één mijl). Het is echter niet mogelijk om een aantrekkelijk rondje te maken. Bijna alle bezoekers bezoeken daarom slechts één of twee functies. Het bevorderen van combinatiebezoek en uitwisseling van bezoekers tussen verschillende functies is daarom een belangrijk aandachtspunt in het beleid voor heel ArenAPoort, zodat bezoekers van een evenement bijvoorbeeld ook naar de Amsterdamse Poort gaan of omgekeerd. Hoekenrode vervult hierin een belangrijke rol. Met de bouw van het station is deze ruimte een 'klassiek' stadsplein geworden, even groot als bijvoorbeeld het Plein in Den Haag. Dankzij de renovatie van gebouw Nieuw Amsterdam wordt dit plein ook een aantrekkelijke bestemming met horeca en voorzieningen in de gevels van dit gebouw.

Met Hoekenrode als middelpunt kunnen de bestaande kwaliteiten van de Amsterdamse Poort enerzijds en van de Arenaboulevard anderzijds worden versterkt. In beide gevallen betekent dit verbreding van het aanbod, echter met behoud van de onderlinge verschillen. Juist de combinatie van en het contrast tussen de fijnmazige structuur van de Amsterdamse Poort en grootschalige structuur van de Arenaboulevard maakt ArenAPoort uniek. Dit betekent echter ook dat tussen de grootschalige winkels en voorzieningen aan de Arenaboulevard enige ruimte wordt gecreëerd voor kleinschalige functies om lange blinde gevels te voorkomen en dat in de Amsterdamse Poort ook ruimte wordt gecreëerd voor bijvoorbeeld een warenhuis als trekker.

Het niet kunnen maken van een rondje speelt vooral in ArenAPoort West. Het aantal routes voor langzaam verkeer van en naar de Arenaboulevard en De Passage is zeer beperkt. Bovendien zijn deze routes ruimtelijke en functioneel onaantrekkelijk, met uitzondering van de toegang vanaf Hoekenrode. Verbetering van deze routes heeft een tweeledig doel. Op termijn zullen in de omgeving van ArenAPoort West woonfuncties tot ontwikkeling komen, zowel in Amstel III als in Ouder-Amstel. Voor deze bewoners is ArenAPoort het logische centrum. Om de (ver)binding met deze naastgelegen gebieden te stimuleren dienen meer en vooral aantrekkelijke routes ontwikkeld te worden. Deze routes bieden bovendien de mogelijkheid om de parkeerdruk in ArenAPoort te ontlasten door een beter gebruik van de fiets of door de auto op enige afstand te parkeren.

Een aantal routes bestaat al, maar zijn 'olifantspaden' over braakliggend terrein en/of smalle doorsteken in afscheidingen tussen uitgegeven percelen. Voor verbetering van deze routes is medewerking van de eigenaren noodzakelijk, bijvoorbeeld om de openbare toegankelijkheid van hun kavels te verbeteren en / of om aantrekkelijke functies in de plint te realiseren. Een betere doorkruisbaarheid voor langzaam verkeer zou tegemoet komen aan de rol van het ArenAPoort gebied in een bredere context. Vooral bij transformatie van de oorspronkelijk volgens het Amstel III regime gebouwde kantoren wordt het noodzakelijk de terreinen meer openbaar te maken met publieke routes. Dit biedt op termijn ook voordeel voor de eigenaren.

4.2.2 Ontsluiting

De bereikbaarheid van ArenAPoort West voor langzaam verkeer is matig, vooral door het ontbreken van aantrekkelijke routes. De ontsluiting per openbaar vervoer is echter uitstekend. Station Amsterdam Bijlmer ArenA is gedimensioneerd op het verwerken van grote publieksstromen en biedt rechtstreekse metroverbindingen naar het centrum van Amsterdam en de Westelijke tuinsteden, rechtstreekse treinverbindingen naar Schiphol en via Utrecht met Oost- en Zuid-Nederland en snelle busverbindingen met de regio. Vanaf station Duivendrecht rijden via Almere rechtstreekse treinen naar het hoge Noorden. De metro rijdt tot middernacht en stoppen de nachttreinen van NS niet op Bijlmer ArenA. Alleen de Zuidtangent rijdt ook 's nachts en biedt op Schiphol een goede overstap op de nachttrein naar Den Haag en Rotterdam.

De doorgaande wegen in ArenAPoort West sluiten via Amstel III, Ouder-Amstel en de Bijlmermeer aan op de A1, A2, A9 en A10. Dankzij voortschrijdend inzicht en specifieke maatregelen, zoals verkeersregels scenario's is de in- en vooral de uitstroom van publiek de afgelopen jaren geoptimaliseerd. De doelstelling om iedereen binnen anderhalf uur het gebied uit te leiden wordt meestal gehaald. Problemen ontstaan vooral tijdens de instroom in de middag of aan het begin van de avond doordat de overige functies in ArenAPoort West dan tijdelijk niet of minder goed bereikbaar zijn. Deze problemen worden niet veroorzaakt door gebrek aan parkeerplaatsen, maar juist door de hoge concentratie van parkeergarages in het hart van ArenAPoort West. Mogelijke oplossingen voor deze problemen liggen vooralsnog niet in fysieke maatregelen, maar in het maken van goede afspraken over de toewijzing van parkeerplaatsen tijdens evenementen en de te volgen routes naar de betreffende garages. Ook het verbeteren van de verblijfskwaliteit leidt tot een minder massale uitstroom en een betere spreiding van het verkeer.

Door de hoge concentratie van parkeerplaatsen op en onder de voorzieningen in ArenAPoort West kan publiek vrijwel rechtstreeks vanuit de auto een evenement bezoeken. Door de rechtstreekse relatie tussen parkeren en een evenement maken veel bezoekers niet, of in slechts in geringe mate, gebruik van de aanvullende voorzieningen in het gebied. Voetgangersstromen zijn essentieel in het genereren van draagvlak voor kleinschalige bedrijvigheid en aantrekkelijke verblijfsfuncties. Vanuit deze achtergrond is verbetering van looproutes van en naar de Arenaboulevard een belangrijk aandachtspunt, in samenhang met de verdeling van parkeerplaatsen tussen publiek naar evenementen, bezoekers van winkels en werknemers van kantoren.

4.3 Plabeka / kantorenstrategie

Ondanks de crisis is de kantorenmarkt in ArenAPoort West volop in beweging. Een groot aantal kantoren is oorspronkelijk gebouwd voor één huurder (single-tenant). Door min of meer gelijktijdig vertrek van een aantal huurders, piekte de leegstand in ArenAPoort enkele jaren geleden tot grote hoogte. Minder bekend is dat deze leegstand de afgelopen jaren grotendeels is verdwenen. In een relatief korte periode vestigden meerdere, grote bedrijven zich in ArenAPoort West of directe omgeving. Marktonderzoek toont aan dat de opname van kantoren in ArenAPoort West anno 2012 uitzonderlijk goed was. Welhaast spectaculair is de opname in het deelgebied Zuidoost, dat met ongeveer 95.000 m² goed was voor ruim een derde van de opname in de gehele regio Groot Amsterdam. Een dergelijk opnameniveau in Zuidoost is voor het laatst geregistreerd in het topjaar 2000, toen in de gehele regio ongeveer 545.000 m² werd opgenomen. Deze hoge opname wordt vooral veroorzaakt door drie grote transacties, bij elkaar goed voor 61.390 m². ING huurt Toren B aan Entree 222, Nuon huurt in Nieuw Amsterdam en DAS Rechtsbijstandverzekering huurt 15.281 m² in Entree 222.” (Van Gool Elburg). Ook in 2010 en 2011 was de opname in ArenAPoort zeer hoog, waarmee dit gebied momenteel één van de meest succesvolle, aantrekkelijke kantoorvestigingslocaties in Nederland is. Helaas is dit succes in de statistieken vaak onzichtbaar doordat de kantoren in ArenAPoort geen zelfstandige locatie zijn maar onderdeel van heel Zuidoost.

Het succes van ArenAPoort wordt veroorzaakt door de goede bereikbaarheid en een gunstige prijs-/kwaliteitverhouding. Daarnaast geven het uitgebreide aanbod van voorzieningen en de nabijheid van Amsterdam ArenA, Heineken Music Hall, Ziggo Dome en de Amsterdamse Poort ArenAPoort West een belangrijke meerwaarde. Ook recente herontwikkelingsprojecten hebben ArenAPoort West een extra impuls gegeven. In de afgelopen jaren hebben verschillende eigenaren hun panden grondig en op eigen risico laten verbouwen naar de wensen van deze tijd (multi-tenant). De Oval Tower en de Margriet Toren zijn daar voorbeelden van, evenals Atlas ArenA en gebouw Nieuw Amsterdam net buiten de plangrens van het bestemmingsplan ArenAPoort West. Transformatie van kantoren, conform de kantorenstrategie, is tot nu toe beperkt gebleven tot ArenA Towers dat tot hotel wordt verbouwd. Ook een klein deel van gebouw Nieuw Amsterdam wordt tot hotel getransformeerd.

4.4 Vertaling ruimtelijk kader in het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de komende planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Daarbij is een afweging gemaakt die geleid heeft tot keuzes om in meerdere en mindere mate aan de geformuleerde ambities tegemoet te komen.

Kantoren

Het voorliggende bestemmingsplan consolideert in hoofdzaak het bestaand stedelijk gebied zoals dat zich in de afgelopen periode heeft ontwikkeld. Ten opzichte van de vigerende planologische ruimte is er per saldo een afname van programma. Dat heeft vooral te maken met het streven naar een afname van de kantorenvoorraad conform het actuele beleid volgens de regionale- en stedelijke kantorenstrategie. De huidige planologische voorraad wordt in navolging van de kantorenstrategie teruggebracht naar de in erfpacht uitgegeven volumes, met een flexibele restruimte van 30.000 m² bvo.

Het restant van 30.000 m² bvo dat is nog bestemd voor kantoorontwikkeling is enerzijds toebedeeld aan de nog onbebouwde kavels 9 (10.000 m² bvo via een uit te werken bestemming, een vermindering t.o.v. de 40.000 m² bvo in het vigerende bestemmingsplan), 12 (3.500 m² bvo cf. het volume van het bestaande gebouw waarin voorheen Living Tomorrow en nu het kantoor van ID&T is gevestigd) en 15 (naast Amsterdam ArenA met 5.000 m² bvo cf. volume in vigerende bestemmingsplan).

Het overige restant van 11.500 m² bvo is als 'saldo' opgenomen als flexibele uitbreidingsruimte bij ruimtelijke aanpassingen bij transformaties voor de bestaande kantoren in het zuidwestelijk deel van het

plangebied in de bestemming Gemengd - 5.

Flexibiliteit t.a.v. andere functies

Met in achtneming van het in de kantorenstrategie geformuleerde beleid is de focus bepaald op consolidatie en transformatie van bestaande kantoren naar duurzame werklocaties. Door met de nieuwe planregeling in de plinten van gebouwen een beperkte toevoeging van aanvullende functies, als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen, mogelijk te maken kan de aantrekkelijkheid van het werkgebied worden vergroot en kan meer diversiteit in de soort van zich te vestigen ondernemingen ontstaan.

Evenementen

De evenementengebouwen zijn overeenkomstig de gerealiseerde situatie bestemd. Voor een evenementenregeling in de openbare ruimte is voor de komende planperiode niet gekozen. ArenAPoort West beschikt na de opening van de Ziggo Dome in 2012, met de ArenA, de Heineken Music Hall, het Pathe Theater over vier gebouwde evenementenlocaties die grote bezoekersstromen trekken. Vooral bij samenloop van evenementen op deze locaties loopt het gebied goed vol en vergt het een goede organisatie om de stromen goed te beheersen. Het afgelopen jaar heeft de eerste ervaringen met samenloop van evenementen opgeleverd. Een aantal keren was van een optimale samenloop sprake en is dat goed verlopen. Komende jaren zullen uitwijzen of, en in welke mate ruimte bestaat om eventueel ook meer expliciet de buitenruimte voor evenementen te gebruiken. Incidenteel kunnen evenementen op basis van afzonderlijke vergunningen plaatsvinden. Deze kunnen dan per geval en op maat worden geagendeerd en worden afgestemd op de overige plaatsvindende evenementen in het gebied. Evenementen zijn bijvoorbeeld denkbaar op de Arena boulevard, het voorplein bij de Ziggo Dome en het trainingsveld van Ajax in het noordelijk deel van het plangebied. Daarbij zal in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de omstandigheid dat tijdens evenementen in de ArenA, de Ziggo Dome en de Heineken Music Hall, deze locaties tevens als vluchtroute fungeren. Dat betekent dat bij evenementen buiten, samenloop met grote evenementen in de gebouwde locaties zal moeten worden vermeden.

Detailhandel

Voor de komende planperiode wordt het vigerende detailhandelsprogramma als uitgangspunt genomen. Een verruiming naar een flexibeler programma is weliswaar gewenst, maar een concreet en uitvoerbaar plan dat voldoet aan regionaal en stedelijk beleid is op dit moment niet voorhanden.

Openbare verblijfsruimte

De optimalisering van de openbare verblijfsruimte is een grote wens en het bestemmingsplan biedt daartoe de ruimte onder andere door in de langzaamverkeersbestemming (w.o. Arena boulevard en voorplein Ziggo Dome) te voorzien in voldoende mogelijkheden voor groen, water, straatmeubilair, verlichting e.d.. Zoals hierboven vermeld voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om - zij het binnen beperkte bandbreedtes - andere functies als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen, in de plinten van bestaande gebouwen toe te voegen. Verder zijn de bestaande horecalocaties cf. de feitelijke situatie opgenomen.

Wonen

Het is een jarenlange beleidsmatige ambitie geweest om van ArenAPoort een volwaardig stedelijk centrumgebied, inclusief woningen, te maken. In de concept ontwerpversie van dit bestemmingsplan was cf. het RPK 40.000 m² bvo voor wonen opgenomen, vergelijkbaar met het woonprogramma dat in het geldende bestemmingsplan Centrumgebied Zuidoost uit 1998 via een 'Uit te werken bestemming wonen en kantoren' op kavel 9 was gepland. In plaats van kavel 9 was het woonprogramma nu via een wijzigingsbevoegdheid gepland in het zuidwestelijk deel van het plangebied. In deze eerdere planversie, die is besproken met partners in het gebied, en formeel met 3.1.1 partners, is aangegeven dat de realisatie van de woonfunctie afhankelijk is van de milieucontouren (geluid, lucht, externe veiligheid en inrichtingen).

ArenAPoort West (vastgesteld)

De resultaten van de onderzoeken en het gepleegde vooroverleg hebben tot onderstaande heroverweging geleid ten aanzien van de woonfunctie met consequenties voor de planregeling.

De wenselijkheid en uitvoerbaarheid van de woonfunctie in ArenAPoort West zijn beoordeeld. Enerzijds vanuit het stedenbouwkundig en programmatisch kader en op basis van een actueel advies van het Woonteam. Anderzijds vanuit geluidsonderzoek, de geluidregelgeving en de vergunde rechten van gevestigde ondernemingen, met name de milieuvergunning van de Amsterdam Arena.

Over de wenselijkheid van het opnemen van de woonfunctie in dit bestemmingsplan het volgende. In de concept ontwerpversie van het bestemmingsplan was is de mogelijke locatie voor woningbouw ten opzichte van het huidige bestemmingsplan gewijzigd van een uit te werken bestemming voor kavel 9 (de voormalige Woontoren Amsterdam) naar een wijzigingsbevoegdheid voor de kantorenlocaties in het zuidwestelijk deel van het plangebied, zulks gericht op eventuele transformatie.

Funciemenging is al langere tijd een gemeentelijke doelstelling, zo ook opgenomen in gemeentelijke structuurplannen. Vanuit het streven naar een volwaardig centrumgebied met een 24/7 profiel zou de woonfunctie het bestaande programma kunnen aanvullen en completeren. Het adviesteam wonen heeft de eventuele toevoeging van woonprogramma een kwalitatieve verbetering voor het gebied genoemd.

Ten aanzien van de uitvoerbaarheid het volgende.

Als een marktpartij met een initiatief voor woningbouw komt, is er dus reden om daar positief op te reageren. Echter, gezien de huidige woningmarkt wordt woningontwikkeling in ArenAPoort West op dit moment niet erg kansrijk ingeschat. De verwachting is dat er in Amsterdam tot 2020 geen behoefte is aan het toevoegen van ArenAPoort West aan de al lange lijst van woningontwikkellocaties.

Om meer technische conclusies te kunnen trekken over de uitvoerbaarheid van de woonfunctie binnen het bestemmingsplan ArenAPoort West zijn er diverse milieuonderzoeken uitgevoerd (geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit). Uit de onderzoeken komt naar voren dat alleen uit het geluidsonderzoek belemmeringen naar voren komen om wonen te realiseren in ArenAPoort West. De onderzoeksresultaten geven aan dat de ruime geluidruimte die met de huidige milieuvergunning van de Arena is verleend een knelpunt oplevert, waardoor de functie wonen op de beoogde onderzochte locaties niet aannemelijk te maken is. De overige geluidaspecten (de geluidbelasting ten gevolge van weg-, rail- en industrielawaai) leveren geen onoverkomelijke problemen op. Voor alle locaties is met een ontheffing hogere waarden en daaraan gekoppelde maatregelen binnen de kaders van wet- en regelgeving een uitvoerbaar woningbouwplan te realiseren.

Bij de belemmeringen die op basis van de milieuvergunning van de Arena voor alle onderzochte locaties binnen het bestemmingsplangebied optreden, gaat het met name om de geluidbelasting gedurende de nachtperiode. De ruimte in wet- en regelgeving is bij de vergunningverlening voor de Arena vergaand opgezocht.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er forse frictie optreedt met de exploitatiemogelijkheden van de Arena volgens de milieuvergunning, indien woningbouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan ArenAPoort West. De knelpunten met de milieuvergunning en exploitatie van de Arena zijn aanzienlijk. Het geluidsonderzoek toont aan dat de norm voor geluidsbelasting op woningen in de nacht niet wordt gehaald.

De slotsom op basis van de afweging van de wenselijkheid en de uitvoerbaarheid voor woningbouw in ArenAPoort West is dat de woonfunctie op dit moment niet wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / m.e.r.-(beoordeling)splacht / vormvrije m.e.r.

5.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld.

Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling.

5.2 Regelgeving

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld.

Een milieueffectrapportage kan zowel betrekking op een plan ("plan-m.e.r.") als op een besluit ("project-m.e.r."). In het Besluit m.e.r. staat wanneer een project-m.e.r. of een plan-m.e.r. moet worden opgesteld. Het besluit bevat bijlagen (bijlagen C en D) met daarin overzichten van activiteiten en besluiten waarvoor een project-m.e.r. of plan-m.e.r. verplicht is. In het Besluit m.e.r. is verder opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.plicht dan wel een m.e.r. beoordelingsplicht bestaat. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-(beoordelings)plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

Als het bestemmingsplan geen ontwikkelingen en nieuwe activiteiten mogelijk maakt als bedoeld in de bijlage C en D van het besluit m.e.r., dan is van een directe m.e.r.-plicht, respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht geen sprake. Valt datgene wat het bestemmingsplan als nieuwe ontwikkeling of activiteit mogelijk maakt, wel onder de genoemde activiteiten, maar blijft de omvang onder de genoemde drempelwaarden, dan dient op grond van artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. een informele m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd. Getoetst moet dan worden of er verder geen omstandigheden zijn op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan.

5.3 Beoordeling en conclusie

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel een actueel planologisch-juridisch kader te scheppen voor een bestaand stedelijk centrumgebied: ArenAPoort West. Het bestemmingsplan legt hoofdzakelijk de bestaande situatie vast met een beperkte mogelijkheid tot functieverandering. Het bestemmingsplan voorziet nauwelijks in nieuwe ontwikkelingen. Er zijn nog enkele onbebouwde plandelen.

Het bestemmingsplan voorziet gezien de beperkte nieuwe ontwikkelingen niet in een (her)ontwikkeling of activiteit waarvoor op grond van bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. een (rechtstreekse) m.e.r.(beoordelings)plicht geldt. Een toets aan de drempelwaarden is daarmee niet aan de orde.

Daarmee hoeft het plan evenmin aan de criteria van de vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden getoetst.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

De ontsluiting van ArenAPoort West is ontworpen en gedimensioneerd op de verwerking van grote publieksstromen, zowel per openbaar vervoer als per auto. Een goede ontsluiting wordt echter niet alleen bepaald door het aanbieden van voldoende weg-, spoor-, metro-, bus-, en parkeercapaciteit, maar ook door het aanbieden van maatregelen om de beschikbare capaciteit optimaal te verdelen. Hierbij kan gedacht worden aan verkeersmanagement bij evenementen, aan extra treinen en metro's na afloop van evenementen en het organiseren van vervoer op maat, bijvoorbeeld via collectief busvervoer. Met de realisatie van alle parkeerplaatsen op basis van het vigerende plan (met uitzondering van Getz), de voltooiing van station Amsterdam Bijlmer ArenA (inclusief het busstation) en meerdere aanpassingen in de wegenstructuur (bijvoorbeeld verlenging van de Holterbergweg en herprofilering van de Hoogoorddreef), worden grote ingrepen m.b.t. de capaciteit in de komende planperiode niet verwacht en ligt het accent op het faciliteren van maatregelen om de vervoersvraag beter te kunnen beheersen.

6.2 Beschrijving verkeer en parkeer situatie in en om het plangebied

6.2.1 Autoverkeer

ArenAPoort West is voor autoverkeer uitstekend bereikbaar via de ruit van de rijkswegen A1, A2, A9 en A10 en de aansluitingen van de Holterbergweg en Burgemeester Stramanweg. De Holterbergweg functioneert als doorgaande noord-zuid as en de Burgemeester Stramanweg als onderdeel van de doorgaande oost-west as. Beide wegen kruisen elkaar direct ten westen van het plangebied en leiden vrijwel rechtstreeks naar één van de 7.000 parkeerplaatsen in ArenAPoort West. In totaal zijn in en rond het plangebied ca. 20.000 parkeerplaatsen beschikbaar. Om de verkeersdruk tijdens evenementen evenwichtig te verdelen wordt gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersgeleidings- en parkeerverwijssysteem.

6.2.2 Openbaar vervoer

Het in 2007 geopende station Amsterdam Bijlmer ArenA is gedimensioneerd op de verwerking van grote reizigerstromen, bijvoorbeeld na afloop van een evenement. Station Bijlmer ArenA bedient vooral Zuid- en Oost-Nederland én Schiphol. Station Duivendrecht ligt op loopafstand van ArenAPoort West en bedient vooral West- en Noord-Nederland. Amsterdammers kunnen ArenAPoort bereiken via de Gein- en Ringlijn van de metro. Behalve op de stations Amsterdam Bijlmer ArenA en Duivendrecht stopt de metro ook halverwege op metrostation Strandvliet. Bewoners in de regio kunnen ArenAPoort bereiken via de Zuidtangent, die via Schiphol naar Haarlem leidt, en de overige regionale buslijnen. De dienstregeling van de trein strekt zich uit tot en met 'de randen van de nacht', maar op Bijlmer ArenA stoppen helaas niet de nachttreinen van NS die vanaf Utrecht Centraal via Amsterdam Centraal en Schiphol naar Rotterdam rijden. De Zuidtangent naar Schiphol rijdt wel 24 uur per etmaal en ook de nachtbussen van het GVB stoppen op Bijlmer ArenA.

Vanaf station Amsterdam Bijlmer ArenA is Schiphol binnen 15 minuten bereikbaar en Amsterdam Centraal binnen 17 minuten. Dit geldt echter ook voor Utrecht Centraal, waarmee ArenAPoort ook vanuit Midden-Nederland uitstekend per openbaar vervoer ontsloten is. De Zuidtangent naar Haarlem rijdt binnen 20 minuten naar Schiphol. Over enkele jaren zal de Zuidtangent vanaf Amsterdam Bijlmer ArenA worden verlengd naar IJburg.

6.2.3 Taxi's en touringcars

Een groot aantal bezoekers maakt gebruik van taxi's of touringcars. Taxi's hebben geen toegang tot het voetgangersgebied. Ze maken gebruik van de taxiroute, die via de MediArenA langs Endemol naar de rand van sportpark Strandvliet leidt, net buiten de rand van het plangebied, en vervolgens naar de rotonde in De Passage ter hoogte van de voormalige oefenvelden van Ajax. Bij station Amsterdam Bijlmer ArenA kunnen taxi's aan de zijde van Hoekenrode halteren, eveneens net buiten het plangebied.

Een toenemend aantal bezoekers maakt gebruik van collectief busvervoer, zowel naar wedstrijden in de ArenA als naar de overige evenementen in het plangebied. Om dit vervoer te stimuleren hebben de Amsterdam ArenA en de Ziggo Dome een contract gesloten met 'Tripticket'. Tripticket organiseert bij een aantal evenementen vervoer per touringcar vanuit heel Nederland, ook waar geen treinvervoer aanwezig is. Het voordeel van collectief busvervoer is beperking van autoverkeer, geen parkeerstress en t.o.v. treinverkeer de onafhankelijkheid van het spoorboekje. De touringcars parkeren op het parkeerterrein voor bussen aan de Holterbergweg, ten noorden van Endemol (P-bus). P-bus ligt op ca. 5 tot 10 minuten lopen van de Arenaboulevard. In totaal kunnen op P-bus ca. 90 touringcars parkeren.

6.2.4 Overig vervoer

Een aantal wedstrijden in de Amsterdam ArenA heeft een verhoogd risicoprofiel. In het ontwerp van de ArenA is uitgegaan van collectief treinvervoer van bezoekende supporters tijdens zogenaamde risicowedstrijden. Hiervoor is destijds ten noordoosten van het stadion de evenementenhalte Strandvliet-ArenA gerealiseerd. Vanaf deze halte bereiken supporters van de uitploeg efficiënt en veilig het uitvak in het stadion. In de praktijk vindt dit collectieve treinvervoer (nog) maar sporadisch plaats, ten gunste van collectief vervoer per bus. Om dit type vervoer te kunnen faciliteren is direct naast de evenementenhalte een afsluitbaar parkeerterrein aangelegd voor 'risicobussen' (P-risk). Supporters van de uitploeg lopen vanaf dit terrein eerst naar het perron en de brug van de evenementenhalte en vervolgens naar het stadion. Op deze wijze blijft de gewenste, strikte scheiding tussen supporters gehandhaafd. De capaciteit van het parkeerterrein bedraagt ruim 20 bussen. Het parkeerterrein wordt bereikt via een afsluitbare weg vanaf De Passage langs de huidige, tijdelijke en binnenkort te verplaatsen supportershome van Ajax.

Hoewel het parkeerterrein primair is aangelegd voor het risicobusparkeren, kan deze buiten voetbalwedstrijden om gebruikt worden voor parkeren van facilitair vervoer (trailers en sleepercoaches) bij evenementen in de Amsterdam ArenA, Heineken Music Hall (HMH) en de Ziggo Dome, in aanvulling op de (beperkte) ruimte hiervoor op het ArenAdek en het laad- en losdek achter de Ziggo Dome. Alle overige voorzieningen langs de Arenaboulevard worden bevoorrad via de bevoorradingsroute die vanaf de Bijlmerdreef, onder het spoor door en langs de oost- en noordzijde van het stadion, naar De Passage leidt. Voorzieningen op de Arenaboulevard en aan het voetgangersdeel van De Passage maken voor hun bevoorrading gebruik van ontheffingen en óf venstertijden.

6.2.5 Langzaam verkeer

ArenAPoort West is in principe goed bereikbaar per fiets, maar ligt hemelsbreed ongeveer 8 kilometer van de Dam. In de praktijk is deze afstand voor veel bewoners in Amsterdam te groot om het gebied te bezoeken. Bovendien leiden de fietsroutes vanuit Amsterdam door het bedrijventerrein Overamstel en/of langs de A10, waardoor deze minder aantrekkelijk zijn. Fietsers naar ArenAPoort West zullen daarom vooral uit de naaste omgeving komen: uit Amsterdam-Zuidoost, Ouder-Amstel en Diemen. Via het fietspad over De Passage en de Arenaboulevard, waar fietsen is toegestaan, kunnen fietsers in het hart van ArenAPoort komen. Verspreid in het plangebied zijn 'fietsnietjes' geplaatst voor dagelijks gebruik. Op kavel 9 is tijdelijk een grotere fietsenstalling gerealiseerd waar tijdens evenementen ook bewaking aanwezig is. Als kavel 9 wordt ontwikkeld dient voor deze stalling een vervangende fietsparkeerlocatie gevonden te worden. Om deze reden is in de nieuwe planregeling in een groot aantal bestemmingen fietsparkeren als (neven)functie opgenomen.

6.2.6 Voetgangers

De Arenaboulevard is onderdeel van een omvangrijk en ononderbroken voetgangersgebied dat zich uitstrekt vanaf het Bijlmerpark ten oosten van de Amsterdamse Poort tot en met De Passage in ArenAPoort West. Tijdens evenementen fungeren de Arenaboulevard, De Passage en het aangrenzende plein voor de Ziggo Dome als ontvangstruimte voor bezoekers die van heinde en ver komen. De eisen die gesteld worden aan de inrichting van deze ruimten zijn hoog. Deze inrichting dient aan te sluiten op de ontvangstfunctie, bijvoorbeeld door rekening te houden met terrassen en (tijdelijke) maatregelen om de bezoekersstromen in goed banen te leiden. Daarnaast bieden de Arenaboulevard, De Passage en het plein voor de Ziggo Dome ook ruimte voor het houden van evenementen in de open lucht, al dan niet in combinatie met de aangrenzende voorzieningen. Ook hierop dient geanticipeerd te worden, met inbegrip van eisen die aan de veiligheid worden gesteld zoals het vrijhouden van vluchtroutes. Ten slotte moeten de Arenaboulevard, De Passage en het plein voor de Ziggo Dome ook buiten evenementen aantrekkelijke verblijfsruimtes zijn, voor bijvoorbeeld winkelend publiek of kantoormedewerkers.

Aansluitend dienen aantrekkelijke routes gecreëerd te worden vanuit de omgeving naar de Arenaboulevard en De Passage. Deze routes zijn niet alleen van belang voor bezoekers die hun auto op loopafstand van ArenAPoort West parkeren, maar ook om de interactie tussen de verschillende functies in het plangebied en de directe omgeving te bevorderen. Om het ontstaan van aantrekkelijke routes te stimuleren is op de verbeelding van het bestemmingsplan via de figuur 'relatie' binnen de bestemmingsvlakken Gemengd-5, Horeca-1 en Kantoor een aantal relaties aangegeven over uitgegeven (kantoor)gebied. In de planregels worden ter plaatse van deze relaties bij nieuwbouw nadere eisen gesteld ten aanzien van vrij te houden ruimte. Op die wijze faciliteert het bestemmingsplan de mogelijkheid dat op deze kavels en/of clusters van kavels op termijn openbaar toegankelijke paden worden ontwikkeld, waarlangs verschillende aanvullende functies kunnen worden gesitueerd.

6.2.7 Parkeren

In hoofdstuk 4 is al in algemene en beschrijvende zin op de huidige parkeersituatie in het plangebied ingegaan. De parkeersituatie zoals die zich verhoudt tot de planvorming en toekomstige situatie komt in hoofdstuk 6 aan de orde.

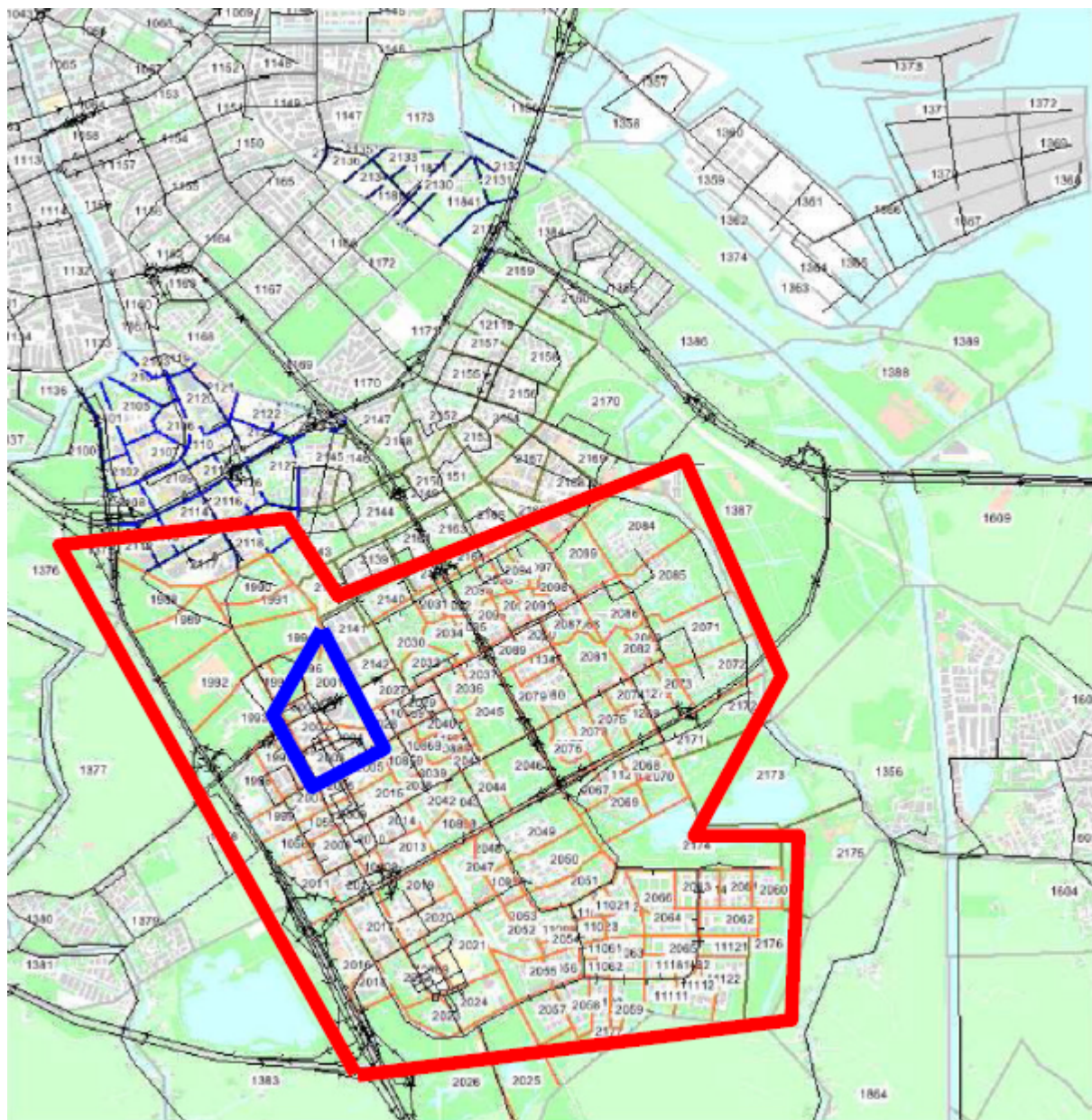
6.3 Resultaten verkeersonderzoek

In het kader van de opstelling van dit actualiserende bestemmingplan, heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer verkeersonderzoek uitgevoerd naar de eventuele gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het gebied (rapportage 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan ArenAPoort West', DIVV, rapportnummer 110268, 28 februari 2013).

Werkwijze en beoordeling

De verkeersprognoses voor ArenAPoort West zijn berekend met behulp van het lokale verkeersmodel voor de Zuidoostlob. Dit model is een verfijning van het gemeentelijke verkeersmodel GenMod voor de auto. Globaal gezien is hierbij het gebied tussen de ruit van de Zuidoostlob van Amsterdam (de wegen binnen en rond het rijkswegennet van de A10 oost, A2, A1 en A9 Gaasperdammerweg) verfijnd door toevoeging van extra zones en extra wegen.

In onderstaande figuur 2.1 is inzichtelijk gemaakt hoe de modellen zich tot elkaar verhouden. Het totale plaatje bevat een deel van het Genmod-model (dat heel Amsterdam omvat). Binnen het rode kader bevindt zich globaal het Lokaal Model ZOL. Binnen het blauwe kader bevindt zich globaal het studiegebied ArenAPoort West.



De GETZ-kavel (direct ten zuiden van de ArenA gelegen) maakt, zoals in onderstaande figuur is aangegeven, geen deel uit van het studiegebied. Er wordt in het lokale verkeersmodel echter wel rekening gehouden met de verkeersbewegingen die van en naar GETZ plaatsvinden. Deze worden immers over dezelfde toegangswegen afgewikkeld als het verkeer van en naar ArenAPoort West.



In dit verkeersonderzoek is voor het studiegebied ArenAPoort West uitgegaan van het nieuwe programmatisch kader. Voor de omgeving van het plangebied wordt aangesloten bij de 'Basisgegevens verkeersprognoses', welke op 18 januari 2011 door het College van B&W zijn vastgesteld.

De 'Basisgegevens verkeersprognoses' houden scenario's in voor de mobiliteit in Amsterdam, gebaseerd op aannames voor de meest waarschijnlijke toekomstige situatie. Het gaat om ontwikkelingen t.a.v. inwonersaantallen en arbeidsaantallen in Amsterdam, autobezit, OV, infrastructurele aanpassingen, parkeerbeleid, enz.

In het onderzoek zijn de varianten autonoom 2023, 2023 plan en de onderzoeksvariant 2023 plan + evenementen beoordeeld. Op basis van de resultaten zijn eveneens cijfers geproduceerd, op basis waarvan aanvullend lucht- en geluidsonderzoek is gedaan.

In de **variant autonoom 2023** wordt verondersteld dat aanvullend op de werkelijk reeds bestaande situatie de nu al bestaande ontwikkelruimte op basis van erfpachtcontracten (375.288 m² bvo) volledig wordt benut.

zone	Woningen	Bedrijven	Kantoren	Voorziening	Detail	totaal
1048	0	0	8.186	16.488	0	24.674
1049	0	0	17.331	3.571	19.572	40.474
1050	0	0	75.000	14.179	75.170	164.349
1051	0	0	66.384	21.108	0	87.492
1052	0	0	55.400	2.899	0	58.299
totaal	0	0	222.301	58.245	94.742	375.288

In de **variant plan 2023** wordt een totaal programma van 417.788 m² bvo in ArenAPoort West mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan maakt verschillende programmatische vullingen van de zones mogelijk als gevolg van dubbelbestemmingen. In de tabel is uitgegaan van die functies (en daarmee het totale programma), die de grootste hoeveelheid verkeer in de spitsperiode genereren.

zone	Woningen	Bedrijven	Kantoren	Voorziening	Detail	totaal
1048	0	0	8.186	16.488	0	24.674
1049	0	0	17.331	6.071	19.572	42.974
1050	0	0	91.500	14.679	78.170	184.349
1051	0	0	86.384	21.108	0	107.492
1052	0	0	55.400	2.899	0	58.299
totaal	0	0	258.801	61.245	97.742	417.788

Tussen de scenario's autonoom en plan is een groei te zien in bebouwde vierkante meters. In het onderzoek is ervan uitgegaan dat de beschikbare ruimte voor kantoren groeit met 16%* en voor voorzieningen en detail met respectievelijk 5% en 3%. Het totaal aantal vierkante meters in het scenario plan is 11% hoger dan in het scenario autonoom.

Ten opzichte van de autonome situatie betekent het in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen volume voor de zelfstandige kantoorfunctie een toename van 222.301 naar 234.430: een groei van 5%. Ten opzichte van de huidige planologische ruimte betekent het opgenomen volume in nieuwe bestemmingsplan een afname van 363.550 - 222.930 = 140.620 m² bvo. Ten opzichte van de uitgegeven kantorenvoorraad betekent het opgenomen volume een toename van 208.107 naar 234.430 en al met al dus ruim 5% aan flexibele uitbreidingsruimte.

(* In het nieuwe bestemmingsplan is overigens voor kantoren, overeenkomstig de kantorenstrategie, uiteindelijk een beperkter kantoorvolume opgenomen, namelijk een maximum van 222.930 m² bvo. Dat is de thans in erfpacht uitgegeven voorraad, de toebedeelde flexibele restruimte aan de nog onbebouwde kavels 15 en 9, de tijdelijk bebouwde kavel 12 en het saldo voor flexibele uitbreiding voor de bestaande kantoren in het zuidwestelijk deel van het plangebied (bestemming GD-5 waarin 11.500 m² bvo saldo is opgenomen voor flexibele uitbreiding). In die zin is in het onderzoek van een ruime, 'worst case' situatie uitgegaan.)

De modeljaren 2023 autonoom en plan zijn bepaald door middel van interpolatie aan de hand van de groei tussen de berekende jaren 2020 en 2030.

In de **onderzoeksvaariant plan 2023 + evenementen** is 2023 is ook een situatie doorgerekend waarin tevens sprake is van evenementenverkeer. Hierbij is er vanuit gegaan dat er drie evenementen (concerten) op één avond plaatsvinden, in zowel de Amsterdam Arena (AA), de Heineken Music Hall (HMH) als de Ziggo Dome (ZD). In de planontwikkeling is geen extra evenementenprogramma voorzien. Wel vinden in de huidige situatie in het plangebied ArenAPoort West regelmatig evenementen plaats. De gevolgen van de evenementen zijn van invloed op de bereikbaarheid van ArenAPoort West. Vanuit een goede ruimtelijke ordening in het onderzoek naar de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het plangebied, tevens de invloed van evenementen meegenomen.

Onderstaand is het aantal autoritten per evenement in de ArenA, HMH en Ziggo Dome weergegeven die gemaakt worden in de avondspitsperiode. Deze ritten zijn toegevoegd aan de ritten, zoals berekend in het scenario 2023 plan.

Het verkeersmodel beschrijft de avondspits (16.00 – 18.00) van een gemiddelde werkdag. De evenementen kennen doorgaans andere tijden dan de spijstijden en andere momenten dan de werkdag (juist weekend). Omdat het verkeersmodel geen etmaalperiode kent en geen weekend, zijn de evenementen toegevoegd aan het avondspitsmodel. Alle overige uitgangspunten voor scenario 2023 + evenementen zijn identiek aan scenario 2023 plan.

Het verkeersmodel GenMod-2010 rekt niet met m² bvo, maar met **sociaal economische gegevens** (SEGs). Het gaat om inwoners, arbeidsplaatsen (totaal), winkelarbeitsplaatsen, studieplaatsen (HBO/WO). Voor elke zone uit het verkeersmodel zijn waarden voor deze variabelen ingevoerd. Het programma van zowel het huidige als het nieuwe bestemmingsplan moet zodoende vertaald worden naar deze variabelen. Dat leidt tot de volgende overzichten en verschillen.

Autonoom 2023

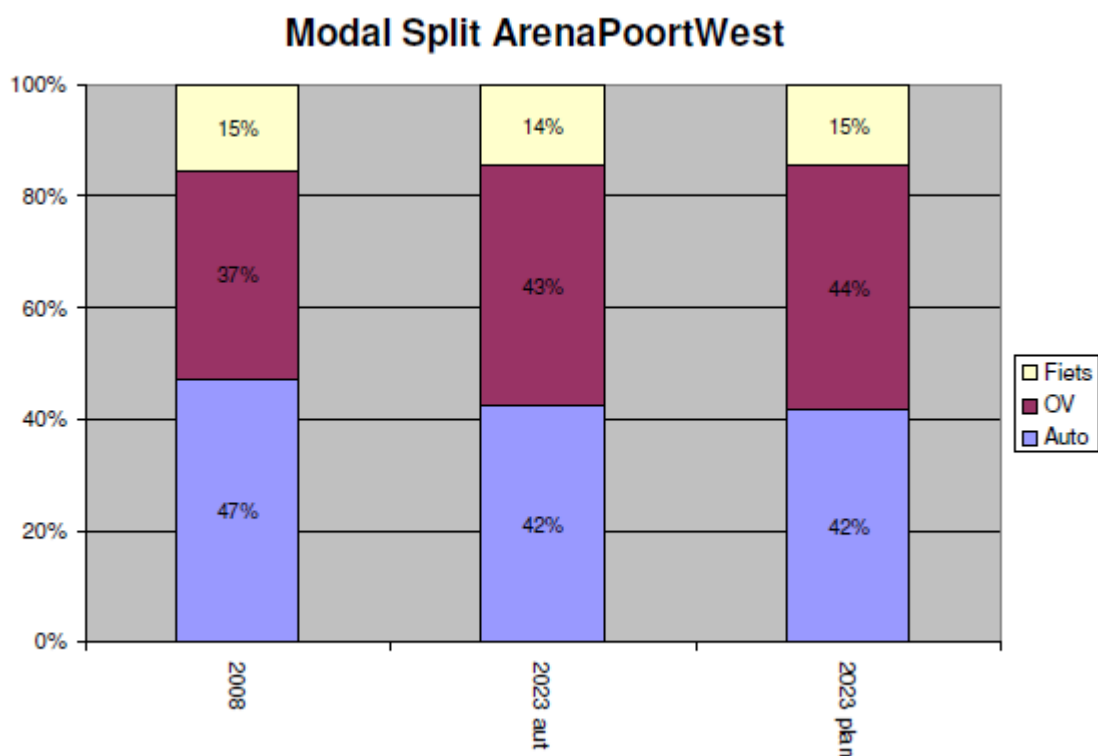
zone	Inwoners	Bedrijven	Kantoren	Voorziening	Detail	arbpl
1048	0	0	327	165	0	492
1049	0	0	693	36	196	925
1050	0	0	3.000	142	752	3.893
1051	0	0	2.655	211	0	2.866
1052	0	0	2.216	29	0	2.245
totaal	0	0	8.892	582	947	10.422

Plan 2023

zone	Inwoners	Bedrijven	Kantoren	Voorziening	Detail	arbpl
1048	0	0	327	165	0	492
1049	0	0	693	61	196	950
1050	0	0	3.660	147	782	4.588
1051	0	0	3.455	211	0	3.666
1052	0	0	2.216	29	0	2.245
totaal	0	0	10.352	612	977	11.942

De doorgerekende situaties 2023 zijn geanalyseerd op aantallen verplaatsingen en I/Cwaarden (intensiteit / capaciteit) op wegvakniveau.

De resultaten van de berekening zijn geanalyseerd door de modeljaren 2023 autonoom en 2023 plan te vergelijken met de **modal split** en aantallen ritten in 2008 (het basisjaar van het verkeersmodel en dus uitgangssituatie).



In de autonome en plan situatie is het aandeel auto 5% lager dan in 2008. Het aandeel fiets blijft min of meer gelijk. Het aandeel OV groeit tussen 2008 en de toekomstsituaties 2023 met zo'n 6%. Dit is voornamelijk het gevolg van grotere, stadsbrede ontwikkelingen. Deze veranderingen in modal split zijn in lijn met de basisprognoses van het GenMod-2010.

Voor de **aantallen autoritten** betekent dit dat deze zich ontwikkelen van zo'n 7.000 in het jaar 2008 via ruim 12.000 in 2023 autonoom naar ruim 13.000 in 2023 plan. De groei in het totaal aantal verplaatsingen in ArenAPoort West is in lijn met de toenames in inwoners/arbeidsplaatsen.

De effecten op wegvakniveau: verkeersintensiteiten avondspits per wegvak

Locatie	Int 2023 aut	Int 2023 plan
Burgemeester Stramanweg	7849	7930
Holterbergweg	3143	3159
Hoogoorddreef	1633	1624
De Passage	164	190
Haaksbergweg	663	640
Op/afrit Stramanweg/Holterbergweg	3122	3129
De Entree	2310	2360
Hondsrugweg	1141	1149

Ook hierin is te zien dat de absolute verkeersintensiteiten per wegvak nauwelijks verschillen.

Vanwege de geringe wijzigingen in intensiteiten tussen 2023 autonoom en 2023 plan, wijzigt de verhouding **intensiteit-capaciteit (IC-waarde)** niet noemenswaardig. Als gevolg van de planontwikkeling is er geen sprake van nieuwe grote knelpunten.

Bij De Entree en de aansluitingen naar de Burgemeester Stramanweg geven de i/c-verhoudingen aan dat er mogelijke knelpunten zijn wat betreft de verkeersafwikkeling bij de kruispunten. Deze mogelijke knelpunten doen zich al voor in de autonome situatie. De planontwikkeling veroorzaakt dus geen nieuwe knelpunten, maar de toevoeging van het extra ruimtelijke programma in ArenAPoort West zal de afwikkeling op deze punten niet verbeteren.

De aandacht voor de beide aansluitingen vanaf de Holterbergweg op de Burgemeester Stramanweg wordt in de situatie met plan alleen maar belangrijker. Het model geeft hier aan dat de ic-verhouding mogelijk de grenzen bereikt. Dit is in overeenstemming met wat eerdere onderzoeken voor het VVP ZOL en Amstel III hebben laten zien. In het kader van de afronding van het verkeer en vervoerplan Zuidoostlob wordt er al een nadere analyse op deze kruispunten uitgevoerd en zullen, indien nodig, maatregelen worden genomen.

Onderzoeksvariant plan 2023 + evenementen

Naast de standaard scenario's autonoom en plan, is een evenementen-scenario berekend. Dit scenario is gebaseerd op de plansituatie en uitgebreid met evenementen tegelijkertijd in de Ziggo Dome, in de Heineken Music Hall en in de Amsterdam ArenA. De evenementenvariant staat los van de varianten autonoom en plan, maar is in beeld gebracht, vanuit zorgvuldigheid ten aanzien van de ruimtelijke ordening.

Intensiteit avondspitsuur per wegvak

Locatie	Int 2023 aut	Int 2023 plan	Int 2023 plan + evenementen
Burgemeester Stramanweg	7849	7930	10470
Holterbergweg	3143	3159	3888
Hoogoorddreef	1633	1624	1605
De Passage	164	190	323
Haaksbergweg	663	640	853
Op/afrt Stramanweg/Holterbergweg	3122	3129	4104
De Entree	2310	2360	4299
Hondsrugweg	1141	1149	1565

Het evenementenverkeer heeft gemiddeld een langer afstandspatroon dan het reguliere verkeer in dit gebied. Het is dan ook zichtbaar dat het meeste evenementenverkeer van de A2 afkomstig is en zich vervolgens via de Burgemeester Stramanweg en de Holterbergweg verdeeld naar de parkeergelegenheden bij de Amsterdam Arena. Bij De Passage en De Entree zijn behoorlijke toenames van de hoeveelheid verkeer te zien. Uit de analyses blijkt dat er op de hoofdinfrastructuur geen capaciteitsproblemen zijn en dat daar nog restcapaciteit is. Het evenementenverkeer maakt juist vooral gebruik van die hoofdinfrastructuur. Als naar de IC-waarden van de variant inclusief evenementenverkeer wordt gekeken (zie figuur 5.1), stijgen die dan ook weliswaar, maar is er ook nog voldoende ruimte voor een toenemende verkeersafwikkeling.

Conclusie verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

ArenAPoort West (vastgesteld)

Het algemene beeld is dat er, als gevolg van de planontwikkeling in 2023, nauwelijks sprake is van verkeerstoename in het gebied in vergelijking met de autonome ontwikkeling 2023.

In de autonome situatie worden op een aantal plekken hoge ic-verhoudingen geconstateerd. Deze veranderen en verergeren niet op het moment van planontwikkeling. Ook doen zich geen nieuwe potentiële knelpunten voor ten opzichte van de autonome situatie.

In het evenementenscenario neemt het aantal locaties met een hoge ic-verhouding wel toe. Deze zijn echter op lokaal niveau en treden vooral op ter hoogte van de inritten van de parkeergarages. De verkeersafwikkeling op de hoofdwegen blijft op peil, ondanks de toename van het verkeer op een aantal van die wegen. Binnen de planontwikkeling wordt geen extra evenementenprogramma mogelijk gemaakt. De oorzaak van deze potentiële knelpunten ligt bij het evenementenverkeer en niet bij de planontwikkeling. Ook wanneer er geen planontwikkeling zou plaats vinden, zorgt het evenementenverkeer op deze plekken voor hoge ic-verhoudingen. Daarom worden in de huidige situatie in de drukke momenten met evenementenverkeer al maatregelen genomen om het verkeer in goede banen te leiden, zoals bijvoorbeeld de inzet van verkeersregelaars en regelscenario's voor de afwikkeling van verkeer.

6.4 Resultaten parkeerbalansonderzoek

Voor ArenApoort West is op 23 augustus 2012 door Goudappel Coffeng (rapportage 'Parkeerbalans ArenA-poort West', kenmerk PJZ007/Bes/0030, zie bijlage) een parkeerbalans opgesteld, waarin ook de gevolgen van evenementen zijn opgenomen.

Twee vragen staan in het onderzoek centraal:

1. Hoe ziet de parkeersituatie er straks uit in het bestemmingsplangebied: zijn er voldoende parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week om alle parkeerders in dit gebied te kunnen herbergen?
2. Hoe ziet de parkeersituatie er tijdens de evenementen in het invloedsgebied uit: zijn er tijdens evenementen voldoende parkeerplaatsen binnen en buiten het bestemmingsplangebied om alle parkeerders te kunnen herbergen?

Het onderzoek betreft een actualisering van een in 2008 uitgevoerde parkeerbalans, op basis van de laatste uitgangspunten en ontwikkelingen. Het rapport behandelt drie peilmomenten:

- basis parkeerbalans 2011 (huidige situatie);
- parkeerbalans na geplande ontwikkelingen (2012/2013);
- parkeerbalans eindsituatie.

Voor elk van deze peilmomenten is een parkeerbalans binnen het bestemmingsplangebied en een parkeerbalans voor het moment tijdens evenementen opgesteld.

De basis parkeerbalans 2011 is opgesteld met alle aanwezige functies en alle parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied. De parkeerbalans is niet louter theoretisch bepaald, maar aangepast op basis van de praktijk. Hierbij is rekening gehouden met de gebruikscijfers van de verschillende parkeervoorzieningen (bijlage 7 van het rapport) en de leegstand in de gebouwen. Daarnaast is tijdens een voetbalwedstrijd in het stadion ArenA (Ajax - ADO Den Haag op zondag 18 december 2011) een schouw gehouden, waarbij de parkeersituatie zowel kwalitatief als kwantitatief is onderzocht.

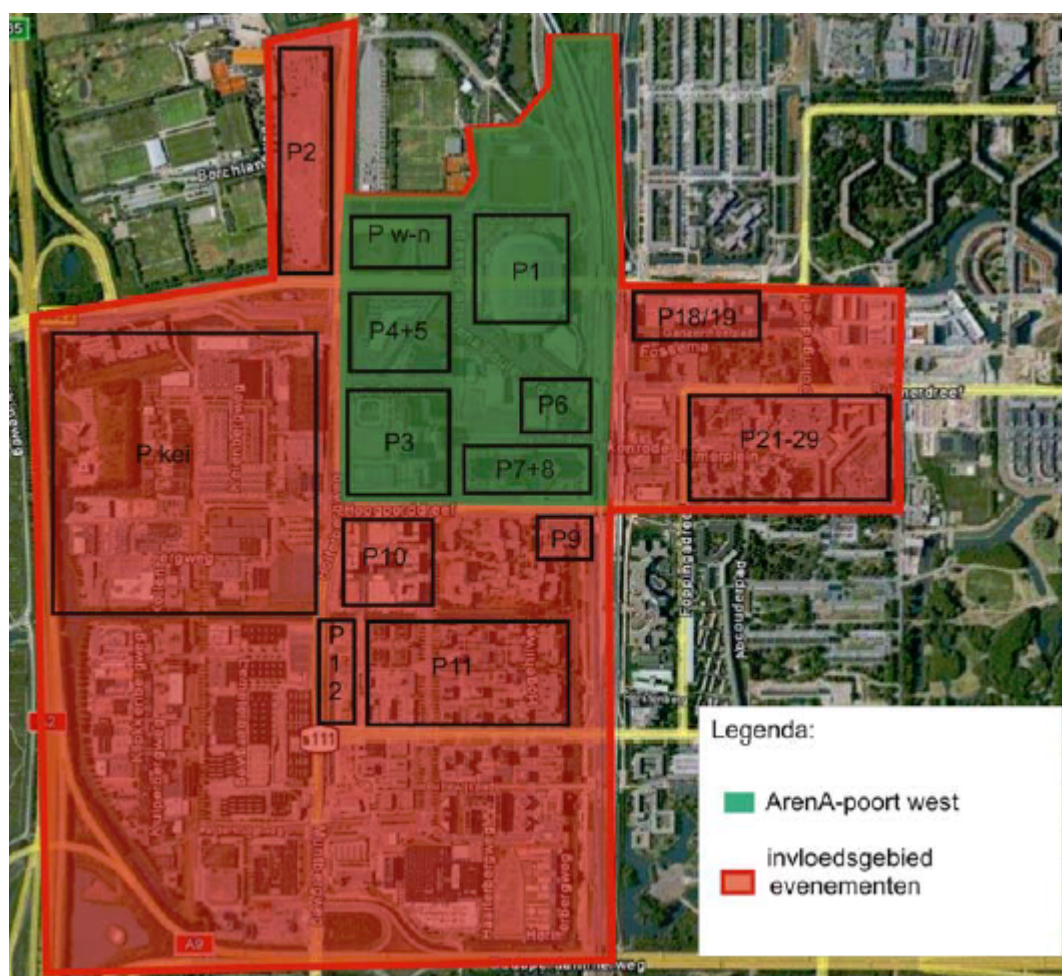
De parkeerbalans voor de nabije toekomst (2012/2013) is bepaald op basis van de parkeerbalans 2011, met toevoeging van de concrete ontwikkelingen die nu in realisatie zijn. Op deze manier is inzicht verkregen in de te verwachten parkeersituatie op de verschillende momenten van de week.

De parkeerbalans van de eindsituatie is de parkeerbalans waarbij alle ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, ook daadwerkelijk gerealiseerd worden.

De parkeerbalans is opgesteld voor twee onderzoeksgebieden:

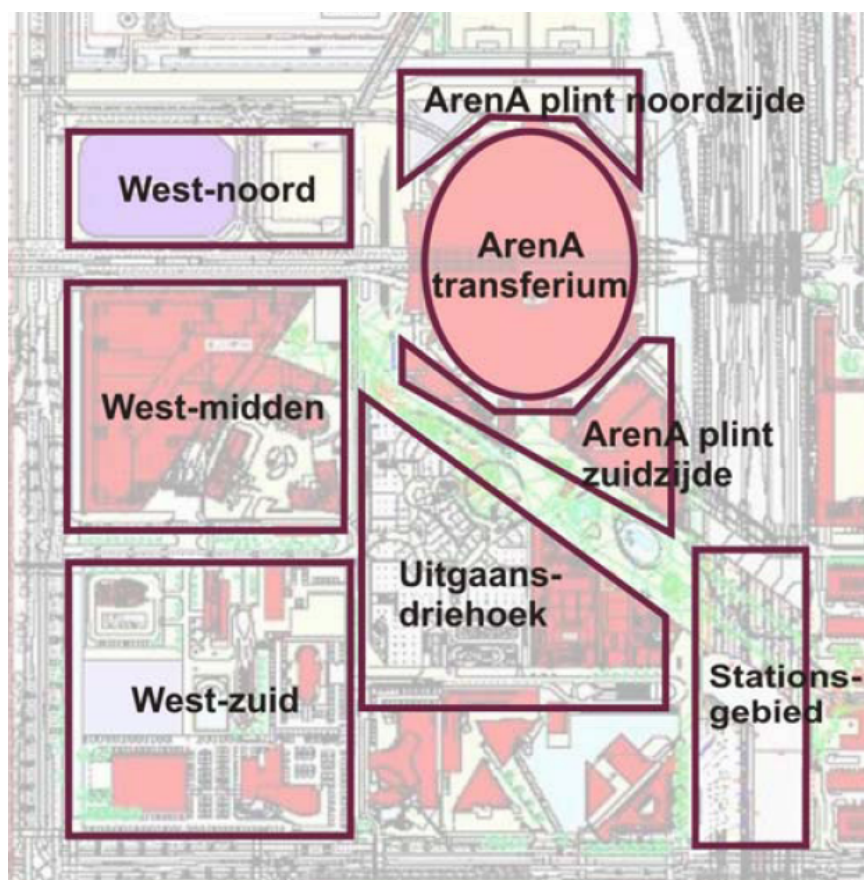
- het gebied ArenAPoort West, het bestemmingsplangebied (groen) en
- het invloedsgebied evenementen (rood).

In de vlakken zijn de bestaande (= toekomstige) parkeervelden aangegeven.



De gebieden zijn opgesplitst in de volgende deelgebieden.

ArenAPoort West (vastgesteld)



Uit de parkeerbalans blijkt dat het parkeeraanbod in de huidige situatie (2011) voor de reguliere parkeervraag, tijdens het maatgevende moment -de werkmiddag-, toereikend is. Op dat moment wordt 47% van de beschikbare parkeerplaatsen benut. De parkeervraag concentreert zich vooral in de deelgebieden ArenA plint Zuidzijde en de Uitgaansdriehoek. Herverdeling van de parkeervraag is altijd mogelijk. Ook op het moment van de onderhavige planopstelling (2012-2013) is het parkeeraanbod, op het maatgevende moment voor de reguliere parkeervraag, voldoende. De gemiddelde bezettingsgraad is 53%, waarbij ook het deelgebied West-zuid beter wordt benut. Herverdeling levert geen probleem op.

Wanneer in de toekomst alle ruimte die binnen het onderhavige bestemmingsplan wordt geboden, wordt benut, zonder dat daar parkeerplaatsen bij worden gerealiseerd, zal de parkeerdruk oplopen tot gemiddeld 73% tot 90% op de koopavond. Deze bandbreedte wordt veroorzaakt door de bandbreedte die in de invulling van het bestemmingsplan zit. In tegenstelling tot de huidige situatie en de nabije toekomst zal bij de maximale benutting van de mogelijkheden van het bestemmingsplan wel een scheve verdeling van de parkeerdruk ontstaan. Met name in het deelgebied West-zuid zijn veel functies toegevoegd, terwijl hier geen parkeercapaciteit voor is opgenomen. Dit deelgebied zal, zonder toevoeging van extra parkeercapaciteit bij volledige benutting van de mogelijkheden van het bestemmingsplan dan ook een tekort aan parkeerplaatsen kennen. Indien er geen extra woningen worden gerealiseerd, is er geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

Uit de parkeerbalans blijkt dat het parkeeraanbod bij evenementen in de huidige situatie (2011) voldoende is. Met het extra parkeeraanbod in het invloedsgebied is er voldoende capaciteit om de bezoekers van zowel voetbalwedstrijden als concerten op te vangen. Ook in de nabije toekomst (2012-2013) is het qua parkeercapaciteit altijd mogelijk om evenementen in de ArenA, de Ziggo Dome en de Heineken Music Hall gelijktijdig te laten plaatsvinden.

Op het moment dat alle mogelijkheden die het bestemmingplan biedt worden benut, zonder dat extra parkeercapaciteit wordt toegevoegd, zal de beschikbare parkeercapaciteit meestal voldoende zijn om de parkeervraag van een evenement in de ArenA en op de andere locaties op te vangen. Bij gemiddelde evenementen is de parkeercapaciteit toereikend, maar zodra een evenement meer parkeervraag genereert dan gemiddeld, is het aanbod ontoereikend om de volledige parkeervraag op te vangen. Voor een goede verdeling van alle parkeerders over de verschillende parkeerlocaties en om te voorkomen dat bezoekers aan de detailhandel in Amstel III moeten parkeren is een goede parkeerverwijzing noodzakelijk. Daarnaast is het belang dat het gebruik van de particuliere parkeercapaciteit ook in de toekomst goed geregeld wordt.

Conclusie parkeren i.r.t. bereikbaarheid

Uit het bovenstaande blijkt dat de parkeerbalans zowel in de huidige situatie als in de plansituatie op orde is. Slechts in pieksituaties bij evenementenverkeer, is maatwerk nodig om het aanbod op die momenten goed te verdelen. Deze maatregelen worden buiten dit plankader reeds toegepast.

6.5 Conclusie

Het aspect verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en parkeren levert geen knelpunten op ten aanzien van de uitvoering van dit bestemmingsplan. De piekmomenten bij gelijktijdig plaatsvindende evenementen heeft geen oorzaak in dit bestemmingsplan. Buiten dit plankader vindt zowel ten aanzien van de verkeersafwikkeling op drukke kruispunten als de verdeling van het parkeeraanbod organisatorisch maatwerk plaats die een optimale bereikbaarheid beoogt te garanderen.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

Het plangebied ArenAPoort West heeft te maken met de geluidbronnen van het spoor (o.a. spoor Amsterdam-Utrecht), wegen (o.a. Holterbergweg, Burgemeester Stramanweg, Hoogoordreef) en industrie (o.a. stadion Amsterdam ArenA). Verder zijn in het plangebied gedeelten van de openbare ruimten, buiten de bebouwing aangewezen als evenemententerrein en vormt dit eveneens een bron van geluid waar in het kader van een goede ruimtelijke ordening een relevant aspect.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen opgenomen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen, die gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeersgeluid

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

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

Voor deze wegen geldt overigens wel dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening in relatie tot aanwezige gevoelige bestemmingen geluid een relevante rol kan spelen.

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

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

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

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

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

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

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

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]

Woning	48 <i>art. 82, lid 1 Wgh</i>	buitenstedelijk 53 <i>art. 83, lid 1 Wgh</i>	binnenstedelijk 63 <i>art. 83, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen ^a	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	buitenstedelijk: 58 <i>art. 3.2, lid 1 sub b Bgh</i>	binnenstedelijk: 63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwe n ^c	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>	

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

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

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

7.2.3 Spoorweggeluid

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

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55 <i>art. 106 d, lid 1 Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen ^a	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>

Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouw en ^c	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
---	---	------------------------------------

7.2.4 Industriegeluid

Het plangebied heeft niet te maken met een industriële geluidzone.

7.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van de opstelling van dit bestemmingsplan heeft M+P raadgevende ingenieurs een tweetal onderzoeken uitgevoerd (rapportage 'Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan ArenAPoort West, geluidbelasting wegverkeer, railverkeer en bedrijvigheid', rapportnummer M+P.OGA.12.02.2, 6 maart 2013 en rapportage 'Akoestisch onderzoek Woonfuncties in ArenAPoort West, deel industrie', rapportnummer M+P.OGA.12.02.1, 27 mei 2013).

Het rapporten nemen als uitgangspunt dat het bestemmingsplan wordt opgesteld om de huidige situatie vast te leggen en te voorzien in meer functiemenging in het gebied. Als een van de te mengen en voor transformatie in te zetten functies wordt - zij het indirect via een wijzigingsbevoegdheid in de zuidwesthoek van het plangebied - in de geluidgevoelige functie van wonen voorzien. Verder worden geen geluidgevoelige functies in het plangebied mogelijk gemaakt.

Het eerstbedoelde onderzoek is uitgevoerd op gebouwniveau, waarbij alle in het gebied aanwezige geluidbronnen getoetst zijn. In dit kader zijn woonfuncties relevant. Woonfuncties worden niet direct mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, ze zijn echter wel wenselijk in het gebied. Eventuele initiatieven kunnen via een wijzigingsbevoegdheid in het zuidwestelijk deel van het plangebied mogelijk worden gemaakt. Het onderzoek biedt daarvoor een eerste beoordeling / toetsingskader. Bij een toekomstige aanvraag om met gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid aan een woningbouwinitiatief mee te werken zal nader akoestisch onderzoek nodig zijn.

De geluidsbelasting bij de bestaande bebouwing en lege kavels is onderzocht en getoetst aan de gangbare eisen (Wet Geluidhinder en Wet milieubeheer) en de beleidsuitgangspunten van de Gemeente Amsterdam bij geluidsbelaste locaties. Bekeken is waar er mogelijkheden zijn voor woningen. Het onderzoek gaat uit van transformatie binnen bestaande gebouwen en beperkt zich daarom tot de berekening van geluidsbelasting op gevels van bestaande bebouwing.

Het onderzoek omvat de berekening en beoordeling van het:

- geluid vanwege wegverkeer van doorgaande wegen in het plangebied;
- geluid vanwege wegverkeer van omliggende wegen, waarvan de milieugevoelige functies binnen de zone zijn gelegen en
- geluid vanwege spoorwegen en metro (totaal) in en rondom het plangebied.

Er is tevens gekeken naar bedrijvigheid in en rond het plangebied. Naast het buiten het plangebied gelegen westelijke lint van bedrijventerrein Amstel III hebben binnen het plangebied alleen de bedrijven Ziggo Dome, Amsterdam ArenA, Pathé en HMH invloed op eventuele gevoelige bestemmingen binnen het plangebied.

In het tweede rapport voor de woonfunctie is specifiek gekeken naar het effect van realisatie van woningbouw op de (vergunde rechten van de) aanwezige inrichtingen. Binnen dit onderzoek is gerekend met de nieuwe wetgeving. Er is geen gebruik gemaakt van de overgangstermijn van 12 maanden voor

bestemmingsplannen.

Bij het opstellen van dit rapport is o.a. gebruikgemaakt van onderstaande informatie van de verkeersgegevens van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV), waarbij tevens met evenementenverkeer is gerekend, de spoorgegevens uit het GeluidRegister spoor en de dienstregeling 2013 van het GVB.

Verder wordt in de rapporten uitgegaan van het gemeentelijk geluidbeleid in Amsterdam inzake hogere grenswaarden en dove gevels, cumulatie en het versoepelde beleid bij transformatie.

7.3.1 Onderzoek geluidbelasting wegverkeer, railverkeer en bedrijvigheid

Resultaten weg- en railverkeer

Op een aantal gebouwen binnen bestemmingsplan ArenAPoort West is de geluidsbelasting bepaald. Alleen voor gebouwen waar een woonfunctie mogelijk gemaakt wordt zijn de geluidsbelasting en de gevolgen hiervan op de ontwikkelingsmogelijkheden beoordeeld. Het gaat hier dan om de gebouwen binnen de bestemming Gemengde Doeleinden 5 (GD-5). In dit bestemmingsvlak voorziet het bestemmingsplan ArenAPoort West via een wijzigingsbevoegdheid in de realisatie van (maximum 40.000 m² bvo) aan (studenten)woningen.

Naast de situatie van transformatie is per gebouw ook gekeken naar de gevolgen van de geluidsbelasting op de bebouwing bij sloop met vervangende nieuwbouw. Zij het met als uitgangspunt dat de gevels exact op de huidige stempel van het gebouw geplaatst worden. In andere gevallen dient de geluidsbelasting opnieuw bepaald te worden.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de Amsterdamse metro ten hoogste $L_{den} = 54$ dB bedraagt. Dit is ruim 10 dB lager dan de geluidsbelastingen afkomstig van het andere railverkeer. Ook is de geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde die geldt voor railverkeerslawaai. De geluidsbelasting van de Amsterdamse metro is in deze rapportage niet apart weergegeven of nader beoordeeld omdat deze bijdrage niet relevant is.

De resultaten geven aan dat alle onderzochte locaties een hoge geluidbelasting kennen, maar dat voor alle in principe een hogere grenswaarde is vast te stellen. Bij transformatie kan onder een goede motivering, die is getoetst en goedgekeurd door de Technische Adviescommissie Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) worden afgeweken van de verplichting tot een stille zijde zoals het Amsterdams beleid voorschrijft. Er zijn veelal wel gevelvoorzieningen nodig. Bij sloop- en nieuwbouw dient i.h.a. voor een gebouwvorm gekozen te worden met een stille binnenzijde. Voor de gedetailleerde beoordeling per onderzochte locatie zij verwezen naar genoemde rapportage.

Wegverkeerslawaai bij evenementen

Om inzicht te krijgen in de verschillen tussen de jaargemiddelde situatie en de situaties tijdens piekmomenten zijn naast de jaargemiddelde etmaalintensiteiten door DIVV tevens etmaalintensiteit uitgeleverd met daarin de pieksituatie tijdens evenementen. Uit de vergelijking op basis van kentallen blijkt dat op de hoofdontsluiting van het gebied nauwelijks sprake is van een toename. Op de interne wegen die de evenementen ontsluiten vindt een hogere toename plaats, maar deze toename die maximaal 2,6 dB bedraagt op De Entree, resulteert niet in andere gevolgen voor de geluidsbelasting op de bebouwing.

Resultaten bedrijvigheid

Uit deze berekeningen blijkt dat als het aangrenzende terrein Amstel III compleet opgevuld wordt met bedrijven met een milieuzonering van 30 meter, de gebouwen die in aanmerkingen komen voor een woonbestemming volledig buiten de contour blijft. Als de afzonderlijke bedrijven zich aan de voor hen gestelde eisen houden, dan zal er per bedrijf aan de gestelde grenswaarde van 50 dB(A) bij de bestaande bebouwing voldaan worden. Ook als gekeken wordt naar alle bedrijven samen (zie contourberekeningen) wordt er voldaan aan de 50 dB(A) grenswaarde bij de bestaande bebouwing waar een woonfunctie mogelijk wordt gemaakt.

Uit het bovenstaande blijkt dat geluid afkomstig van weg- en railverkeer en van omliggende bedrijvigheid toekomstige woningbouw niet in de weg hoeft te staan. Bij een daadwerkelijk initiatief om via toepassing van een wijzigingsprocedure tot realisatie van woningbouw te komen, zal nader akoestisch onderzoek nodig zijn om aan te tonen op welke wijze een acceptabel geluidklimaat kan worden bewerkstelligd.

7.3.2 Onderzoek woonfuncties in ArenAPoort West, deel industrie

Het deelgebied waar wonen wordt voorzien, wordt begrensd door de Hoogoorddreef, Holterbergweg, De Entree, Haaksbergweg en het spoor.

Om vooraf de haalbaarheid van de woonfunctie te bepalen, is in deze rapportage onderzocht of de woonfunctie binnen de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening te combineren is met het (toekomstige) gebruik en de exploitatie van Amsterdam ArenA, Heineken Music Hall, Getz en Pathé Arena.

Afbakening

Het NS Station Bijlmer, conform de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering een categorie 3.2 inrichting, met een afstand voor geluid van 50 m (gemengd gebied), ligt op 50 meter afstand van het meest nabij gelegen gebouw, waarin zo mogelijk een woonfunctie wordt gerealiseerd (object 15, zie figuur 2 in de bijlage van het rapport). Daarom is de inrichting NS Station niet meegenomen in het onderhavige onderzoek.

Ziggo Dome, die met haar goede geluidsisolatie als een categorie 2 inrichting wordt beschouwd, en op een afstand van meer dan 300 meter van de geplande woonfuncties ligt met daartussen de hoge bebouwing van Villa ArenA, is eveneens niet in het onderzoek betrokken.

Ten noorden van de Burgemeester Stramanweg is verder geen relevante bedrijvigheid aanwezig.

Niet beschouwde inrichtingen betreffen met name Barim bedrijven, type A en B (kantoren en andere weinig milieuruimte vragende bedrijven), die niet relevant zijn in het kader van dit onderzoek.

Op industrieterrein Amstel III liggen diverse inrichtingen in de nabijheid van de locatie waar de woningfunctie wordt gerealiseerd:

- Op circa 70 m ten zuidoosten van de locatie zijn kantoren gevestigd, die conform de richtlijn Bedrijven en milieuzonering een afstand voor geluid hebben van 10m
- Op 80 – 100 m ten zuidwesten van de locatie zijn bedrijven gevestigd, die conform de richtlijn Bedrijven en milieuzonering een afstand voor geluid hebben van 30m

Gezien het verschil in feitelijke afstand en benodigde afstand tussen de bedrijven en de woonfuncties, kan zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat deze bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering door het realiseren van de woonfuncties. Deze inrichtingen worden dan ook in dit onderzoek niet verder behandeld.

Amsterdam Arena

Vanwege Amsterdam Arena treden geluidsniveaus op bij de nieuwe woningen die de normaal te hanteren voorkeursgrenswaarden (ruim) kunnen overschrijden. De waarden zijn veelal hoger dan de maximale grenswaarden uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. De bij de nieuwe woningen berekende waarden zijn lager, dan de waarden die aan de inrichting bij de vergunningverlening toegekend zijn bij destijds geplande woninghoogbouw en deels hoger dan de vergunde waarden bij de woningen in de Venserpolder (zie bijlage C). Uit het onderzoek blijkt dat de mate waarin de optredende geluidsniveaus vanwege Amsterdam Arena het realiseren van woonfuncties mogelijk maakt, afhankelijk is van de als maatgevend aan te merken bedrijfssituatie van Amsterdam Arena en de te kiezen geluidsnormering voor de nieuwe woningen.

Er is bestuurlijke besluitvorming nodig om een voor Amsterdam Arena acceptabele geluidsruimte in overeenstemming te brengen met een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen. Extra aandacht dient hierbij te worden gegeven aan de geluidswering van de gevels van de woningen, opdat de wettelijk vereiste binnenniveaus niet worden overschreden.

Pathé Arena

Pathé Arena lijkt niet te worden belemmerd in de normale bedrijfsuitoefening, als de woningen worden gerealiseerd.

Heineken Music Hall

De geluidsemissie van HMH is niet bekend. Er kan echter worden gesteld, dat indien HMH op de woonbestemming van Getz niet zorgt voor een onacceptabel akoestisch woon- en leefklimaat, dit ook niet het geval zal zijn bij de nieuwe woningen. Indien nodig kan de inrichting van maatwerkvoorschriften worden voorzien, die een geluidsbelasting hoger dan 50 dB(A) bij gevoelige bestemmingen mogelijk maken. In dat geval dient extra aandacht te worden gegeven aan de geluidswering van de gevels van de woningen, opdat de wettelijk vereiste binnenniveaus niet worden overschreden. De nieuwe woningen hoeven derhalve geen belemmering op te leveren voor de bedrijfsvoering van Heineken Music Hall.

Getz

In het bestemmingsplan Getz is aan de zuidzijde ruimte voor woningbouw gereserveerd. Deze mogelijke woningbouw is bepalend voor de aan Getz te vergunnen geluidsruimte. Hieruit kan worden afgeleid dat de beoogde woningen ten zuiden en westen van dit plan geen belemmering vormen voor de aan Getz te vergunnen geluidsruimte.

Uit het bovenstaande blijkt dat woningbouw ten opzichte van omliggende bedrijven niet op voorhand als onhaalbaar moet worden beschouwd. Wel is nadere bestudering van bestaande rechten en vergunde milieuruimte nodig om per geval tot een definitief oordeel te komen. Bij een daadwerkelijk initiatief om via toepassing van een wijzigingsprocedure tot realisatie van woningbouw te komen, zal tevens op dat moment nadere afstemming nodig zijn op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek, om aan te tonen op welke wijze een acceptabel geluidklimaat kan worden bewerkstelligd zonder dat bestaande rechten onevenredig worden geschaad.

7.4 Conclusie

Geluid afkomstig van weg- en railverkeer en van omliggende bedrijvigheid hoeft toekomstige woningbouw niet in de weg te staan. Bij een daadwerkelijk initiatief om tot realisatie van woningbouw te komen, zal nader akoestisch onderzoek nodig zijn om aan te tonen op welke wijze een acceptabel geluidklimaat kan worden bewerkstelligd en dient een procedure tot ontheffing hogere waarde te worden doorlopen.

Geluid in verband met vergunde geluidruimte van omliggende bedrijven levert alleen bij de ArenA een

belemmering op voor de uitvoering van het bestemmingsplan. In de huidige vergunning van de ArenA is al veel extra geluidruimte geboden in verband met bestaande en reeds eerder geplande woningen in de omgeving. De extra ruimte is voor de onderzochte locaties voor toevoeging van nieuwe woningen in het plangebied in alle gevallen voldoende, hetgeen betekent dat de ArenA niet in alle gevallen aan de regels van de milieuvergunning kan voldoen en dat voor de woningen geen aanvaardbaar geluidniveau wordt bewerkstelligd. Mogelijkheden zijn er als de milieuvergunning zodanig wordt aangepast dat de ArenA wel aan de vergunning kan voldoen, ofwel de bedrijfsvoering van de ArenA wordt aangepast en met een beperkter geludregime in de vergunning kan worden volstaan. Voor beide mogelijkheden is bestuurlijke besluitvorming en onderhandeling met de vergunninghouder noodzakelijk.

PM

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate" (IBM).

Op basis van de programmatische aanpak zijn per 1 augustus 2009 de Wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

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

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

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Zolang het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Voor fijn stof geldt dat sinds 11 juni 2011 aan de norm moet worden voldaan en voor stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden hogere grenswaarden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het

meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

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

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel voor het voldoen aan de grenswaarden (derogatie) voor fijn stof en stikstofdioxide. Voor fijn stof gold uitstel tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide moet per 1 januari 2015 aan de grenswaarden worden voldaan. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn (1 augustus 2014) zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (Tabel 1).

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

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m ³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011

fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.
--------------------------------	-----------------------------	----------------------	---

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma. Het NSL is een dergelijk programma.

8.2.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

8.2.4 Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Van nibm is sprake als ten gevolge van de uitoefening of toepassing van een plan of activiteit de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt. In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. In aangewezen gevallen hoeft zelfs geen indicatieve berekening plaats te vinden en kan het project zonder verdere motivering of toetsing door gaan.

8.2.5 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen onder bepaalde voorwaarden doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten.

8.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Bij een voorgenomen besluit over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatie periode gelden voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

8.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van de opstelling van dit bestemmingsplan heeft Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit (rapportage 'Onderzoek Luchtkwaliteit Bestemmingsplan ArenAPoort West', projectnummer 20704, 28 februari 2013). Het rapport is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

De luchtkwaliteit is op basis van de door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer aangeleverde verkeerscijfers berekend voor de wegen in en om het plangebied en voor de jaren 2015 en 2023. Gebruik is gemaakt van het meest recente CAR II model, versie 11.0. Het studie gebied is zodanig ruim genomen dat de wegen in en om het plangebied t/m de aan- en afvoerwegen richting het hoofdnet en het rijkswegennet zijn betrokken.

Er is in het onderzoek, naast de autonome ontwikkeling, een tweetal planscenario's doorgerekend, te weten:

- de planontwikkeling 2023 en
- de planontwikkeling 2023 + (3 tegelijk plaatsvindende) evenementen.

Aangezien het nieuwe bestemmingsplan niet in een uitbreiding van het al bestaande evenementenprogramma voorziet betekent de tweede variant in feite een overschatting.

Het onderzoek toont aan dat in het jaar 2023 de luchtkwaliteit in alle onderzochte onderzoekvarianten voldoet aan de grenswaarden opgenomen in de Wet luchtkwaliteit 2007.

Omdat ook in de onderzoekvariant planontwikkeling ArenAPoort West met evenementenverkeer de luchtkwaliteit in relatie tot stikstofdioxide en fijnstof aan de grenswaarden voldoet en deze variant in feite een overschatting geeft van de concentraties, kan worden geconcludeerd dat de planontwikkeling als opgenomen in het bestemmingsplan ArenAPoort West voor het jaar 2023 in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit 2007.

Voor het jaar 2015 toont het onderzoek aan dat de luchtkwaliteit langs alle wegtracés in alle onderzochte onderzoekvarianten voldoet aan de grenswaarden opgenomen in de Wet luchtkwaliteit 2007 met uitzondering van wegtracé nr 4. Echter, omdat het wegtracé niet toegankelijk is voor voetgangers en fietsers is op basis van het toepasbaarheidsbeginsel toetsing niet noodzakelijk.

Omdat voor de overige wegen de normen voor stikstofdioxide en fijnstof worden gehaald kan worden geconcludeerd dat de planontwikkeling opgenomen in het bestemmingsplan ArenAPoort West ook voor het jaar 2015 in overeenstemming is met de wet luchtkwaliteit 2007.

8.4 Conclusie

Luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op ten aanzien van den uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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

Met het onderhavige bestemmingsplan wordt voornamelijk de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

9.2.2 Ontgrondingenwet

Bij graafwerkzaamheden is er sprake van een ontgroning. Soms zijn die werkzaamheden bedoeld om oppervlaktedelfstoffen (zand, klei, grind) te winnen, vaak ook wil men op de locatie een andere bestemming realiseren, zoals een recreatieplas, een natuurgebied of een haven. Voor een deel van deze werkzaamheden is een vergunning krachtens de Ontgrondingenwet nodig. De bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning ligt bij Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. De Ontgrondingenwet biedt de mogelijkheid om per provincie nadere regels te stellen in een verordening.

De regering wil de Ontgrondingenwet intrekken en onderdelen daarvan onderbrengen in de Wabo. Dit zal waarschijnlijk in 2013 zijn beslag krijgen. Voor een deel van de ontgrondingen worden burgemeester en

wethouders dan het bevoegd gezag.

9.2.3 Provinciale ontgrondingenverordening

De regelgeving van de Provincie op het gebied van ontgroning is opgenomen in een provinciale verordening. In Noord-Holland zijn bepaalde werkzaamheden vrijgesteld, of omdat ze te kleinschalig zijn, of omdat de belangen al in een andere procedure zijn afgewogen. Dat geldt bijvoorbeeld voor:

- waterpartijen en natuurbouw waarbij niet meer dan 10.000 m³ zand, klei of grond wordt afgevoerd;
- het maken van bouwterreinen mist de verlaging niet meer dan 3 meter bedraagt;
- het maken of wijzigen van funderingen of ondergrondse delen van bouwwerken bodemsaneringen
- het doen van archeologische opgravingen.

9.2.4 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodemsanering van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Het hoofdonderwerp van deze nota is de beleidsmatige inbedding van het Afwegingsproces Saneringsdoelstelling. In navolging van de landelijke wet en regelgeving is de formele saneringsdoelstelling in de gemeente Amsterdam: functiegericht en kosteneffectief. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van zowel de rijksoverheid als de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar. Tevens zijn regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem opgenomen en wordt in de nota aandacht geschonken aan actief bodembeheer.

Ter vervanging van het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering is een Nota bodembeheer in voorbereiding. Deze wordt naar verwachting voorjaar 2012 vastgesteld.

9.3 Resultaten onderzoeken

De DMB heeft begin 2012 een archiefonderzoek voor ArenAPoort West uitgevoerd (Behandelnummer: AM363/15355/O05). De conclusie luidt dat uitgezonderd een aantal deellocaties, waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden (tanks/bedrijfsactiviteiten/dempingen), het onderzochte gebied niet verdacht is. Voor het onverdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), er volstaan kan worden met een indicatief bodemonderzoek (IO) dat voldoet aan de *Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek* (ARVO, 2010).

Voor de potentieel verdachte deellocaties geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), er een oriënterend bodemonderzoek (OO) moet worden uitgevoerd dat voldoet aan de *Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek* (ARVO, 2010). Hierin wordt, naast het standaard analysepakket, op alle stoffen onderzocht die op basis van de historische gegevens kunnen worden verwacht. Als tijdens het uitvoeren van bodemonderzoek of werkzaamheden in de bodem een bodemverontreiniging wordt waargenomen anders dan beschreven in dit rapport, moet de onderzoeksstrategie of de vrijstelling hiervan opnieuw worden beoordeeld.

9.4 Conclusie

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

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

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

10.2 Regelgeving

10.2.1 Monumentenwet

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

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

10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Wijzigingsbesluit Besluit ruimtelijke ordening, enz. (modernisering monumentenzorg) in werking getreden, met wijzigingen van het Besluit ruimtelijke ordening, het Besluit omgevingsrecht en het Besluit archeologische monumentenzorg in verband met de modernisering van de monumentenzorg en enkele technische aanpassingen

Daarin zijn de volgende veranderingen opgenomen:

- de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten is vervallen;
- de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten is vereenvoudigd;
- er is een subsidieregeling opgenomen voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Daarnaast heeft de MoMo op 1 januari 2012 tot de volgende wijziging geleid: volgens artikel 3.1.6, lid 4,

onder a van het Bro moet in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

10.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

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

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

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

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

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

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

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

van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

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

10.3 Resultaten onderzoeken

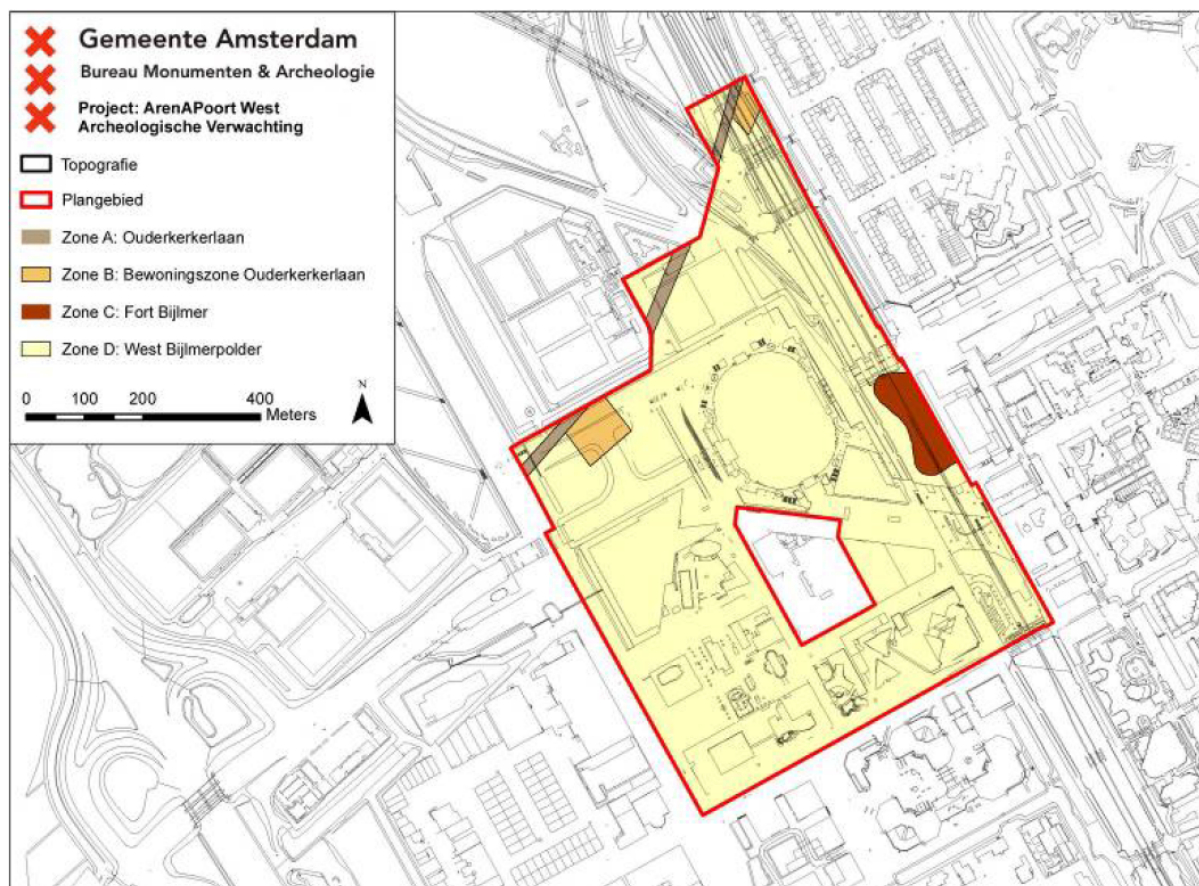
In januari 2012 is voor het plangebied ArenAPoort West een bureauonderzoek naar archeologische waarden uitgevoerd door Bureau Monumenten en Archeologie (BO 11-102).

Binnen het plangebied zijn op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) geen monumenten aangewezen (afb. 5). De AMK komt overeen met de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart.

BMA komt op basis van de historisch-topografische inventarisatie tot de conclusie dat er binnen het plangebied op basis geen archeologische waarden zijn te verwachten. De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwgrepen.

Aan de hand van de historisch topografische inventarisatie kent het plangebied 4 verwachtingszones waarbij de archeologische verwachting laag is

Overzicht verwachtingszones:



Zone A: Ouderkerkerlaan

Archeologische verwachting: laag

In de middeleeuwen ontstaan als achterkade tijdens de ontginning van het gebied. Daarop werd het een verbindingsweg, waarlangs mensen zich verplaatsten, goederen werden vervoerd en bebouwing ontstond. De materiële neerslag bestaat uit losse vondsten, afval, sporen van ophogingen of de wegstructuur. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang, maar naar verwachting zijn deze vergraven bij de aanleg van de huidige infrastructuur en bebouwing. Daarom is de archeologische verwachting laag.

Zone B: Bewoningszone Ouderkerkerlaan

Archeologische verwachting: laag

Betreft twee afzonderlijke locaties aan de Ouderkerkerlaan waar bewoningssporen worden verwacht. De materiële neerslag betreft ophogingen, terpen, funderingen, beerputten, tuinen of afvallagen. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. Maar vanwege de waarschijnlijke verstoring tijdens de aanleg van huidige infrastructuur en bebouwing is de verwachting laag.

Zone C: Fort Bijlmer

Archeologische verwachting: laag

ArenAPoort West (vastgesteld)

Betreft het fort uit de 19de eeuw met aanpassingen tot in de 20ste eeuw. Hiervan kunnen ophogingspakketten, funderingen en losse vondsten aanwezig zijn. Waarschijnlijk zijn na aanvankelijke egalisatie ook funderingen verwijderd ten behoeve van laat 20ste-eeuwse nieuwbouw en verlegging van het spoor Amsterdam-Utrecht. De archeologische verwachting is daarom laag.

Zone D: West Bijlmerpolder

Archeologische verwachting: laag

Betreft het gebied dat voor de verstedelijking poldergebied was. Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met landgebruik vanaf de middeleeuwen tot de verstedelijking in de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Bovendien zijn grote delen waarschijnlijk verstoord tijdens bebouwing van het gebied. De archeologische verwachting is daarom laag.

Op basis van de verwachtingszones is er een beleidszone opgesteld. Voor het gehele plangebied geldt beleidsvariant 11, hetgeen inhoudt dat er een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

10.4 Conclusie

Archeologie en cultuurhistorie staan de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 Algemeen

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructureren), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

11.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeentelijke doelstelling is om in 2025 de CO₂-uitstoot met 40% te verminderen ten opzichte van 1990 (Amsterdam Uitgesproken Duurzaam). Amsterdam kiest voor de gecombineerde inzet op energiebesparing, lokaal opwekken van duurzame energie en efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen. Hierdoor neemt de CO₂-uitstoot in de stad af. Specifiek betekent dit dat de stad de vraag naar energie zoveel mogelijk beperkt (energiebesparing) en dat er maximaal wordt ingezet op het gebruik van duurzame energiebronnen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO₂ neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer

mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

11.2.2.1 Duurzaamheid in de nieuwbouw

De minimale energie eisen waaraan bouwwerken in Nederland aan moeten voldoen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. De ambities van Amsterdam gaan verder dan het bouwbesluit. In december 2005 heeft de gemeenteraad een motie met de beleidslijn "warmte, tenzij..." aangenomen: de gemeente kiest voor de verdere uitrol van stadsverwarming, tenzij dit om specifieke redenen niet mogelijk is.

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

11.2.2.2 Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitlogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

11.2.2.3 Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

11.2.2.4 Windmolens

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen.

Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie heeft realisering van windmolenparken langs kanalen, waterkeringen, spoorwegen en wegen en in het grensgebied tussen land en water de

voorkeur. Solitaire windmolens dienen bij voorkeur te worden geplaatst bij infrastructurele knooppunten.

Windmolens vallen sinds 1 januari 2011 onder de werking van het 'Activiteitenbesluit'. Bijna alle windmolens op land vallen geheel onder deze algemene regels. Een omgevingsvergunning blijft nodig voor de windmolens waarvoor het bevoegd gezag na beoordeling gemotiveerd voor het maken van een milieueffectrapport kiest. Op deze windmolens is, naast de omgevingsvergunning, paragraaf 3.2.3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Dit betreft de normering voor geluid.

Er is voor wat betreft de externe veiligheid een nieuw artikel 3.15a in het Activiteitenbesluit opgenomen waarin onder andere normen zijn opgenomen voor het plaatsgebonden risico, veroorzaakt door een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens, voor buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar object is niet hoger dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen beperkt kwetsbaar object is niet hoger dan 10^{-5} per jaar. Er kunnen bij ministeriële regeling afstanden worden vastgesteld, die minimaal aanwezig moeten zijn tussen een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens en een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar dan wel beperkt kwetsbaar object. In dat geval zijn de eerder bedoelde waarden niet van toepassing. Er kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de berekening van het plaatsgebonden risico.

11.2.2.5 *Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam*

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

Elektrisch vervoer is ook van een van de speerpunten in de pijler Duurzame bereikbaarheid en luchtkwaliteit van het duurzaamheidsprogramma Amsterdam Beslist Duurzaam. "Elektrisch vervoer kent lokaal geen schadelijke uitstoot. Als de energie in voldoende mate duurzaam kan worden opgewekt, effent elektrisch vervoer het pad voor een transitie naar mobiliteit op duurzame elektriciteit. Bovendien kan een elektrische vloot een waardevolle rol spelen in een smart grid."

Elektrisch vervoer is een belangrijke maatregel in het plan schone lucht voor Amsterdam (2011). Om luchtkwaliteitsdoelstellingen te halen worden zijn 10.000 elektrische voertuigen in 2015 als doel gesteld. Het programmabureau luchtkwaliteit voor een maatregelenpakket uit om elektrisch vervoer te stimuleren.

11.2.3 Elektrisch vervoer

Bij het nadenken over de realisatie van oplaadinfrastructuur voor elektrisch vervoer is het belangrijk om een juiste balans te vinden tussen het volop inzetten op een stad waarin 100% elektrisch wordt gereden en tegelijkertijd flexibiliteit in te bouwen. In de gebouwde omgeving is het goed om voorbereid te zijn op de aanleg van oplaadpunten voor elektrisch vervoer en meer in de toekomst het terugleveren van energie uit de auto's aan het net. Door bij realisatie van gebouwen rekening te houden met de plaatsing van oplaadpunten (door bijvoorbeeld alvast kabels en leidingen te laten opnemen) wordt voorkomen dat in de toekomst extra kosten moeten worden gemaakt.

11.3 Specifiek plan/project

11.3.1

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

ArenAPoort heeft kansrijke uitgangspunten voor de transitie naar een duurzame energievoorziening. De ondergrond is goed geschikt voor het opwekken van warmte. Het gebied is aangesloten op centrale opwekking van stadskoude en -warmte en er zijn koplopers gevestigd op het gebied van duurzaamheid. De Amsterdam ArenA heeft als doelstelling om in 2015 per saldo CO₂-neutraal te zijn. Daarnaast bezoeken erg veel mensen het gebied. Met de Heineken Music Hall, de Amsterdam ArenA, de Pathé ArenA, een mediapartij als Endemol en een consumentgericht bedrijf als de Ziggo Dome kan een zeer breed publiek worden bereikt, zowel landelijk als lokaal. Het exposure potentieel van ArenAPoort is zeer groot.

De mogelijkheden voor duurzaamheidsingrepen in ArenAPoort bevinden zich met name op het gebied van energiezuiniger maken van gebouwen, het opwekken van duurzame energie door middel van zonnecellen en het gezamenlijk gebruiken van WKO-installaties. Daarnaast liggen er grote kansen op het gebied van openbaar vervoer en stimulering van vervoer op maat. Alle infrastructuur hiervoor is al aanwezig. De gemeente speelt hierin een bemiddelende rol.

Daarnaast zijn in de regels van dit bestemmingsplan diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden opgenomen ten behoeve van duurzaamheid (zoals de realisering van koude/warmte-infrastructuur, de realisering van technische installaties zoals koudewiel, drycooler e.d. en de realisering van oplaadpunten ten behoeve van elektrisch vervoer). Dit is met name terug te vinden in de omschrijving van het begrip 'nutsvoorziening' en het bepaalde in artikel 18 van de Algemene bouwregels.

11.3.2 ***Amsterdam ArenA klimaatneutraal***

De Amsterdam ArenA heeft de ambitie om in 2015 het duurzaamste stadion van Nederland te zijn. Het stadion - dat jaarlijks circa twee miljoen bezoekers over de vloer krijgt – heeft inmiddels het elektriciteitsverbruik en de afvalberg fors weten te reduceren. Ook de CO₂-uitstoot daalde flink. In juni 2012 is de ArenA volledig overgegaan op stadswarmte en stadskoude van Nuon (een halvering van de CO₂-uitstoot voor warmte en 75% CO₂ reductie t.o.v. de oude koelinstallaties). Het elektriciteitsverbruik is o.a. gedaald door toepassing van LED-verlichting. Daarnaast heeft de ArenA besloten om volledig over te gaan op Nederlandse windenergie. De daaraan gerelateerde CO₂-uitstoot wordt dan nagenoeg nul. Met betrekking tot inkoop en afvalinzameling heeft de ArenA contracten afgesloten met leveranciers en afnemers. Naast reductie wordt een steeds groter deel van het afval gescheiden afgevoerd.

11.3.3 *Ziggo Dome*

De Ziggo Dome gebruikt 100% duurzame energie. Een duurzame opslaginstallatie en groene stroom maken dit mogelijk. De Ziggo Dome biedt ruimte aan zo'n 17.000 bezoekers. En heeft een eigen warmte/koude-opslaginstallatie (WKO) voor haar koeling en verwarming. Deze genereert energie uit het grondwater van de concerthal. Op het achterterrein van Ziggo Dome zijn 2 diepe bronnen geboord om de installatie te realiseren. Tijdens de zomerperiode wordt de concertzaal gekoeld met behulp van

elektrische energie en bodemwarmte. De warmte die hierbij vrij komt, wordt in het grondwater opgeslagen. Diezelfde warmte wordt aan het grondwater onttrokken wanneer in de winter Ziggo Dome moet worden verwarmd. Op deze manier levert Ziggo Dome een bijdrage aan het besparen van fossiele brandstoffen en het voorkomen van CO₂-uitstoot. Voor de overige benodigde energie maakt de Ziggo Dome gebruik van 100% groene stroom, opgewekt door Nederlandse windmolens.

11.3.4 *Vervoer*

Met station Bijlmer ArenA en Duivendrecht is ArenApoort vanuit een groot deel van Nederland uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Voor veel evenementen biedt dit een uitstekend alternatief voor de auto. Vervoer in de nacht vanaf Bijlmer ArenA is (nog) niet mogelijk, met uitzondering van de Zuidtangent naar Schiphol. Om het autogebruik verder te reduceren hebben de ArenA en de Ziggo Dome een contract afgesloten met Tripticket. Tripticket biedt bij grotere evenementen vanuit heel Nederland vervoer naar ArenAPoort per touringcar aan, ook vanuit plaatsen/regio's zonder station.

Hoofdstuk 12 Fysieke veiligheid

Veiligheid in brede zin krijgt een steeds belangrijkere plaats in het beleidsveld ruimtelijke ordening. Veiligheid is een van de 4 hoofddoelstellingen van de Nota Ruimte en is als volgt geformuleerd: “het beleid draagt bij aan goede ruimtelijke voorwaarden om de veiligheid van de burgers te vergroten.” Ook in de structuurvisie van de gemeente Amsterdam wordt speciale aandacht gevraagd voor fysieke veiligheid in ruimtelijke plannen. Op blz. 87 van de structuurvisie in het hoofdstuk “Visie en beleid” is het als volgt geformuleerd: “de grote dichtheid van activiteiten brengt ook risico's met zich mee. Risico's zijn niet uit te sluiten, maar vaak is het wel mogelijk maatregelen te nemen om de risico's en de effecten van incidenten te beperken”.

Het gebied ArenAPoort is in de huidige situatie een grootstedelijk uitgaanscentrum met de mogelijkheid van grootschalige evenementen. Dit in combinatie met werken, reizen en transport van gevaarlijke stoffen over het spoor brengt veiligheidsrisico's met zich mee.

De Veiligheidsregio brengt voor de regio de risico's in kaart en risicoprofielen vast. Daarin wordt per gebied beschreven welke bedreigingen zich kunnen voordoen en worden aanbevelingen gedaan. Op basis van het risicoprofiel benoemt het bestuur van de regio de belangrijkste risico's. ArenAPoort is door het bestuur van de Veiligheidsregio als hotspot aangewezen.

De regionale brandweer is adviseur op het domein van fysieke veiligheid. De aanbevelingen richten zich op aspecten als bereikbaarheid, bluswatervoorzieningen, kwetsbare bestemmingen en externe veiligheid.

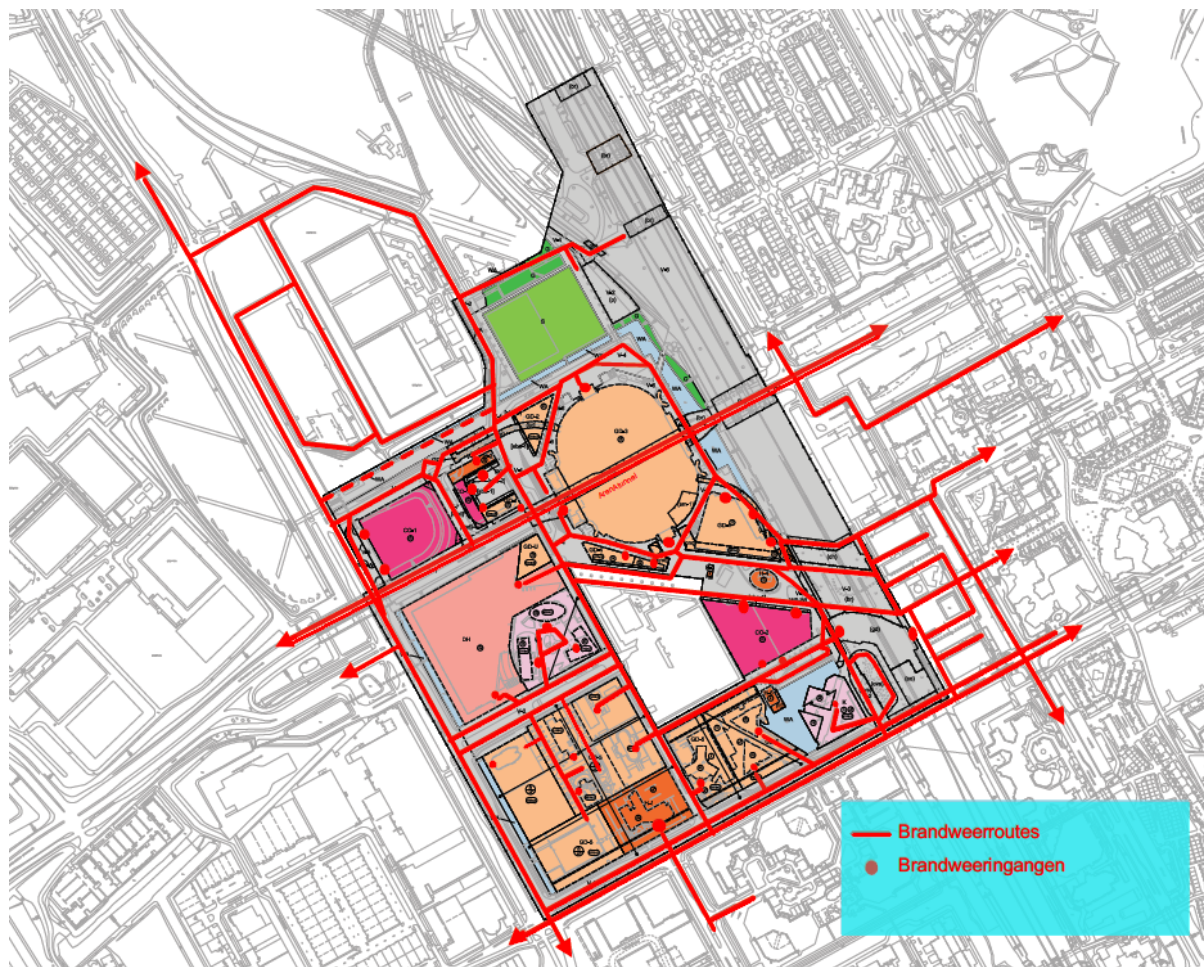
Bereikbaarheid heeft betrekking op o.a. de twee-zijdige bereikbaarheid van individuele bouwwerken, de deelgebieden binnen het plangebied en de gebieden waar veel mensen verblijven, zoals kantoorparken, winkels, uitgaansgelegenheden etcetera.

Wat betreft bluswater wordt opgemerkt dat het voor de fysieke veiligheid van belang is dat de bluswatervoorziening op orde is en dat deze voorzieningen goed bereikbaar zijn. Er zijn volgens de brandweer voldoende hydranten (brandkranen) in het gebied. Daar waar deze ontbreken zijn geboorde putten geslagen. De primaire bluswatervoorziening is op orde. Ervan uitgaande dat de twee aanwezige waterpartijen in het gebied met elkaar in verbinding staan, is ook de secundaire bluswatervoorziening op orde.

Kwetsbare bestemmingen zijn bestemmingen waar minder redzame groepen mensen zich bevinden. Voor evacuatie van deze groepen is het van belang waar deze bestemmingen gelokaliseerd zijn, zodat de brandweer er rekening mee kan houden. De risicokaart provincie Noord-Holland biedt daar inzicht in.

12.1 Bereikbaarheid

Bestemmingsplan ArenAPoort West gaat uit van het behoud van de bestaande infrastructuur. Een scheiding van langzaam verkeer en autoverkeer blijft daarbij ongewijzigd. Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. Slechts in de plinten bestaande gebouwen is in beperkte mate ruimte voor kleinschalige functies als horeca en dienstverlening opgenomen. Er zijn geen nadelige consequenties te verwachten voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het gebied. Alleen bij samenloop van evenementen kunnen knelpunten ontstaan. Dat is in de huidige situatie al zo en de knelpunten worden in organisatorische zin beheerst. Mede vanwege de organisatorische maatregelen kunnen wegen en kruisingen het verkeer in de toekomst goed blijven verwerken en kunnen verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid worden gewaarborgd. In het onderstaande een overzicht van de brandweerroutes in en om het plangebied.



12.2 Sociale veiligheid

Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk gericht op behoud en beheer van het huidige uitgaansgebied en maakt nauwelijks nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Door het beperkt toevoegen van kleinschalige functies in de plinten van gebouwen wordt de sociale veiligheid in het gebied verbeterd.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

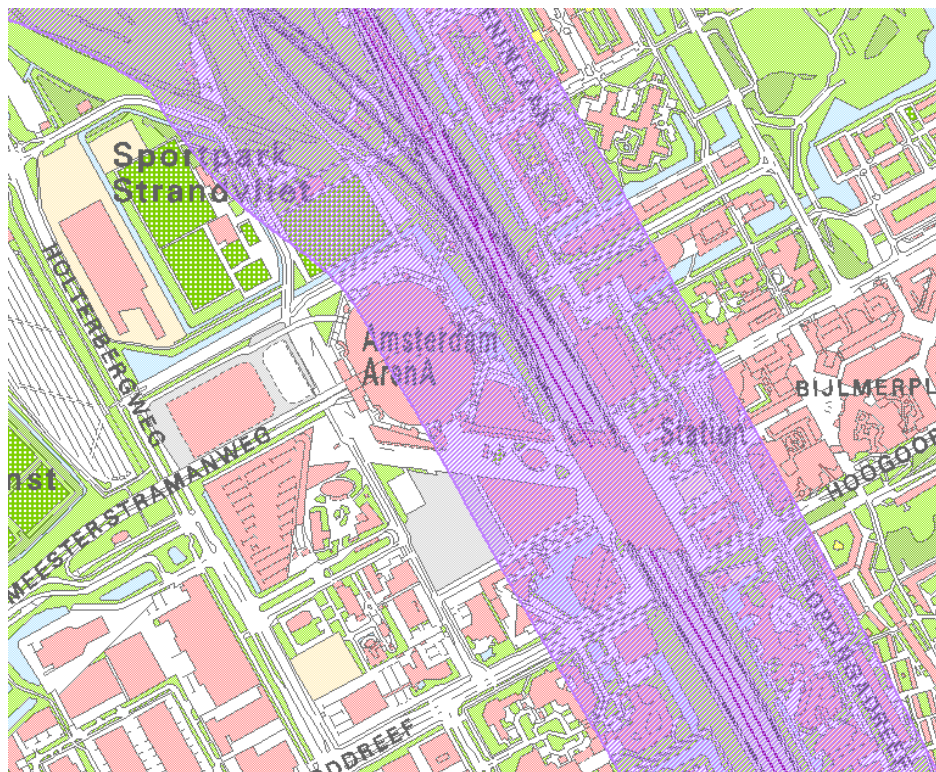
13.1 Algemeen

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

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens. Voor dit plangebied is alleen het spoortransport van belang.

In en rondom het plangebied ArenAPoort West bevindt zich het spoortraject Breukelen-Duivendrecht-Muiderpoort, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Verder zijn er voor dit plangebied geen relevante risicobronnen.

Onderstaand de weergave van de risicozone i.r.t. het westelijk van het spoor gelegen plangebied.



Hieronder volgt eerst een weergave van de relevante regelgeving en beleid. In de paragrafen 12.3 en 12.4 worden de onderzoeksresultaten, eventuele risico's ten gevolge van dit bestemmingsplan en eventueel daaruit volgende noodzakelijke maatregelen omschreven. En tot slot volgt de conclusie.

13.2 Regelgeving en beleid

13.2.1 Huidig beleid en regelgeving

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden.

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). De Circulaire regelt de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden.

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

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

13.2.2 Ontwikkelingen in beleid en regelgeving

In de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (Vergaderjaar vergaderjaar 2005/2006, 30373 nr. 2) heeft het kabinet de ontwikkeling van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en veiligheid. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen, alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Het Basisnet is inmiddels gereed, waarvoor vooruitlopend op de wettelijke verankering de Circulaire (laatstelijk per 1 juli 2012) is gewijzigd. Voor elke weg en vaarweg die deel gaat uitmaken van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg of vaarweg maximaal mag veroorzaken.

Voor de wettelijke verankering van het Basisnet is een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in voorbereiding, waarin de regels voor de vervoerszijde zullen worden opgenomen. Tevens wordt gewerkt aan het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), waarin voor de zijde van de ruimtelijke ordening regels zullen worden opgenomen voor onder meer het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in het Btev zijn de meest in het oog lopende verschillen met de huidige Circulaire:

Plaatsgebonden Risico

Het bevoegd gezag houdt bij de vaststelling van een ruimtelijk rekening met de grenswaarde 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten, door zoveel mogelijk de afstand toe te passen die in bijlage 2 van het Btev bij de desbetreffende transportroute zal worden aangegeven. Voor deze transportroutes is een berekening van het plaatsgebonden risico niet nodig.

Groepsrisico

Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden als kan worden aangetoond dat het toekomstige groepsrisico:

- niet hoger is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde, of
- niet meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de situatie vóór vaststelling van het ruimtelijk besluit en het groepsrisico na vaststelling van het besluit onder de oriëntatiewaarde blijft.

Het PAG is het gebied tot 30 meter, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf, waarin bij de realisering van kwetsbare objecten rekening gehouden moet worden met de effecten van een plasbrand. Voor het realiseren van (kwetsbare) bebouwing binnen deze strook geldt een verantwoordingsplicht. Het PAG geldt voor de spoorbakken waarop op grond van de berekening die aan het Basisnet ten grondslag zijn gelegd meer dan 3500 ketelwagens per jaar met zeer brandbare stoffen zijn verondersteld.

Nieuw in het Btev is dat de huidige verantwoordingsplicht in de Circulaire is opgesplitst in een onderbouwing van de wijze van rampenbestrijding en zelfredzaamheid die in ieder geval plaatsvindt, en de overige verantwoordingspunten die bij overschrijding of toename van het groepsrisico, in de plantoelichting wordt opgenomen.

13.2.3 Amsterdams beleid externe veiligheid

Voor het gebied ArenAPoort West is vooral de Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam relevant.

Het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en

wethouders worden toegestaan. Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk, mits dat door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

Het plangebied ArenAPoort West heeft te maken met het spoor Amsterdam-Utrecht, baanvak Duivendrecht - Breukelen. Zowel in de bestaande als in de nieuwe plansituatie is geen sprake van overschrijdingen van PR en GR. Het spoor heeft een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter, die qua bestaande en voorgenomen bebouwing en gebruik geen knelpunten oplevert. Het onderzoek dat ten behoeve van de voorgenomen planherziening voor ArenAPoort West is uitgevoerd toont aan, dat er ter plaatse van het plangebied geen PR geldt en dat er een lichte afname van het GR plaatsvindt. Zie voor meer over de onderzoeksresultaten en de gevolgen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan de hierna volgende paragraaf 12.3.

13.3 Resultaten onderzoeken

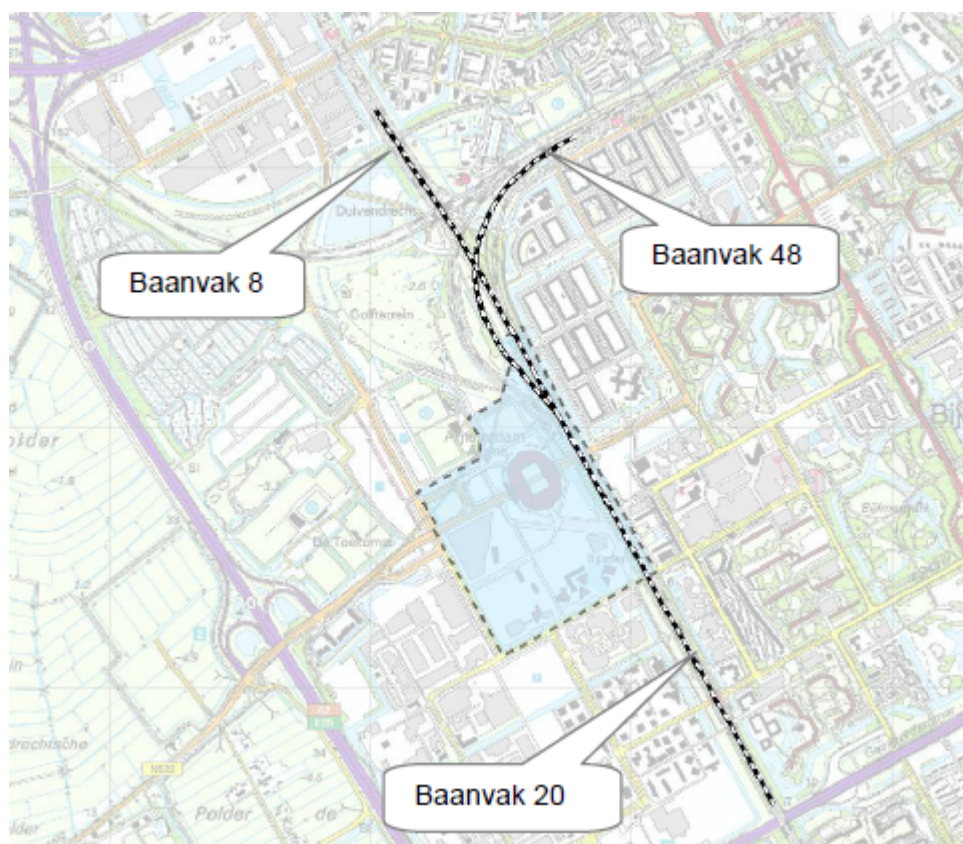
Omdat een deel van het plangebied in de risicozone van het spoor ligt, is in het kader van de opstelling van dit bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd naar de externe risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Tevens is onderzocht wat de effecten van de planontwikkeling zijn op de bestaande risico's (rapportage 'Externe veiligheid spoor Amsterdam bestemmingsplan ArenApoort-West', AVIV, projectnummer 122292, 9 november 2012).

Het bestemmingsplan ArenApoort West is gelegen binnen het invloedgebied van de spoortrajecten:

1. Breukelen - Duivendrecht (baanvak 20)
2. Duivendrecht - Amsterdam Singelgracht (baanvak 8)
3. Duivendrecht - Diemen (baanvak 48).

Ten noorden van het plangebied splitst baanvak 20 zich op in baanvak 8 en 48 zoals wordt getoond in figuur 2. De berekeningen zijn daarom uitgevoerd voor twee routes:

- Route 1, bestaande uit de baanvakken 20 en 8 en
- Route 2, bestaande uit de baanvakken 20 en 48



Figuur 2. Ligging plangebied ArenApoort-West en risicobronnen



De berekeningen voor beide routes leiden tot dezelfde uitkomsten. Daarom zijn alleen de resultaten van de berekeningen voor route 2 in de rapportage gepresenteerd.

Plaatsgebonden risico

Bij het Basisnet Spoor gelden de afstanden (veiligheidszone) die in bijlage 3 bij de Circulaire zijn opgenomen. Voor de trajecten nabij ArenApoort West zijn dat de volgende afstanden:

- Breukelen -Duivendrecht: 1 meter;
- Duivendrecht-Diemen: 1 meter;
- Duivendrecht-Amsterdam singelgracht: 0 meter.

Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op de genoemde afstand, gemeten vanaf het midden van de spoorbundel, niet meer mag bedragen dan 10^{-6} . Ter plaatse van ArenApoort West leidt het transport van gevaarlijke stoffen niet tot een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Voor het spoortraject geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG). In de Circulaire is in dergelijke situaties een PR veiligheidszone van 1 meter hoogte opgenomen, om eventuele overbouw van de transportroute binnen een PAG te voorkomen. Ter plaatse van het station Bijlmer ArenA is in de bestaande situatie al sprake van bebouwing, zowel onder als boven het spoor. Deze bebouwing is destijds conform de geldende veiligheidsnormen vergund en tot stand gekomen. In dit bestemmingsplan

worden geen nieuwe bouw mogelijkheden onder en boven het spoor toegestaan, tenzij door middel van veiligheidsonderzoek is aangetoond dat er geen belemmeringen zijn vanuit oogpunt van externe veiligheidsrisico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en door het bevoegd gezag verantwoording is afgelegd.

Plasbrandaandachtsgebied

Volgens de Circulaire gaat voor de spoortrajecten Breukelen-Duivendrecht en Duivendrecht-Diemen een plasbrandaandachtsgebied gelden van 30 meter aan weerszijden van het spoor, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. De bestaande bebouwing en eventuele wijzigingen in bouwen en gebruik volgens het nieuwe bestemmingsplan bevinden zich op een afstand groter dan 30 meter van de buitenste spoorstaaf en liggen buiten het plasbrandaandachtsgebied. Dat geldt niet voor de bestaande bebouwing ter plaatse van het station Amsterdam Bijlmer ArenA. Voor deze situatie geldt hetgeen hierboven reeds is opgemerkt.

Groepsrisico

Het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde is voor dit plangebied conform onderstaande tabel verdeeld. Als er sprake is van een afname van het groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde blijft, dan kan volgens de Circulaire de verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Dat blijkt het geval. Zowel in het homogeen model (met spreiding van geplande functies) als het concentratiemodel (met een concentratie van geplande functies in de zone) vindt een afname van het GR plaats. Ook volgens het concept Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev) hoeft het groepsrisico niet verantwoord te worden als kan worden aangetoond dat het toekomstige groepsrisico niet hoger is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde. Daarnaast kan de verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven als het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de situatie vóór vaststelling van het ruimtelijk besluit en het groepsrisico na vaststelling van het besluit onder de oriëntatiewaarde blijft.

Situatie	Factor t.o.v. OW
Huidig	1.004
Toekomstig volgens homogeen model	0.970
Toekomstig volgens concentratiemodel	0.996

Het onderzoek toont aan dat het transport van gevaarlijke stoffen per spoor niet leidt tot een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} en dat de factor van het groepsrisico in beide toekomstige situaties onder de oriëntatiewaarde blijft en niet toeneemt. Rekening houdend met de omstandigheid dat het plangebied gedeeltelijk in de 200 meter veiligheidszone, en voor een groot deel in het invloedsgebied, van het spoor is gelegen, wordt vanuit oogpunt een goede ruimtelijke ordening en anticiperend op het Btev in het onderstaande wel ingegaan op de aspecten rampenbestrijding en maatregelen in het kader van (zelf)redzaamheid.

13.4 Algemene verantwoording: Omgevingsvisie externe veiligheid spoorzone Zuidoostlob

Een algemene verantwoording voor ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot de spoorzone, is uitgebreid verwoord in eerdergenoemde **Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam**. Voor de toelichting en onderbouwing van dit bestemmingsplan wordt voor zover relevant hierop aangesloten.

Opgemerkt zij dat de Omgevingsvisie is opgesteld in de periode dat er op dit traject nog werd uitgegaan van van transport in bonte treinen en er een forse overschrijding van het groepsrisico gold. De verantwoording is geschreven vanuit het uitgangspunt 'verantwoord ontwikkelen'. Inmiddels is duidelijk dat in verband met de invoering van het Basisnet Spoor geen vervoer in bonte treinen meer over dit spoortraject plaatsvindt en dat dit heeft geleid tot een daling van het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde.

Voor dit nieuwe bestemmingsplan ArenAPoort West geldt bovendien dat ten opzichte van de autonome situatie geen groei van programma mogelijk wordt gemaakt. De huidige planologische ruimte voor kantoorfuncties wordt beperkt tot de in erfpacht uitgegeven volumes met een flexibele marge van 30.000 m² bvo. Binnen het toegestane volume wordt binnen bandbreedtes een verkleuring naar andere functies, als horeca en dienstverlening, toegestaan. Al met al biedt het nieuwe plan geen nieuwe ontwikkelingen, die niet al waren voorzien ten tijde van de opstelling van het Basisnet Spoor en in de invoergegevens daarvan zijn betrokken, en laten de onderzoeksresultaten zien dat de plansituatie zelfs tot een afname van het GR leidt.

In het onderstaande een korte samenvatting van de uitgangspunten uit de Omgevingsvisie en de relevante aspecten voor dit bestemmingsplan. Los daarvan wordt ingegaan op rampenbestrijding en maatregelen (zelf)redzaamheid.

Omgevingsvisie

Verantwoord ontwikkelen spoorzone Zuidoostlob

De Zuidoostlob is een apart gebied met veel kansen om het gebied verder te transformeren tot een uniek stedelijk gebied met grote economische betekenis voor Amsterdam. Een alternatieve lokatie is niet voorhanden.

Nieuwe wet- en regelgeving ten aanzien van (de risico's van) het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor leidt tot aanvulling van het juridisch kader en vaststelling van het risicoplaafond. Het blijkt dat het risico sterk afneemt ten opzichte van de situatie zonder Basisnet Spoor. Dit is met name het gevolg van het beperken van de kans op een gasexplosie met brandbaar gas. Het Basisnet Spoor geeft voor ruimtelijke plannen duidelijkheid over de aan te houden hoeveelheden gevaarlijke stoffen per 2020. Voor bebouwing nabij het spoor (kleiner dan 30 meter) zullen op termijn via het Bouwbesluit aanvullende regels gaan gelden voor bebouwing om de gevolgen van een benzinebrand te beperken.

De combinatie van deze twee feiten leidt tot uitgangspunt van Amsterdam om door te gaan met het realiseren van de ontwikkeling van de spoorzone van de Zuidoostlob. De ontwikkeling geschiedt onder de condities dat het groepsrisico en het resteffect worden geminimaliseerd en dat de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en beheersbaarheid worden geoptimaliseerd, beide tegen een verantwoord investeringsniveau.

Hieronder volgt een opsomming van acties die de Omgevingsvisie noemt en die voortvloeien uit

voornoemd uitgangspunt om verantwoord te ontwikkelen.

Verkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen per trein

De gemeente zal bijdragen blijven leveren aan de finale fase van de totstandkoming van het Basisnet Spoor. Het gaat onder andere om de ontwikkeling van de wet- en regelgeving en het convenant dat zal worden afgesloten ten aanzien van de Warme BLEVE-vrije treinen. Amsterdam zal ook bijdragen (blijven) leveren aan de totstandkoming van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de Planstudie Toekomstvaste Routing Goederenvervoer.

Amsterdam beschouwt de informatieverschaffing aangaande gevaarlijke stoffen (vervoerde hoeveelheden ketelwagens per stofcategorie) door de infrabeheerder ProRail als onvoldoende en zal bij het rijk blijven aandringen op verbetering.

Amsterdam onderhoudt structurele contacten met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met ProRail. Hierbij dient de veiligheid op het spoor in de stedelijke omgeving voortdurend op de agenda te staan. Amsterdam zal de infrabeheerder aanspreken op de uitvoering van landelijk beleid aangaande railveiligheid. Gedacht wordt aan de aanpassing van de railinfrastructuur om de kans op een incident te verlagen. Het beperken van het aantal wissels op het betreffende baanvak is een effectieve maatregel om de veiligheid op het spoor te verhogen. Onderzoek naar de mogelijkheden valt buiten het kader van deze omgevingsvisie, maar deze optie zal door de gemeente worden aangekaart in het overleg met ProRail. Verder kunnen schermen nuttig zijn om de effecten van een plasbrand te beperken tot de spoorbaan. In discussies en de risicoanalyses zullen de voor- en nadelen van de schermwerking tegen elkaar moeten worden afgewogen.

Stedenbouw

Amsterdam streeft er naar om in verband met het plasbrandaandachtsgebied een bebouwingsvrije zone aan te houden tot 30 m buiten het buitenste treinspoor. Voor de OV-knopen Bijlmer ArenA en Holendrecht wordt een uitzondering gemaakt op deze regel. In die gevallen waar binnen de 30m-grens nieuwbouw wordt gepleegd dient dit ten tijde van de planvorming en in het kader van de besluitvorming expliciet te worden verantwoord.

Amsterdam zal toezien op het toepassen van de nieuwe bouwvoorschriften die in het kader van het Basisnet Spoor worden opgesteld door het Rijk.

Amsterdam kiest er niet voor om in de directe nabijheid van het spoor lagere personendichtheden toe te passen. Deze maatregel levert door de aanwezige spoor- en metrostations in Zuidoost stedenbouwkundig en planologisch grote nadelen op. Vanwege de OV-afhankelijkheid van de meeste functies is namelijk juist concentratie rond knooppunten gewenst. Amsterdam zal een minimum afstand hanteren van ca. 100 m voor nieuwe gebouwen voor beperkt zelfredzame gebruikers, (basis)onderwijsinstellingen, kinderdagverblijven, psychiatrische en medische zorginstellingen en gesloten inrichtingen), omdat het personeel van de nood- en hulpdiensten zelf onverantwoorde risico's loopt bij het verlenen van hulp. Gebouwen waarin deze kwetsbare gebruikersgroepen gehuisvest zijn, staan bij voorkeur op plaatsen waar de nood- en hulpdiensten veilig kunnen optreden in geval van evacuatie, nl. op een afstand van meer dan ca. 200 m van het spoor.

Amsterdam zal voor de spoorzone ZOL nog een lijst opstellen van aanwezige gebouwen met kwetsbare functies en daarmee samenhangende plannen. Er wordt een onderverdeling gemaakt in bestaande gebouwen, voorgenomen plannen en nieuwe ontwikkelingen voor zover bekend per eind 2008.

Een maatregel als gesloten bouwblokken langs het spoor wordt buiten beschouwing gelaten, omdat (a)

ArenAPoort West (vastgesteld)

het effect onzeker is en (b) stedenbouwkundigen bij het bepalen van de structuur van een (deel)gebied in de Zuidoostlob uitgaan van andere ontwerpprincipes, veelal gebaseerd op reeds bestaande gebouwen en infrastructuur. Wel moet worden voorkomen dat bouwblokken een barrière vormen voor vluchtende mensen die zich ophouden tussen spoor en bouwblok. Dat impliceert dat er op gezette afstanden mogelijkheden voor voetgangers en fietsers moeten worden gecreëerd om aan de andere kant van het bouwblok te komen. In geval lange gevels worden toegepast dient hiermee rekening te worden gehouden. In dat geval moet nader onderzoek uitwijzen wat de afstand moet zijn tussen deze doorsteken.

Aanpassingen van de infrastructuur die in de Zuidoostlob worden voorzien kunnen negatieve consequenties hebben. Bij de planning van infrastructuur in de Zuidoostlob – zowel nieuwe wegen als verandering van de bestaande structuur – wordt door Amsterdam rekening gehouden met de goede bereikbaarheid van de spoorzone.

Het motto is: wegvluchten van het spoor. Hiermee dient bij de nooduitgangen van gebouwen rekening te worden gehouden. Er moet sprake zijn van afstemming tussen de uitgangen van vluchtwegen uit gebouwen en de vluchtroutes vanaf die plaatsen naar veilige plaatsen op voldoende afstand van het spoor. Verder is belangrijk dat er sprake is van goede fiets- en voetpaden, omdat het merendeel van de vluchtende mensen van die paden gebruik zal maken.

Oppervlaktewater kan een barrière vormen voor vluchtende mensen. Bij de verdere ontwikkeling van de spoorzone moet onderzocht worden of aanvullende bruggen e.d. nodig zijn in verband met mogelijke calamiteiten. Voorkomen wordt dat nieuwe barrières worden gecreëerd door de aanleg van waterpartijen.

Gebouwen

Amsterdam zal bij de uitwerking van plannen indien mogelijk rekening houden met de effecten van warmtestraling op gebouwen in de 30m-zone (nabij OV-stations) en juist daarbuiten. (Dit valt samen met de voornoemde actie ten aanzien van het toepassen van de nieuwe bouwvoorschriften.) De noodzaak van eventuele extra beschermingsmaatregelen zal per deelplan worden beoordeeld. Bedacht moet worden dat dergelijke maatregelen privaatrechtelijk moeten worden overeengekomen na onderhandelingstrajecten met de ontwikkelaar.

Bij calamiteiten krijgt de facility manager van grote gebouwen een rol toebedeeld ten behoeve van de veiligheid van mensen in het gebouw. Hiervoor moeten protocollen worden opgesteld in overleg met de brandweer. Bij dergelijke grote objecten is het mogelijk om de klimaatinstallaties vanaf een centrale plaats te bedienen. Dit kan worden uitgebreid met voorzieningen om ventilatiesystemen centraal aan te sturen of in ieder geval te kunnen ingrijpen als dat nodig is.

Amsterdam zal bij grote ontwikkelingen in de spoorzone aansturen op extra gebouwvoorzieningen ten behoeve van de alarmering en de ontruiming. Gedacht wordt aan een centrale omroepinstallatie. Aangenomen wordt dat de gebouwen zullen voldoen aan het Bouwbesluit en de nieuwe bouwvoorschriften in het kader van het Basisnet Spoor. De gemeente zal afhankelijk van de aard en de omvang van de ontwikkeling een adviserende of sturende positie innemen. Het is nodig dat de initiatiefnemer vanaf de start van een ontwikkeling rekening houdt met deze veiligheidsvoorzieningen.

Calamiteitenbestrijding en hulpverlening

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland werkt aan het opstellen van een Regionaal Risicoprofiel voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Er komt verder nog een plan voor calamiteiten op het spoor. Het opstellen van dergelijke plannen dient te gebeuren in afstemming met ProRail en in lijn met het CPR. Daarnaast moet er coördinatie plaatsvinden met beheerders van grote gebouwen en de

desbetreffende ontruimingsplannen. De ontruimingen van gebouwen en van de (openbare) ruimte dienen goed op elkaar aan te sluiten wat betreft vluchtrichting, vluchtcapaciteit, voorkomen van obstakels, etc.

Het bereik van de sirenes in de Zuidoostlob dient te worden nagezien. Indien nodig moeten een of meerdere sirene(s) worden bijgeplaatst. Deze actie heeft geen hoge prioriteit, gelet op het beperkte nut van de sirenes voor onderhavige incidenten in de Zuidoostlob.

De brandweer zal tijdens de opkomst informatie over de samenstelling van de trein verzamelen om een effectieve en veilige inzet te kunnen waarborgen. De procedure hiervoor is vastgelegd in het Calamiteitenplan spoor.

De bereikbaarheid van de spoorzone en de beschikbaarheid van bluswatervoorziening zijn bij de brandweer bekend. Dit behoeft geen nadere acties.

In het Calamiteitenplan Spoor is opgenomen dat bij meldingen van een treinincident meteen operationeel wordt opgeschaald naar een inzet die past bij ernstige incidenten: „Bij elk scenario wordt uitgegaan van een maximale hulpbehoefte en dus van een maximale inzet.. In elk geval zal de Officier van Dienst gelijk met de eerste wagen moeten aanrijden om zich een beeld te vormen van de gevaarzetting en om eventueel opdracht te geven tot een verdere opschaling. Dit behoeft geen nadere acties.

Onderzocht moet worden hoe mensen in de openbare ruimte van de spoorzone ZOL het beste kunnen worden bereikt ten behoeve van alarmering. Een optie is om in de spoorzone op die plaatsen waar zich grote groepen kunnen ophouden – zoals in de nabijheid van de ArenA - een vaste omroepinstallatie toe te passen of een mobiele voorziening voorradig te hebben die bij calamiteiten snel kan worden ingezet. In de nabije toekomst zal het mogelijk zijn om aanwezigen die in een bepaald gebied worden blootgesteld aan gevaren via sms-berichten te waarschuwen en tot actie aan te zetten. Amsterdam dient deze ontwikkeling te volgen en zich eventueel actief op te stellen om een dergelijk systeem in de spoorzone ZOL toe te passen.

Het verdient aanbeveling om een gebiedsevacuatieplan te maken voor (een deel van) de spoorzone of hieraan speciaal aandacht te besteden bij een aanvalsplan of rampenbestrijdingsplan voor de spoorzone ZOL. Bij het opstellen van een dergelijk plan moet rekening worden gehouden met de uitstroom en verdere geleiding van personen uit de aanwezige gebouwen.

De openbare ruimte van de spoorzone ZOL moet worden doorgelicht op mogelijkheden om de zelfredzaamheid te optimaliseren en de kans op een soepele evacuatie te vergroten:

- middelen ten behoeve van een goede oriëntatie door bijvoorbeeld kleurstelling, richtingaanwijzing, bebording, geleiding, etc.;
- aard en capaciteit van vluchtroutes: vermijden van obstakels, vernauwingen, slechte begaanbaarheid van vluchtroutes, waterpartijen, drukke verkeersaders, etc.

Voorlichting, opleiding en oefening

De nood- en hulpdiensten kunnen zich specifiek voorbereiden op de scenario's zoals deze zich in de spoorzone kunnen voordoen. Dit geldt vooral voor de manschappen in de kazernes die het meest in de nabijheid van de spoorzone ZOL zijn gelegen. De preparatieve acties zijn gericht op het opleiden en oefenen van het brandweerpersoneel gericht op de bestrijding van een incident: een brandende plas afdekken, een lek in ketelwagons dichten, de lekkage van een toxische stof mitigeren, het koelen van een LPG-ketelwagen nabij een brand. Opleiding en oefeningen zullen niet zijn gericht op incidenten specifiek in de Zuidoostlob.

Het is aan te bevelen om frequent oefeningen te houden om de nood- en hulpdiensten voor te bereiden op calamiteiten met een zo grote impact. Enerzijds gaat het dan om de schade van een calamiteit als een gasexplosie op het spoor. Anderzijds is hier ook de schaal van het gebied en het hoge aantal blootgestelden anders dan op andere plaatsen in Amsterdam.

De gemeente heeft de wettelijke plicht om informatie over veiligheidsrisico's te delen met belanghebbenden zoals bewoners en bezoekers. Het minimum is om op de gemeentelijke websites informatie op te nemen over de externe veiligheidsrisico's, de wijze van alarmeren en de verwachtingen van de overheid ten aanzien van het gedrag van mensen in noodsituaties. De Brandweer Amsterdam-Amstelland start samen met de Bestuursdienst (directie Openbare Orde en Veiligheid) en voorlichters van de gemeente een project ten behoeve van risicocommunicatie. Ook de externe veiligheid van de spoorzones in Amsterdam komt hierbij aan de orde.

Eventuele maatregelen in het kader van het bestemmingsplan

Brongerichte maatregelen

Bronmaatregelen bieden de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan. In het kader van dit bestemmingsplan kan worden vermeld dat onder andere de inspanningen vanuit de gemeente er inmiddels toe hebben geleid dat in het Basisnet Spoor is vastgelegd dat over het onderhavige spoortraject BLEVE - vrij vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Met als gevolg dat er geen overschrijdingen van de oriëntatie waarden GR meer plaatsvinden.

Effectgerichte maatregelen en maatregelen (zelf)redzaamheid: hulpverlening en rampenbestrijding

Effectgerichte maatregelen om de risico's te kunnen beperken en beheersen hebben veelal betrekking op de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Maatregelen ter bevordering van de (zelf)redzaamheid zijn bedoeld mogelijkheden te bieden voor personen die zich bevinden in het invloed gebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval zich voordoet.

Op dit punt is het uitgebrachte advies met aanbevelingen van de Regionale brandweer relevant. Dit advies geeft inzicht in de mogelijke gevaren en risico's en de mogelijkheden voor hulpverlening als zich een calamiteit voordoet. Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft op 9 mei 2013 voor dit bestemmingsplan advies uitgebracht. Onder 13.5 wordt op dit advies ingegaan. In 13.6 wordt vermeld welke maatregelen mede n.a.v. het advies voor dit bestemmingsplan zijn genomen.

13.5 Hulpverlening en rampenbestrijding: brandweeraadvies

De brandweer richt zich vooral op de gevolgen van een eventuele calamiteit ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het kan hierbij gaan om een ongeval met spoorketelwagon gevuld met LPG, benzine of een giftige stof.

De gevolgen voor het plangebied kunnen slachtoffers en schade zijn. Het aantal doden en gewonden dat kan ontstaan is voornamelijk afhankelijk van het aantal mensen in het plangebied en de aanwezige voorzieningen. De schade die in het plangebied kan ontstaan hangt vooral af van de constructie van gebouwen.

Het ontstaan van een explosie, gaswolkbrand, giftige wolk of plasbrand als gevolg van een ongeval met een spoorketelwagon is door de brandweer niet te voorkomen. De gezamenlijke hulpdiensten richten

zich bij de hulpverlening voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengedebiet, het bestrijden van branden die zijn ontstaan, het bestrijden van een giftige wolk en de verspreiding daarvan in de omgeving en het helpen van slachtoffers.

Er zijn maatregelen die het gevaar beperken en de gevolgen van een ongeval bestrijden, die in overweging kunnen worden genomen. De maatregelen hebben vooral betrekking op het beter kunnen benutten van de zelfredzaamheid van aanwezige personen, het verbeteren van de bescherming die gebouwen kunnen bieden en het oprichten van een centrale beheersorganisatie voor het 'ArenAPoort' gebied.

De maatregelen worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen

Dit zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de gevaren voor het plangebied te beperken. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze procedure niet worden beslist. Te overwegen maatregelen:

1. Voorzieningen treffen die de kans op een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met gevaarlijke stoffen in het plangebied verkleinen.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor tijdens evenementen in het plangebied beperken en alleen onder strikte voorwaarden toestaan.
3. Bij werkzaamheden aan het spoor het vervoer van gevaarlijke stoffen beperken en alleen onder strikte voorwaarden toestaan.

Effectmaatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een rampscenario in het plangebied beperkt kunnen worden. Te overwegen maatregelen:

4. Mogelijkheden onderzoeken om de constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met gevaarlijke stoffen.
5. In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden.

Maatregelen zelfredzaamheid

Deze geven aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Te overwegen maatregelen:

6. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor.
7. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goede voorbeelden hiervan zijn:
 - a. de 'wat doe je' campagne;
 - b. de 'Zelftest Veiligheidscultuur' voor bedrijven.
8. Verenigingen, instellingen en bedrijven noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.
9. Er voor zorgen dat er voldoende veilige schuilmogelijkheden in het gebied zijn waar aanwezige personen buitenshuis gebruik van kunnen maken bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.

13.6 Te overwegen maatregelen in dit bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan voor ArenAPoort West ziet in hoofdzaak op het consolideren van het bestaand stedelijk gebied zoals dat in de afgelopen decennia tot stand gekomen is. Ten opzichte van de geldende planologische regeling is er een afname in programma. Dat heeft vooral te maken met het beperken van de ruimte voor kantoren in navolging van de kantorenstrategie. Het volume wordt teruggebracht naar het in erfpacht uitgegeven volume, met een resterende ruimte van 30.000 m². Deze kan deels worden ingezet bij de nog lege kavels 15 (aan de noordwest zijde van de ArenA: 5.000 m² bvo), 9 (de kavel voor de voormalige woontoren Amsterdam naast Villa ArenA: 10.000 m² bvo) en kavel 12 (het gebouw van ID&T ofwel voormalig Living Tomorrow: 3.500 m² bvo). Het restant van 11.500 m² bvo is beschikbaar voor uitbreiding van bestaande kantoren in het zuidwestelijke deel van het plangebied (bestemming Gemengd - 5). In uitbreiding van de bestaande evenementengebouwen en detailhandelsvestigingen wordt niet voorzien. Wel is in de plinten van bestaande gebouwen de mogelijkheid om binnen beperkte bandbreedtes andere functies, zoals horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen toe te voegen. Deze functiewijziging is met name ingegeven door de wens tot verbetering van de leefbaarheid in het gebied te bevorderen en een langer verblijf van publiek in het gebied te bewerkstelligen.

Bronmaatregelen

Zoals de brandweer in haar advies al opmerkt, is het bestemmingsplan niet het geschikte instrument om bronmaatregelen te treffen. Buiten het bestemmingsplan is het de intentie van de gemeente om nauw in contact met het Ministerie en Prorail invloed uit te oefenen om de veiligheid op het spoor in de stedelijke omgeving voortdurend op de agenda te houden en de infrabeheerder aan te spreken op de uitvoering van landelijk beleid aangaande railveiligheid.

Effectbeperkende maatregelen

In het onderhavige bestemmingsplan ArenAPoort West wordt geen (nieuwe) bebouwing binnen de plasbrandzone (30 meter vanaf de buitenste rand van het spoor) of boven het spoor mogelijk wordt gemaakt. Uitzondering vormt de directe omgeving van het station Amsterdam Bijlmer ArenA. Hier is reeds bestaande bebouwing aanwezig op en onder het spoor, met het station Amsterdam Bijlmer ArenA en de daaronder gelegen bebouwing waar o.a. stationsvoorzieningen, winkels en de sport en horecalocatie CU zijn gevestigd. Deze bebouwing is destijds met in achtneming van veiligheidsvoorschriften en daaruitvolgende veiligheidsmaatregelen tot stand gebracht. Nieuwe bebouwing wordt ter plaatse van het spoor (in de bestemming V-3) niet toegestaan, behalve als vooraf door middel van externe veiligheidsonderzoek is aangetoond dat externe veiligheidsrisico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor geen belemmering opleveren en na een expliciete verantwoording door het bevoegd gezag.

Voor mogelijke bouwaanvragen voor wijziging, uitbreiding of nieuwbouw van gebouwen, wordt ervan uitgegaan dat deze via de toets aan het Bouwbesluit m.b.t. extra gebouwvoorzieningen zoals voor alarmering en ontruiming via een centrale omroepinstallatie, zullen voldoen aan het Bouwbesluit en de nieuwe bouwvoorschriften in het kader van het Basisnet Spoor. Dit wordt getoetst in het kader van aanvragen om omgevingsvergunning. Op dit punt zijn dan ook geen knelpunten te verwachten en worden in het kader van dit bestemmingsplan geen nadere effectgerichte maatregelen nodig geacht en zijn geen belemmeringen in de uitvoering van het bestemmingsplan te verwachten.

Zelfredzaamheid

In het plangebied zijn in de huidige situatie geen functies voor minder zelfredzame gebruikers (als

kinderdagverblijven, (basis)onderwijsinstellingen psychiatrische en medische zorginstellingen en gesloten inrichtingen) gevestigd. In de bestemmingen binnen de 100 meterzone vanaf het spoor geldt voor alle functies dat geen gebruik voor minder zelfredzame personen is toegestaan.

Bij maatregelen ter bevordering van de (zelf)redzaamheid liggen de acties ten aanzien van calamiteitenbestrijding en hulpverlening, als ook ten aanzien van voorlichting, opleiding en oefening, vooral op het gebied van de organisatie en (risico)communicatie met en door nood- en hulpdiensten en het opstellen van goede nood- en ontruimingsplannen voor het gebied langs het spoor. Zoals het Calamiteitenplan Spoor, het Regionaal Risicoprofiel, de opzet van centrale omroepinstallaties in het gebied, een opstelling van een gebiedsevacuatieplan, de inrichting van de openbare ruimte met duidelijke signalering voor vluchtroutes. In dit verband is van belang op te merken dat Brandweer Amsterdam-Amstelland samen met de Bestuursdienst (directie Openbare Orde en Veiligheid) en voorlichters van de gemeente een project start ten behoeve van risicocommunicatie. Ook de externe veiligheid van de spoorzones in Amsterdam komt hierbij aan de orde.

Deze maatregelen liggen verder buiten het kader van dit bestemmingsplan.

13.7 Conclusie

13.7.1 Plaatsgebonden risico

Ter plaatse van ArenApoort West leidt het transport van gevaarlijke stoffen niet tot een plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Wel is in de Circulaire een veiligheidszone van 1 meter opgenomen, zodat overbouw van het spoor voorkomen kan worden. Binnen de bestemming Verkeer - 3 is reeds sprake van bestaande bebouwing, namelijk het station en bijbehorende voorzieningen.

13.7.2 Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en twee toekomstige bebouwingssituaties.

- In de huidige situatie is het groepsrisico gelijk aan de oriëntatiewaarde.
- Door realisatie van het bestemmingsplan neemt het groepsrisico in zeer geringe mate af (van 1.004 naar 0.970, resp. 0.996).
- Daarbij is het homogeen model met een factor 0.970 ten opzichte van de oriëntatiewaarde gunstiger dan het concentratiemodel (factor 0.996).

Op grond van het bepaalde in de Circulaire is een formele verantwoording niet vereist. Wel geeft de in het kader van de hele gebiedsontwikkeling langs het spoor vastgestelde Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam aanleiding tot een algemene verantwoording met aanbevelingen voor bron- en effectgerichte maatregelen, als maatregelen ter bevordering van (zelf)redzaamheid. Met de Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam is aan deze algemene verantwoording uitvoering gegeven. In bovenstaande paragraaf 12.4 is hiervan een samenvatting gegeven en is geformuleerd tot welke concrete maatregelen dit in dit bestemmingsplan heeft geleid.

Zowel het plaatsgebonden als het groepsrisico leiden niet tot knelpunten in de uitvoering van het bestemmingsplan.

13.7.3 Effectbeperkende maatregelen en hulpverlening

Met betrekking tot het beperken van de effecten en hulpverlening voor het geval dat zich een calamiteit voordoet, heeft de regionale brandweer advies uitgebracht. Het bestemmingsplan voorziet niet in substantiële ontwikkeling, maar per saldo in een minder omvangrijk programma dan in de geldende planregeling. Het bestemmingsplan voorziet in beperkende regels t.a.v. nieuwbouw op en rond het spoor en in een beperkt gebruik voor niet (zelf)redzame personen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de aanbevelingen van het brandweeradvies en wordt ook overigens verantwoord omgegaan met de mogelijke gevolgen van calamiteiten op het spoor. Verdere beperkingen volgen uit de bouweisen in het Bouwbesluit en in buiten het bestemmingsplan te maatregelen van organisatorische aard.

Hoofdstuk 14 Hoogbouwaspecten

14.1 Beleid en regelgeving

14.1.1 Hoogbouw, Beleid en Instrument

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect dat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouw effectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen. Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de Structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.

14.2 Beoordeling en resultaten onderzoek

HER i.r.t. ArenAPoort West

In de Structuurvisie is ArenAPoort West opgenomen in de hoogbouwstimuleringszone langs de spoorlijn in Zuidoost. Een HER is hier niet verplicht maar wordt wel aanbevolen. In de stimuleringszones is bouwen tot 60 meter hoogte mogelijk en bij belangrijke knooppunten, zoals station Amsterdam Bijlmer ArenA, liefst nog hoger. In ArenAPoort West is dit beleid op basis van voorgaande structuur- en bestemmingsplannen al grotendeels gerealiseerd: de ArenA is ruim 70 meter hoog en de Oval Tower bijna 100 meter. De op basis van de voorheen in het geldende bestemmingsplan Amsterdam Centrumgebied Zuidoost voorziene ruimte voor twee torens van 150 meter hoogte, zijn komen te vervallen. Een was voorzien op kavel 17, waar inmiddels een ander plan is gerealiseerd met een kantoor, het voorgebouw van de Ziggo Dome en een nog te bouwen hotel die een maximum bouwhoogte hebben van 40 meter. Het nieuwe bestemmingsplan gaat uit van de gewijzigde hoogte van 40 meter. Op kavel 9 waar de tweede toren van 150 meter was voorzien, voorziet het nieuwe bestemmingsplan in bebouwing met een maximum bouwhoogte van 40 meter. Een initiatief net buiten het plangebied voorzag op het terrein van Atlas ArenA in twee torens tot 150 meter hoogte, is eveneens vervangen door een plan voor een hotel op Atlas van 45 meter hoog.

Aangezien het bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe bouwhoogtes van meer dan 40 meter is een HER niet aan de orde.

Landschappelijke inpassing

Om de landschappelijke inpassing te toetsen is in voorgaande studies de impact van de torens vanuit

verschillende standpunten onderzocht en als positief beoordeeld. Dit hield ook stand in het besluit van de Raad van State naar aanleiding van een aantal zienswijzen: *“dat de centraal in het plangebied gelegen ArenA en in de omgeving daarvan reeds aanwezige kantoorgebouwen bepalend zijn voor de stedenbouwkundige schaal. (...) Deze blijven ook zonder de voorgestelde hoogbouw zeer goed zichtbaar vanuit een groot deel van het Groengebied Amstelland. (...) De openheid in het Groengebied Amstelland zal niet voor het eerst worden beperkt, maar het uitzicht vanaf dit gebied zal door de hoogbouw veranderen.”*

Een deel van de indertijd geplande hoogbouw is inmiddels gerealiseerd. Hierdoor neemt de impact van nieuwe initiatieven verder af. Dit is ook zichtbaar in de actualisaties van de HER. De wijzigingen in Getz vallen vanuit een aantal standpunten nauwelijks op en dit geldt ook voor de toren op Atlas ArenA. Daarnaast zijn de twee torens van 150 meter hoogte uit het Centrumgebied Zuidoost vervallen. Op één locatie is inmiddels het entreeplein van de Ziggo Dome gerealiseerd en de andere locatie, vóór Villa Arena, heeft in ArenAPoort West een uit te werken gemengde bestemming gekregen met een maximum hoogte van 40 meter. Getz is vooralsnog niet gerealiseerd. De Structuurvisie noch het bestemmingsplan ArenAPoort West geven derhalve aanleiding om de landschappelijke inpassing te actualiseren.

Stedenbouwkundige inpassing

Met het vervallen van de torens van 150 meter hoogte verliest ArenAPoort een verticaal accent en daarmee een duidelijk herkenningspunt vanuit de omgeving en de Arenaboulevard. Hoogte is echter slechts één middel. Dankzij ontwikkelingen in de verlichtingstechniek zijn nieuwe herkenningspunten ontstaan, met de Ziggo Dome als voorbeeld. De LED-gevel van de Ziggo Dome refereert bovendien aan andere locaties in de wereld waar entertainment een belangrijke functie vervult.

Vliegroutes en Straalpaden

Bestemmingsplannen moeten in overeenstemming zijn met het luchthavenindelingbesluit (LIB) uit februari 2003. In het Luchthavenindelingsbesluit zijn de maximale bouwhoogtes rond Schiphol vastgelegd. In het verlengde van de banen gelden hoogtebeperkingen in verband met het veilig aanvliegen (obstakelvrije zones). ArenAPoort West ligt volledig in de obstakelvrije zone van de Buitenveldertbaan. Op grond van het LIB geldt hier een maximale bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). De maximale bouwhoogte geldt ook voor installaties. Hogere constructies zoals bouwkransen zijn alleen toegestaan indien dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de wet.

Ter hoogte van de Utrechtboog en metrostation Strandvliet wordt het plangebied deels doorsneden door de straalpadverbinding Amsterdam – Hilversum (KPN-torens). De maximale bouwhoogte bedraagt hier 62 meter. Aangezien de straalverbinding min of meer samenvalt met de spoorbestemming levert dit geen beperking op voor deze bestemming.

Windhindereffecten

Naar aanleiding van de beoogde torens van 150 meter hoog is uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten van windhinder en naar maatregelen om deze te beperken. Vooral van de beoogde woontoren op kavel 9 (naast Villa ArenA) zijn in alle planstadia (tot en met DO) de windeffecten onderzocht. Dit onderzoek had zowel betrekking op het windklimaat in de openbare ruimte rond de toren als op de windbelasting op het dak van de Amsterdam ArenA. Ten aanzien van het dak levert een hogere windbelasting constructief geen grote problemen op. Wel dienen een aantal dakpanelen versterkt te worden. Daarnaast leidt een toename van de windsnelheid op 70 meter hoogte tot beperking van de mogelijkheden om het dak te openen of te sluiten. De toren heeft hierdoor invloed op de bedrijfsvoering

ArenAPoort West (vastgesteld)

van de ArenA. Het onderzoek op maaiveldniveau richtte zich op de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en het voorkomen van gevaarlijke situaties (rukwinden). Voor een goed windklimaat waren naast maatregelen aan het gebouw, in de vorm van overkragende verdiepingen, op een aantal locaties maatregelen in de omgeving noodzakelijk zoals het plaatsen van windschermen langs de Stramanweg.

Zoals hierboven al aangegeven bevat het nieuwe bestemmingsplan geen nieuwe grote bouwhoogtes en worden daarmee mogelijke, nadelige windhindereffecten voorkomen.

Effecten schaduwwerking

Vrijwel alle bouwinitiatieven in ArenAPoort West zijn onderzocht op schaduwwerking. Hierbij is vooral de bezonning van de openbare ruimte maatgevend. Bij de herinrichting van de Arena boulevard heeft dit bijvoorbeeld geleid tot terrassen op enige afstand van de gevel. Schaduwwerking is niet alleen afhankelijk van hoogbouw. Bezonningsstudies d.m.v. schaalmodellen of computersimulaties is eigenlijk bij alle bouwinitiatieven gewenst, maar is niet verplicht.

14.3 Conclusie

Windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 15 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

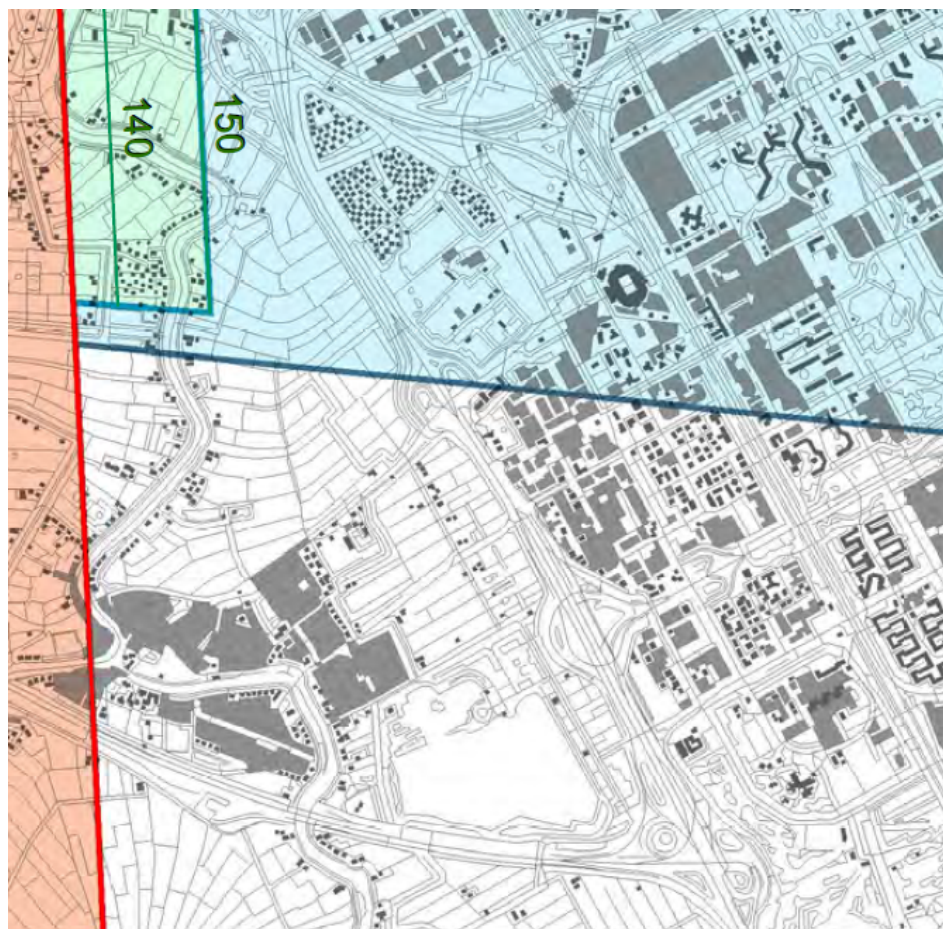
In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Overigens wordt het LIB rond 2013/2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

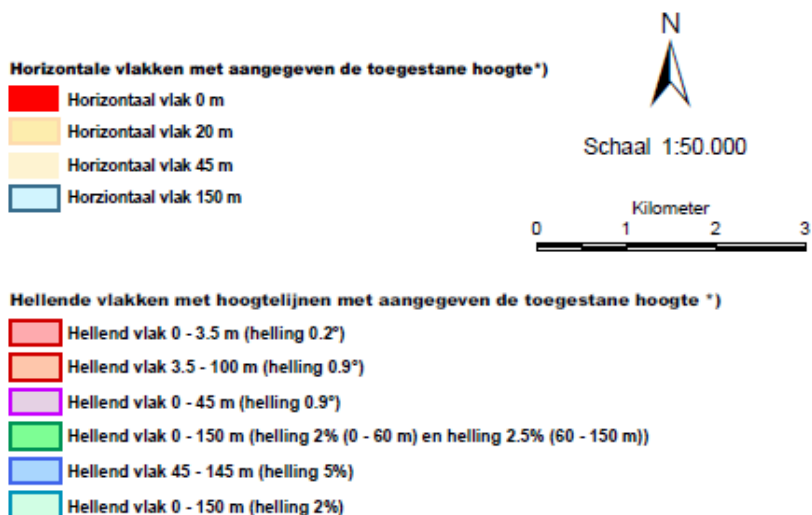
Het voorliggende plan valt deels binnen het beperkingengebied. Met uitzondering van de hoek van de kruising van Hoogoorddreef en Holterbergweg geldt voor heel ArenApoort-West vanuit het LIB een hoogtebeperking vanaf het horizontaal vlak op 150 meter hoogte, gemeten vanaf het peil van Schiphol.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn geen bouwhoogtes toegestaan van 150 meter. Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB. Onderstaand een uitsnede uit de hoogtebeperkingen kaart LIB.



Overzichtskaart Hoogtebeperkingen

bij het luchthavenindelingbesluit voor de luchthaven Schiphol



De hoogtebeperkingen zijn aangegeven in bijlage 4 schaal 1:10.000 bij het luchthavenindelingbesluit.

***) Alle hoogtematen worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: - 4.00 m N.A.P. (voorbeeld hoogtemaat 45 m is hoogtebeperking van 41 m +N.A.P.)**

2011

Hoofdstuk 16 Milieuhinder bedrijvigheid

16.1 Algemeen

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

16.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering en toegestane milieucategorieën binnen het plangebied

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (SBI = Standaard Bedrijven Indeling) een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Voor een gebied waar (licht) milieuhinderlijke en milieugevoelige functies gemengd zijn, zoals in het plangebied van het voorliggende plan, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In dit gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een 'rustige woonwijk'. Dit omgevingstype 'rustige woonwijk' houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een 'rustig buitengebied', een stiltegebied of een natuurgebied. In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels en horeca.

Vanuit het streven om van het plangebied een levendig centrumgebied te maken, kan, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, een wat ruimer regime worden toegepast.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, in het algemeen functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2. Station Amsterdam Bijlmer ArenA, stadion Amsterdam ArenA vormen met een categorie 3.2, respectievelijk 4.2 de uitzonderingen hierop. De categorietoedeling van deze inrichtingen is vooral bepaald naar het aspect geluid.

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de "Staat van inrichtingen plaatsvinden". Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de wijzigingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief

aangegeven.

In het bestemmingsplangebied zijn vooral kantoren, perifere en grootschalige detailhandel, evenementengebouwen, en daarnaast, op kleiner schaalniveau, horecabedrijven en dienstverlening. In het nieuwe bestemmingsplan blijft dat zo, waarbij in de plinten meer van deze kleinschaliger functies als horeca, dienstverlening, cultuur en ontspanning kunnen worden toegevoegd.

Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen voor de geluidgevoelige functie wonen in het zuidwestelijk deel van het plangebied. De functie wonen zit al in de huidige planregeling (kavel 9) maar wordt in dit plan verplaatst naar het zuidwestelijk deel van het plangebied. Ook zit al een woonfunctie in het huidige bestemmingsplan Getz welk plangebied temidden van het onderhavige plangebied ligt. Op voorhand zijn geen knelpunten van de in en net buiten het plangebied gelegen bedrijven te verwachten, al zal ten tijde van concrete initiatieven in het kader van de te doorlopen wijzigingsprocedure nader onderzoek in verband met geluid en een te verlenen hogere grenswaarden noodzakelijk zijn. Meer hierover is beschreven in het hoofdstuk geluid en in de als bijlagen bij deze toelichting gevoegde geluidsonderzoeken.

Onderstaand de resultaten van de actuele bedrijveninventarisatie en de invloed daarvan op de woonfunctie.

16.3 Resultaten onderzoeken

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft in het kader van de opstelling van dit bestemmingsplan een actuele bedrijveninventarisatie voor het plangebied en directe omgeving opgesteld (rapportage 'Quickscan Bedrijveninventarisatie Bestemmingsplan ArenaPoort West', concept 11 maart 2013).

In de Quick scan is geïnventariseerd welke bedrijven in en rond het plan aanwezig zijn die qua milieuthema's zoals geluid, externe veiligheid, geurhinder en dergelijke relevant zijn voor het plan. Met daarbij extra aandacht voor de gevolgen op de bestaande bedrijven indien de bestemming woonfunctie naar de zuid/zuidwest hoek van het plangebied wordt verplaatst.

Onderstaand een tweetal overzichten van de relevante inrichtingen in het plangebied, met de daaraan toegekende milieuhindercategorieën en bijbehorende richtafstanden. Daarbij is tevens per inrichting aangegeven of het al dan niet vergunningplichtig is (Type C inrichtingen zijn vergunningplichtig en type B valt onder het Activiteitenbesluit).

SQUTXO	LOCATIEADRES	NAAM	WETTELIJK	SBI 1993	SBI 2008	HOOFD SBI OMSCHRIJVING
2	Arena boulevard 600	Pathe Arena	Type C-ver	9213	5914	Bioscopen
2	Arena boulevard 590	HEINEKEN MUSIC HALL	Type B	9232	9004	Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen
4.2	Arena boulevard 1	Stadion Amsterdam CV, ARENA	Type C-ver	926	931	Stadions en openlucht ijsbanen
2	Holterbergweg 0	Ziggo Dome	Type C-ver	9232	9004	Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen
3.2	Hoogoordplein	Station Bijlmer Arena	Type C-ver	601	491/492	Bus-, tram- en metrostations
2	De Entree 7a	Ballorig	Type B	9232	9004	Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen

Voor elk relevant bedrijf is uitgezocht wat de aanbevolen richtafstanden zijn per milieuthema. Van de bedrijven is aan de hand van lijst 1 van het boekje "Bedrijven en milieuzonering VNG Editie 2009" nagegaan welke richtafstanden moeten worden gehanteerd ten opzicht van gevoelige functies (woningen). De richtafstanden zijn gebaseerd op de vier milieuthema's. Voor een goede ruimtelijke ordening dienen bij de onderstaande bedrijven met de gegeven richtafstanden ten opzichte van gevoelige

functies zoals woningen.

LOCATIEADRES		NAAM	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	AFSTAND
Arena boulevard 600	1101DS Amsterdam Zuidoost	Pathe Arena	0	0	30	0	30
Arena boulevard 590	1101DS Amsterdam Zuidoost	HEINEKEN MUSIC HALL	0	0	30	0	30
Arena boulevard 1	1101AX Amsterdam Zuidoost	Stadion Amsterdam CV, ARENA	0	0	300	50	300
De Passage 100	1101 AZ Amsterdam Zuidoost	Ziggo Dome	0	0	30	0	30
Hoogoordplein	Amsterdam Zuidoost	Station Amsterdam Bijlmer ArenA	0	0	100	50	100
De Entree 7a	1101 BH Amsterdam Zuidoost	Ballorig	0	0	30	0	30

Op onderstaande afbeelding zijn de inrichtingen in en om het plangebied weergegeven, waarbij de begrenzing van de inrichting (paars), de milieucirkels (oranje) en het woongebied (geel) zijn aangeduid.



Gebied ArenAPoort West is te beschouwen als een 'gemengd gebied'.

De richtafstand voor het stadion Amsterdam Arena ten opzichte van beoogde woningen is bepaald op 200 meter. Voor de andere publiekstrekkingen met een milieuhindercategorie 2, is dat 10 meter.

De huidige milieuvergunning van stadion ArenaA biedt ruimte voor 18 grote en 34 kleine evenementen, waarbij op die momenten een hogere geluidbelasting is toegestaan. Indien in het bestemmingsplan woningbouw binnen de richtafstand mogelijk wordt gemaakt kan dit resulteren in onnodig veel hinder voor de bewoners ten gevolge van de evenementen die daar plaatsvinden. In dit geval ligt de grens van de beoogde woningbouwlocatie op het dichtstbijzijnde punt op 206 meter.

Voor Station Bijlmer Arena geldt dat bij realisatie van woningen op de beoogde woonlocatie ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met een richtafstand van 50 meter.

ArenAPoort West (vastgesteld)

Woningbouw binnen deze afstand is niet wenselijk in verband met de hoge geluidbelasting op die woningen. Het station ligt echter op een afstand van ruim meer dan 200 meter.

De overige in het plangebied gevestigde bedrijven als de Heineken Music Hall en Ziggo Dome liggen op meer dan voldoende afstand. Bij de Ziggo Dome is extra milieuruimte voor evenementen met een hogere geluidbelasting verleend.

Ofschoon de formele richtafstanden laten zien dat de beoogde woonfunctie geen belemmering van de zittende bedrijven hoeft te ondervinden, moet wel nader onderzocht worden in hoeverre de woningbouw de vergunde rechten van deze bedrijven nog negatief kan beïnvloeden, gelet op de extra vergunde ruimte voor incidentele overschrijding van de maximum geluidsniveaus bij de toegekende evenementen. Dit punt vergt nog nadere nuancering en afstemming.

De relevante bedrijven in de omgeving van het plangebied, bevinden zich alle ten zuiden (Amstel III Oos) en westen (Amstel III West) van het plangebied. In Amstel III Oost zijn vooral kantoren en lichte bedrijvigheid t/m categorie 2 met een richtafstand van 10 meter toegestaan. In Amstel III West zijn bedrijven toegestaan t/m categorie 3.1 met een richtafstand van 30 meter. Deze bedrijven leveren geen belemmeringen op voor de beoogde woonfunctie en vice versa.

16.4 Conclusie

De milieuruimte voor de gevestigde en toegestane bedrijven in en om het plangebied hoeven op voorhand de beoogde woningbouw niet te belemmeren. Voor de in het plangebied gevestigde bedrijven geldt dat vanwege op de vergunde milieuruimte, waarbij per jaar een aantal overschrijdingen bij evenementen is toegestaan, nadere nuancering en afstemming nodig is. Dat geldt vooral voor de Amsterdam ArenA, de Ziggo Dome en Heineken Music Hall.

Hoofdstuk 17 Natuur en Landschap

17.1 Algemeen

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

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

Daarnaast kunnen individuele diersoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

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

17.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

17.2.1 Natuurbeschermingswet

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

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

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

17.2.2 Flora en faunawet

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

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

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

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

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

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

17.3 Resultaten onderzoeken

Door het Beleidsteam Stad van de Dienst Ruimtelijke Ordening is in april 2012 een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd.

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een Natura 2000-gebied. De natuurwaarden in het plangebied zijn beperkt. In het plangebied komen geen beschermde soorten voor waarvoor bij ruimtelijke ingrepen een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is. Negatieve effecten op broedvogels in het gebied kunnen worden voorkomen door bij planning van werkzaamheden rekening te houden met de broedperiode van de vogels.

Bij de bestaande bebouwing moet rekening worden gehouden met op het dak broedende vogels (meeuwen en visdiefjes).

Het bestemmingsplan maakt bebouwing van de laatste braakliggende kavels mogelijk. Op de kavel langs de Holterbergweg gaan mogelijk groeiplaatsen van rietorchissen verloren. In 2011 en 2012 zijn er geen rietorchissen aangetroffen. De kavels aan de noordkant van de ArenA zijn bestraat en hebben geen ecologische waarde.

Bij werkzaamheden op braakliggende terreinen kan voor rietorchissen gebruik gemaakt worden van een gedragscode, bijvoorbeeld die van de Gemeente Amsterdam. Een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet is dan niet nodig. Aanbevolen wordt om voorafgaand aan geplande uitvoeringswerkzaamheden in de maand juni nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van rietorchissen te doen.

17.4 Conclusie

De Nb-wet en de Ffw staan de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 18 Water

18.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* (AGV) is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de Amstel. Het nautisch beheer ligt bij Waternet. Stadsdeel Zuidoost is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

18.2 Regelgeving en beleid

18.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels

vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

18.2.2 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

18.2.3 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstroming risico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteren de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

18.2.4 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

18.2.5 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

18.2.6 Keur AGV

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

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan

1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

18.2.7 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

18.2.8 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

18.3 Watertoets

Op 17 april 2012 heeft Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) een Wateradvies uitgebracht (Wateradvies ArenAPoort West Technische onderbouwing van de waterparagraaf in het bestemmingsplan, projectnummer 171827, 10 april 2012).

In het onderstaande volgt een samenvatting van dit rapport en de daarin opgenomen aanbevelingen.

Ontwikkelplannen en ambities

Plangebied ArenAPoort West is een dynamisch gebied dat in het afgelopen decennium actief is ontwikkeld. Het huidige bestemmingsplan voor dit gebied is vastgesteld in 1998. Het bestemmingsplan is anno 2012 aan vernieuwing toe. Projectbureau Zuidooitlob is, namens de Gemeente Amsterdam, een nieuw bestemmingsplan aan het voorbereiden. Ten behoeve hiervan is een waterparagraaf noodzakelijk. Dit wateradvies is de onderlegger voor de waterparagraaf van het bestemmingsplan. Het wateradvies beschouwt de voltooide ontwikkelingen en schept de voorwaarden op watergebied voor de komende ontwikkelingen.

Aan de basis van de stedenbouwkundige ontwikkelingen in het gebied ArenAPoort West ligt het Stedenbouwkundig Plan Centrumgebied Amsterdam Zuidoost. Dit plan is in 1997 vastgesteld en is anno 2012 grotendeels uitgevoerd. Van een ontwikkelingsstrategie is daarom geen sprake meer. De meeste projectontwikkelingen in het gebied zijn gerealiseerd. Enkele ontwikkelingen (Getz, kavel 9 en kavel 12) zijn vanwege het huidige economische klimaat tijdelijk uitgesteld.

Beschrijving gebied

Binnen het plangebied ArenAPoort West kunnen een aantal grote projectontwikkelingen worden onderscheiden:

- Het Station Bijlmer
- De Amsterdam ArenA
- De ArenA Boulevard

- De Heineken Music Hall (HMH) (kavel 8)
- Pathé (kavel 5)
- De Ziggo Dome (kavel 17 en 17a)
- Villa ArenA en de kantoorstorens (kavel 10 en 11)
- De Entree (kavel 13)
- Het Getz Entertainment Center (nu: tijdelijk ArenA-Park) (kavel 7)
- Kavel 9
- Kavel 12

Van deze ontwikkelingen zijn alleen Getz, kavel 9 en kavel 12 nog niet gerealiseerd.

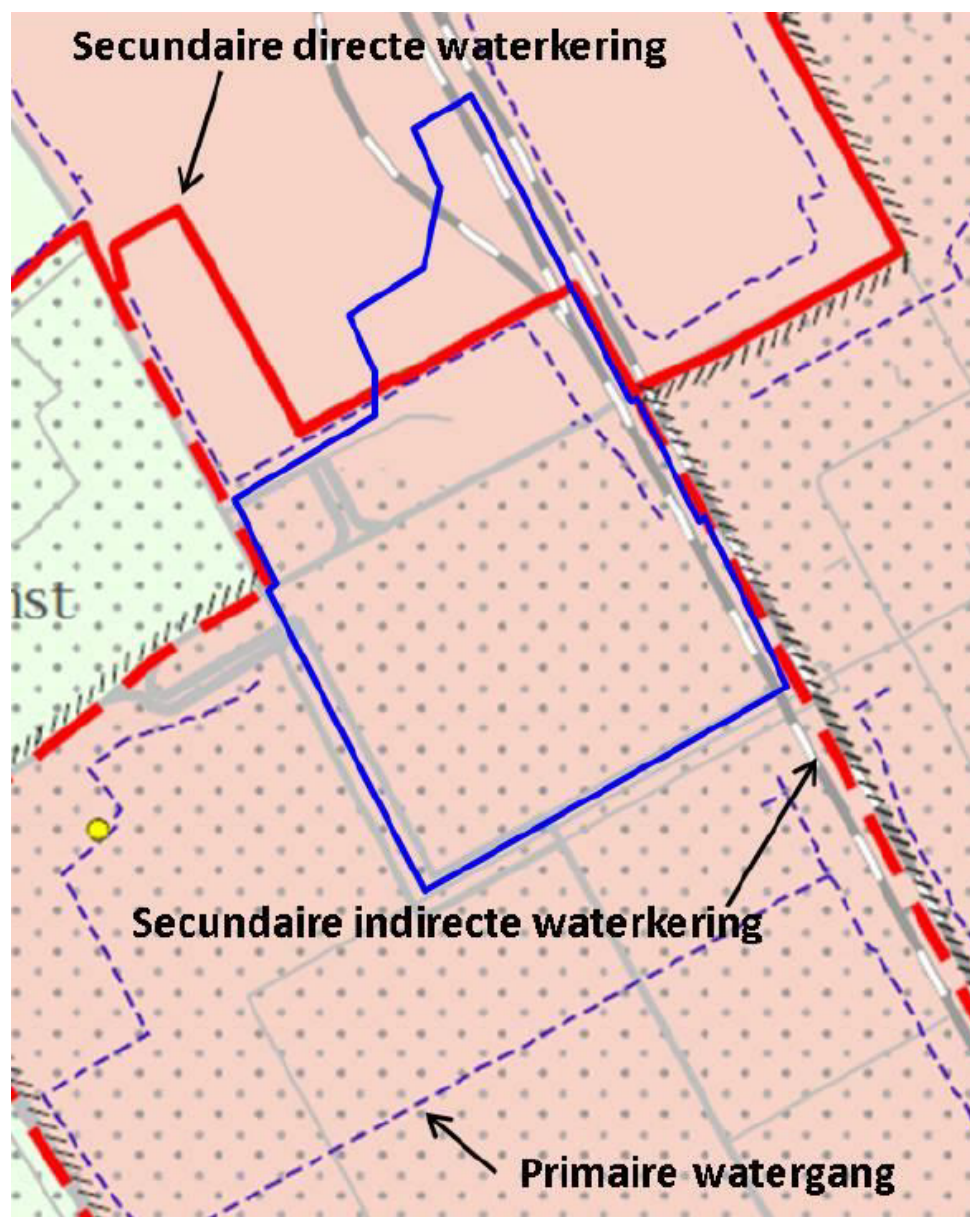
Water in de eindsituatie

Hemelwater

In het gehele plangebied is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd. Hierbij is het hemelwater zoveel mogelijk afgekoppeld. Grote dakoppervlakken en voetgangersgebieden worden rechtstreeks geloosd op het oppervlaktewater. Neerslagwater dat valt op parkeerplaatsen wordt via een voorziening gereinigd en vervolgens geloosd op het oppervlaktewater. De nog te realiseren projecten, Getz, kavel 9 en kavel 12, worden op dezelfde wijze uitgevoerd. De drukke autowegen in het gebied (de Holterbergweg en de Burgemeester Stramanweg) zijn niet afgekoppeld. Neerslagwater dat op verkeers intensieve wegen valt, wordt afgevoerd via het rioolstelsel in verband met de in het water aanwezige verontreinigingen.

Waterkeringen

In het noordelijk deel van het plangebied bevindt zich een secundaire, directe waterkering rondom de kavel Endemol en de noordzijde langs de watergang De Loper. Deze waterkering scheidt polder De Nieuwe Bullewijk van de sportparken in de Venserpolder, waar een ander polderpeil wordt gehandhaafd (zie onderstaande figuur). Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich een secundaire indirecte waterkering onder het spoorlichaam. Het tracé van de verholen kering ter plaatse van het station Bijlmer ArenA is vanwege grondwatermaatregelen aangepast: ter plaatse van de voetgangers promenade onder het station Bijlmer is de waterkering 50 m in oostelijke richting verplaatst. De overige ontwikkelingen binnen het plangebied hebben geen invloed op de ligging van de bestaande waterkeringen. De waterkering is voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".



Oppervlaktewater

Binnen het plangebied liggen alle watergangen in polder De Nieuwe Bullewijk.

Het waterpeil in deze polder is en blijft ongewijzigd op NAP -4,7 m. Onderdeel van de stedenbouwkundige vernieuwing in het plangebied is de verbetering van het watersysteem volgens het Stedelijk Waterplan. In het kader van het vergroten van de waterberging in het gebied zijn, conform het Stedelijk waterplan, een aantal verbeteringen aan het watersysteem uitgevoerd:

- Onder de ArenA Boulevard, bij het station Bijlmer ArenA, zijn twee duikers vervangen door een watergang. De watergang is deels overkluisd, zodat de ArenA Boulevard ongestoord doorloopt richting station Bijlmer ArenA.
- De primaire watergang bij de Ziggo Dome is omwille van de functionaliteit van het laad- en los-dek van de Ziggo Dome circa 10 meter naar het oosten, richting de Holterbergweg, verplaatst. De

afmeting en bergingscapaciteit van de watergang is gelijk gebleven.

- Er is een watergang langs de Villa ArenA gegraven. Deze watergang is onderdeel van het stedelijk waterplan en is aangemerkt als primaire watergang.

Een nog te realiseren onderdeel van het Stedelijk Waterplan is de verlenging van de watergang langs de Holterbergweg tot aan de Hoogoorddreef en vervolgens naar het zuiden langs kavel 206A (in plangebied Amstel III) tot aan de watergang De Molenwetering. Hiermee wordt de singel rondom het plangebied voltooid. De verwachting is dat de watergang langs de Holterbergweg, tussen de Entree en de Molenwetering, in de komende jaren wordt gerealiseerd.

Voor de kwaliteit van het oppervlaktewater is het belangrijk dat alle watergangen en waterpartijen met elkaar in verbinding staan door middel van duikers met een voldoende grote diameter. Voor de kwaliteit van het oppervlaktewater moet rekening gehouden worden met de materiaalkeuze van de gevels en oevers die in het water worden gebouwd. Er mogen geen materialen worden gebruikt die uit kunnen logen, en de waterkwaliteit kunnen beïnvloeden.

Oeverbekleding

In het gehele plangebied is één oeverzijde van de watergangen als natuurlijke taludoever is uitgevoerd en de tegenoverliggende oeverzijde is een verticale, verharde oever, bestaand uit beton of stalen damwandplanken. De verticale oevers worden vaak toegepast vanwege ruimtegebrek op de kavel. Met 45 à 50% aan onverharde, natuurvriendelijke, taludoevers wordt de Amsterdamse doelstellingen voor de aanleg van deze oevers (25%) ruimschoots gehaald.

Watercompensatie

Het plangebied ArenAPoort West bevindt zich in twee watersystemen: de Venserpolder en de polder De Nieuwe Bullewijk. De watercompensatie wordt per polder beschouwd.

Polder de Nieuwe Bullewijk

De hoeveelheid oppervlaktewater in polder De Nieuwe Bullewijk was aanvankelijk gering. Om de bergingscapaciteit te vergroten is in 2003 het Stedelijk Waterplan De Bullewijk opgesteld. De ontwikkeling van het watersysteem (Stedelijk Waterplan De Bullewijk) is hierdoor gekoppeld aan de stedenbouwkundige ontwikkelingen (Stedenbouwkundig Plan Centrumgebied Amsterdam Zuidoost).

Het kader van het Stedelijk Waterplan De Bullewijk is de gehele polder De Nieuwe Bullewijk. Het plangebied ArenAPoort West is slechts een klein gedeelte hiervan. In het kader van het Stedelijk Waterplan mogen nieuwe wateroppervlakten, verhardingen en dempingen binnen de polder tegen elkaar worden weggestreept.

Het wateroppervlak in De Nieuwe Bullewijk is sinds 1998 vergroot van 30 ha. naar 36 ha. In 2008 is in gezamenlijk overleg tussen de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en Waternet geconcludeerd dat op basis van de geactualiseerde kengetallen aan de wateropgave zoals opgenomen in het Stedelijk Waterplan De Bullewijk, voor wat het Amstel III gebied betreft is voldaan. Het plangebied ArenAPoort West is een onderdeel van het Amstel III gebied.

Binnen de polder de Nieuwe Bullewijk betekent dit dat aan de wateropgave is voldaan indien de watergangen langs de Holterbergweg tot aan de Hoogoorddreef is aangelegd (ca. 1915 m²). De nieuw te graven watergang ten zuiden van de Hoogoorddreef valt buiten het plangebied. Het uitgangspunt is dat alle kavels binnen het plangebied volledig verhard zijn bestemd.

Venserpolder

Het noordelijke gedeelte van het plangebied bevindt zich in een andere polder, de Venserpolder. Hier liggen sportvelden die in de toekomst waarschijnlijk verhard gaan worden. Deze sportvelden moeten bij verharding volledig gecompenseerd worden. De watercompensatie bedraagt 10% van de totale oppervlakte van de toegenomen verharding en moet ergens in de Venserpolder, buiten dit plangebied, plaats vinden.

Grondwater

Bij toepassing van de gemeentelijke grondwaternorm worden de grondwatereffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen getoetst. Daarbij moet zowel gekeken worden naar het effect op de bestaande omgeving, als de grondwaterstanden die optreden in de nieuw te ontwikkelen gebieden. Voor nieuw in te richten kavels in het plangebied ArenAPoort West betekent dit concreet dat de ontwatering (de ruimte tussen het maaiveld en de grondwaterstand) maximaal 1 keer in de 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen minder mag zijn dan 0,5 m onder het maaiveld, indien er kruipruimteloos wordt gebouwd. Het bouwen zonder kruipruimten is een uitgangspunt van de ontwikkeling van het plangebied. Daarnaast mag de grondwatersituatie in de bestaande omgeving niet verslechteren.

Uit de grondwateronderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd, zijn de volgende mitigerende maatregelen voortgekomen:

- Het advies uit de grondwatertoets Ziggo Dome luidde om een grindkoffer onder een deel van de vloer van de vluchtroute Ziggo Dome aan te brengen. Dit advies is in 2011 uitgevoerd. De drain in de grindkoffer is door middel van een overstortconstructie aangesloten op de watergang onder het laad- en losdek van de Ziggo Dome. Na de realisatie van de grindkoffer voldoet de vluchtroute van de Ziggo Dome aan de gemeentelijke grondwaternorm.
- Mogelijke grondwateroverlast die in 2006 bij de Villa ArenA isesignaleerd, is opgelost door het muurtje en het maaiveld aan de kant van de Burgemeester Stramanweg, het lading Dock van Villa ArenA, op te hogen.
- De grondwateroverlast die in 2003 bij het station Bijlmer ArenA isesignaleerd, is eveneens opgelost door het aanbrengen van twee grindkoffers onder de ArenA Boulevard, die beiden aangesloten zijn op de overkluisde watergang onder de ArenA Boulevard.

Om een voor het plangebied volledige grondwatersituatie weer te kunnen geven, is het grondwatermodel uit 2010 geactualiseerd. In de toekomstige grondwatersituatie is ervan uitgegaan dat Getz, de parkeerkelder onder kavel 9 en de onderdoorgang tussen kavel 9 en de Ziggo Dome zijn gerealiseerd. Op kavel 12 is geen ondergrondse constructie gepland. In het beoogde eindbeeld van het Stedenbouwkundig Plan blijkt dat het plangebied ArenAPoort West voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm voor het bouwen zonder kruipruimtes.

Advies

Bij nieuwe projectontwikkelingen met ondergrondse constructies, zoals Getz en kavel 9, moet opnieuw getoetst worden aan de grondwaternorm met een goede meetreeks aan actuele grondwaterstanden. Zowel Getz als de parkeerkelder onder kavel 9 zijn de laatste toevoegingen aan een al druk bezette ondergrond. Eerder gemeten grondwaterstanden van voor de bouw van de Ziggo Dome, zijn niet meer representatief voor het gebied rondom kavel 9. Een nieuwe meetreeks van grondwaterstanden over een aantal maanden is noodzakelijk voor een goed advies over eventuele grondwater verlagende maatregelen.

18.4 Conclusie

De waterhuishouding vormt geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan, mits bij een nieuwe ontwikkeling op kavel 9 met bovenstaand advies rekening wordt gehouden.

Hoofdstuk 19 Juridische planbeschrijving

19.1 Algemeen

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

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

19.2 Planvorm

Voorliggend bestemmingsplan heeft de vorm van een globaal eindplan.

Het bestemmingsplan voorziet hoofdzakelijk in de conservering van het bestaand stedelijk gebied, zoals dat de afgelopen decennia tot stand gebracht is.

Voor de kantoorfunctie wordt overeenkomstig de geldende kantorenstrategie de planologische ruimte voor kantoren ingeperkt ten opzichte van de vigerende planruimte. Het maximum volume is afgebakend naar de huidige in erfpacht uitgegeven volumes. Het restant van 30.000m² bvo dat is nog bestemd voor kantoorontwikkeling is enerzijds toebedeeld aan de nog onbebouwde kavels 9 (10.000 m² bvo via een uit te werken bestemming, een vermindering t.o.v. de 40.000 m² bvo in het vigerende bestemmingsplan), 12 (3.500 m² bvo cf. het volume van het bestaande gebouw waarin voorheen Living Tomorrow en nu het kantoor van ID&T is gevestigd) en 15 (naast Amsterdam ArenA met 5.000 m² bvo cf. volume in vigerende bestemmingsplan). Het overige restant van 11.500 m² bvo is als 'saldo' opgenomen als flexibele uitbreidingsruimte bij ruimtelijke aanpassingen bij transformaties voor de bestaande kantoren in het zuidwestelijk deel van het plangebied in de bestemming Gemengd - 5.

Voor de overige, bestaande functies, zoals de evenementen gebouwen stadion Amsterdam ArenA, Ziggo Dome, Heineken Music Hall, Pathé ArenA, het station Amsterdam Bijlmer ArenA, de woonmall Villa ArenA, een tweetal hotels en de bestaande horecavestigingen wordt de bestaande situatie vastgelegd en worden bestaande planologische rechten gerespecteerd. In Villa ArenA is wat meer ruimtegebruik mogelijk voor kleinschalige verblijfsfuncties als horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen.

Het plan voorziet daarnaast in de mogelijkheid meer diversiteit in functies aan te brengen door binnen bandbreedtes meer ruimte voor horeca, dienstverlening, cultuur en ontspanning, culturele voorzieningen toe te staan. Deze zijn beoogd in de plinten van bebouwing.

Er is, net als in voorgaand bestemmingsplan, een uitwerkingsregeling opgenomen voor een gemengde voorziening op de nog onbebouwde kavel 9, met functies als kantoor, hotel, horeca en grootschalige detailhandel. Het volume en het programma uit het vigerende plan, waarin nog in een woontoren van 150 meter hoogte was voorzien, zijn fors teruggedraaid. De bouwhoogte is teruggebracht naar 40 meter en er is in een bescheidener programma voorzien voor: kantoor (10.000 m² bvo); grootschalige detailhandel (2500 m² bvo) hotel; horeca (gezamenlijke omvang 1.000 m² bvo op de eerste twee en bovenste bouwlagen, met een maximum vestigingsomvang van 500 m² bvo); culturele voorzieningen en cultuur en ontspanning ((gezamenlijke omvang 1.000 m² bvo op de eerste twee en bovenste bouwlagen, met een maximum vestigingsomvang van 500 m² bvo).

Dit bestemmingsplan beoogt op deze wijze een eigentijdse flexibele, juridisch planologische regeling te bieden, waarbij voldaan wordt aan de opgave uit de kantorenstrategie en de ambitie leefbaarheid en verblijfsklimaat voor gebruikers en publiek te verbeteren en het bestaande gebied te optimaliseren als centrumstedelijk werk- en uitgaansgebied.

19.3 Artikelgewijze toelichting

19.3.1 Toelichting op de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

19.3.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

• Begrippen

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

- **Wijze van meten**

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

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGSREGELS

- **Cultuur en ontspanning-1**

Dit artikel bevat een regeling voor het bestaande concert-, sport- en evenementengebouw van de Ziggo Dome, inclusief het bijbehorende voorgebouw, waarin o.a. de entree en boven een aantal kleinere zalen en horeca zijn gevestigd. Onder de beide gebouwen is voorzien in parkeren, waarmee de bestaande situatie met een parkeergarage onder kavel 17A (Ziggo Dome) en 17 (voorplein met omliggende bebouwing) wordt bevestigd. De planregeling bevestigt de huidige situatie, het programma, de omvang van activiteiten zijn in de regels conform de vergunde gebruikscapaciteit als maximum vastgelegd. Met een programma als in de huidige omvang en verhoudingen kan de evenementenlocatie de komende planperiode goed functioneren.

- **Cultuur en ontspanning-2**

Dit artikel bevat een regeling voor het concert-, sport- en evenementengebouw, waarin de Heineken Music Hall is gevestigd, maar waarnaast ook de mega bioscoop Pathé ArenA zich bevindt. Ook binnen deze bestemming is overeenkomstig de huidige situatie ruimte voor culturele voorzieningen, horeca en dienstverlening. Daarnaast is binnen deze bestemming een regeling voor ondergronds parkeren en fietsparkeren opgenomen. De mogelijkheid om fietsparkeervoorzieningen wordt is en ook in veel andere bestemmingen opgenomen, aangezien dit centrumstedelijk werk- en uitgaansgebied met een grote concentratie aan publiektrekkers een grote fietsparkeervraag oproept. Naarmate de stroom fietsers groeit zal het aanbod van fietsparkeervoorzieningen mee moeten kunnen groeien. Het bestemmingsplan probeert dit op zoveel mogelijk plekken te faciliteren. De planregeling bevestigt de huidige situatie. Het huidige programma en de omvang van activiteiten zijn in de regels conform de vergunde gebruikscapaciteit als maximum vastgelegd.

- **Detailhandel**

Binnen deze bestemming is de bestaande woonmall Villa ArenA opgenomen. De woonmall met hoofdzakelijk aanbod voor woonartikelen functioneert niet optimaal. De eigenaar ontwikkelt plannen naar een meer gemengd winkelaanbod. De gemeente is bereidwillig aan verbetering van het functioneren van Villa mee te werken. De plannen zijn echter nog niet zodanig concreet en afgestemd met de diverse te doorlopen winkelcommissies, dat een regeling hiervoor in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen. Vandaar dat dit plan opnieuw de bestaande situatie bevestigt. Wel wordt binnen bandbreedtes meer ruimte gegeven aan de nu ook al mogelijke functies van horeca, dienstverlening, culturele voorzieningen om een meer divers en op een langer verblijf gericht aanbod te bieden. Verder is ook hier ondergronds parkeren en fietsparkeren toegestaan.

- **Gemengd-1**

Deze bestemming omvat de zuidelijke bebouwing op het voorplein van de Ziggo Dome met de functies kantoor in de bovenlagen en dienstverlening, horeca en op evenementen gerichte detailhandel in de eerste twee bouwlagen. De bebouwing ligt boven de ondergrondse parkeergarage die zich ook onder de Ziggo Dome en het hele voorplein bevindt.

- **Gemengd-2**

Dit artikel bevat een regeling voor de nog onbebouwde kavel 15, net in de noordoost van stadion ArenA, waar ook al in het huidige bestemmingsplan ruimte voor kantoor, horeca en dienstverlening was opgenomen. Aangezien de ArenA nog steeds geïnteresseerd is om hier kantoor en voorzieningen te vestigen, keren deze functies in dit bestemmingsplan terug. Zoals in de meeste overige bestemmingen is ook hier voorzien in de mogelijkheid om fietsparkeervoorzieningen te

realiseren. Verder is toegevoegd de mogelijkheid van 'detailhandel met een stadion gerelateerd karakter zoals merchandising voor voetbalsport en evenementen verkoop van tickets en merchandising' welke functie alleen in de eerste en tweede bouwlaag mag worden gevestigd tot een maximum van 500 m² bvo. Tot slot is via een functieaanduiding 'brug' een regeling getroffen om een ruimte van bebouwing vrij te houden ten behoeve van de verhoogde hellingbaan naar het parkeerdek van het stadion.

- **Gemengd-3**

Deze bestemming geeft een actuele regeling voor de ArenA, met de functies van stadion, concert-, sport en evenementenruimte. Daarnaast zijn diverse vormen van addititionele horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen toegestaan. Ter plaatse van de functie aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk-1' is één verenigingsruimte voor de supportersvereniging van Ajax toegestaan. Het gaat om een verenigingsgebouw, dat uitsluitend is bedoeld te worden gebruikt door en voor supporters van AFC AJAX. Het gaat om een gebruik dat uitsluitend ziet op activiteiten, die voor supporters van AFC AJAX zijn georganiseerd door de Stichting Supportershome, en die zijn gerelateerd aan wedstrijden van AFC AJAX, waarbij slechts aan deze activiteiten gerelateerde horeca is toegestaan en zelfstandige horeca is uitgesloten.

In het bestemmingsvlak Gemengd-3 loopt een aantal gebouwde- en gebruikslagen door en over elkaar. Via de aanduiding Verkeer is de functie Verkeer-1 toegestaan, voor de Burgemeester Stramanweg die onder de ArenA doorloopt. De functieaanduiding 'brug' voorziet in eerder genoemde hellingbaan voor zover die niet in de bestemming Gemengd-2 is geregeld. Ter plaatse van deze aanduiding is tevens een portiershuisje toegestaan. In deze bestemming ook een regeling voor de gebouwde parkeervoorzieningen in het stadion en de mogelijkheid voor bestaande en nieuwe fietsparkeervoorzieningen.

- **Gemengd-4**

Deze bestemming omvat de bestaande bebouwing aan de noordzijde van de Arenaboulevard. Hier is net als in het huidige bestemmingsplan ruimte voor grootschalige detailhandel, kantoor, horeca in de categorieën II, III, en IV. Parkeer- en fietsvoorzieningen zijn toegestaan. Ter plaatse van de functieaanduiding 'onderdoorgang' gelden voor twee locaties een onbebouwde doorgang met een minimum hoogte van 7 meter en 4.50 meter ter plaatse van de adressen Arenaboulevard 79 en 81. Tot slot een functie aanduiding 'brug'; ter plaatse van de hellingbaan naar de parkeervoorzieningen, met een maximum bouwhoogte van 17 meter en een minimum bouwhoogte van 14 meter die behoudens draagconstructies vrij moet blijven van bebouwing.

- **Gemengd-5**

Deze bestemming omvat het nu hoofdzakelijk uit kantoren bestaande zuidwestelijk deel van het plangebied. Behalve kantoren, waarvan het maximum brutovloeroppervlak is door middel van een op de verbeelding aangegeven maatvoeringsvlak is gefixeerd op de in erfpacht uitgegeven meters, mogen in het nieuwe plan de eerste en tweede bouwlaag benut worden door andere functies als dienstverlening en horeca. Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het maximum vloeroppervlak tot een extra volume van 11.500 m² bvo. Door middel van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'relatie' is beoogd om bij de oprichting van nieuwe bebouwing een zone met een breedte van minimaal 6 meter vrij te houden van bebouwing zodat tussen de bebouwing semi openbare doorgangsroutes te laten ontstaan. Het gebied kan daarmee toegankelijker worden waardoor leefbaarheid en verblijfsklimaat kunnen verbeteren. De aanduiding betreft een lijn, die als indicatief is bedoeld, in de zin dat de lijn kan verschuiven, mits daar een minimale bebouwingsvrije zone van 6 meter wordt gehanteerd.

- **Gemengd – Uit te werken**

Deze bestemming heeft betrekking op de nog onbebouwde kavel 9. Net als in het vigerende plan ligt hier een uit te werken bestemming. De functie wonen is niet meer aan de orde, wel de functies

kantoor, horeca II, III, IV, en V (hotel), cultuur en ontspanning en culturele voorzieningen. In de uitwerkingsregels zijn de functies naar bandbreedtes verdeeld. Daarnaast zijn voorwaarden gesteld op de ruimtelijke en stedenbouwkundige invulling, windhinder, bezonning en relatie met aangrenzende bebouwing en gebruik. De planregel (artikel 11) bevat een voorwaardelijk bouwverbod, dat erin voorziet dat er uitsluitend gebouwd kan worden als het bouwplan past in een in werking getreden uitwerkingsplan. In afwijking daarvan kan vooruitlopend een omgevingsvergunning worden verleend, als het bouwplan past in een ontwerpuitwerkingsplan.

- **Groen**
Binnen deze bestemming is het bestaande en te handhaven groen exclusief geregeld, waarbinnen ook water, waterlopen en speelvoorzieningen mogelijk zijn.
- **Horeca-1**
In dit artikel is het hotel ArenATowers voorzien van een regeling die aansluit op de vergunde situatie. Naast de functie hotel (horeca V), zijn de functies dienstverlening, horeca in de categorieën III, IV en parkeervoorzieningen toegestaan. Door middel van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'relatie' is beoogd om bij de oprichting van nieuwe bebouwing een zone met een breedte van minimaal 6 meter vrij te houden van bebouwing zodat tussen de bebouwing semi openbare doorgangsroutes te laten ontstaan. Het gebied kan daarmee toegankelijker worden waardoor leefbaarheid en verblijfsklimaat kunnen verbeteren. De aanduiding betreft een lijn, die als indicatief is bedoeld, in de zin dat de lijn kan verschuiven, mits daar een minimale bebouwingsvrije zone van 6 meter wordt gehanteerd.
- **Horeca-2**
De bestemming regelt de reeds bestaande hotelfunctie (horeca V) aan de noordzijde van het voorplein van de Ziggo Dome, met de mogelijkheid van horeca in de categorieën II, III en IV. Ook hier onder de bebouwing een regeling voor ondergronds parkeren vanwege de aanwezige parkeergarage onder het voorplein en de omliggende bebouwing.
- **Horeca-3**
Dit artikel regelt de bestaande fastfood horecavestiging Febo op de Arenaboulevard. Horeca in de categorieën I, II en III zijn hier toegestaan.
- **Horeca-4**
Deze bestemming is voorzien voor twee andere, bestaande en eveneens op de Arenaboulevard gevestigde horecavoorzieningen Jinso en Ichi-E, waar horeca in de categorieën I, III en IV is toegestaan.
- **Horeca-5**
Deze bestemming regelt de bestaande horecavoorziening Vanzz aan de Corridor, waar horeca in de categorieën II, III en IV en een terras zijn toegestaan.
- **Kantoor**
Deze bestemming is gereserveerd voor een tweetal overwegende kantoorlocaties in het plangebied: de locatie Europlaza in de zuidoosthoek van het plangebied en kavel 10 met de Oval Tower, Toren A en Toren B in het midden van het plangebied naats Villa arenA. Behalve de kantoorfunctie die per kavel is gelimiteerd via de maatvoeringsvlakken, is hier beperkt ruimte in de eerste bouwlaag/plint voor dienstverlening en horeca in de categorieën III en IV. Door middel van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'relatie' is beoogd om bij de oprichting van nieuwe bebouwing een zone met een breedte van minimaal 6 meter vrij te houden van bebouwing zodat tussen de bebouwing semi openbare doorgangsroutes te laten ontstaan. Het gebied kan daarmee toegankelijker worden waardoor leefbaarheid en verblijfsklimaat kunnen verbeteren. De aanduiding betreft een lijn, die als indicatief is bedoeld, in de zin dat de lijn kan verschuiven, mits daar een minimale bebouwingsvrije

zone van 6 meter wordt gehanteerd.

- **Sport**
Bestemmingsregeling voor het huidige gebruik als oefenveld voor Ajax, voorziet slechts in ongebouwde sportvoorzieningen.
- **Verkeer-1**
Bestemmingsregeling voor de doorgaande wegen met een maximum van 4 rijstroken, zoals de Burgemeester Stramanweg, De Loper, de Holterbergweg, de Hoogoorddreef. Daarnaast is ruimte geboden aan busbanen, voet- en fietspaden, waterlopen, etcetera.
- **Verkeer-2**
Bestemmingsregeling voor ontsluitingswegen met een maximum aantal van twee rijstroken, zoals De Entree en de Bijlmerdreef. Ook hier is ruimte geboden aan busbanen, voet- en fietspaden, waterlopen, et cetera. En, voor het bestaande busstation door middel van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'openbaar vervoerstation en een parkeerterrein voor bussen en of trailers ten behoeve van evenementen ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'parkeerterrein'.
- **Verkeer-3**
Bestemmingsregeling voor railverkeer en spoorwegvoorzieningen, met een bouwregeling voor het station Amsterdam Bijlmer ArenA. Via aanduidingsvlakken is een regeling opgenomen voor een deel van het busstation, verkeer dat onder het spoor doorloopt en detailhandel voor een deel van de ruimte onder het spoor. Verder ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'cultuur en ontspanning' tevens health en fitness, horeca II, horeca III en horeca IV voor de bestaande, onder het spoor gelegen voorziening CU.
- **Verkeer-4**
Deze bestemming omvat het verkeersgebied voor voetgangers en voet- en fietsverkeer en daarnaast voorzieningen als verlichting, luifels, trappen en parkeervoorzieningen. Het voorplein bij de Ziggo Dome en de Arena boulevard vallen bijvoorbeeld onder deze bestemming. Daarnaast geldt voor deze verkeersbestemming dat tevens een gebruik voor staanplaatsen voor ambulante handel is toegestaan.
- **Verkeer-5**
Deze regeling geldt specifiek voor het laad- en losdek aan de westzijde van de Ziggo Dome. Het is een letterlijke vertaling van de huidige bestemmingsplanregeling met behalve de mogelijkheid voor laden, lossen en parkeren voor hulpdiensten tijdens evenementen en een dubbelbestemming voor water vanwege de aanwezige watergang.
- **Verkeer-6**
Dit artikel bevat een regeling voor het verkeersgebied rondom stadion ArenA, met voetgangersgebied, bevoorradingsverkeer, roltrappen, liften, bordessen en omlopen ten behoeve van de Amsterdam ArenA. Voor de ArenA door gaande Burgemeester Stramanweg is ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'brug' is tevens de functie Verkeer - 1 toegestaan. Verder zijn diverse bouwwerken als lichtmasten, vlaggenmasten, hekken e.a. voorzieningen toegestaan.
- **Verkeer-7**
Dit artikel regelt de verkeersdoorgang tussen de Ziggo Dome en het voorgebouw, met onderliggend de bebouwing van de Ziggo Dome en daaronder liggend de parkeergarage.
- **Water**
Binnen deze bestemming zijn het bestaande en te handhaven water en watergangen geregeld. Het

gaat tevens om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit ook daadwerkelijk water gehandhaafd moet blijven.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd. Verder zijn in deze regel de parkeernormen voor de diverse functies in het gebied opgenomen. De normen zijn afgeleid uit de Parkeerb balansonderzoeken (rapportages Goudappel Coffeng van 23 augustus 2012 en het onderliggende actualisatierapport Parkeerb balans 2008), welke voor dit bestemmingsplan zijn opgesteld en als bijlagen bij de plantoelichting zijn gevoegd. Genoemde rapportages baseren de kencijfers deels op kengetallen uit het CROW, MER Ziggo Dome en opgaves vanuit de dienst Parkeergebouwen.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 20 Economische uitvoerbaarheid

20.1 Wetgeving Grondexploitatie (GreX)

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

20.2 Voorliggend plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop bestemmingsplan ArenAPoort West van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

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

Geconcludeerd kan worden dat een exploitatieplan c.q. een anterieure overeenkomst niet vereist is.

Om de doorontwikkeling van ArenAPoort West mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de reeds actieve grondexploitatie, plannummer 503.06. Hierin zijn alle kosten opgenomen die nodig zijn om kavels bouwrijp te maken en de openbare ruimte op orde te brengen. Daarnaast is het mogelijk om toekomstige grondinkomsten, tijdelijke grondhuurinkomsten en erfpachtinkomsten in dit plan in te boeken, teneinde nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Hierbij ligt het initiatief bij ontwikkelende partijen, die al dan niet geselecteerd worden, en de erfpachters van het vastgoed en gaat de gemeente faciliterend te werk. Daarmee is de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan ArenAPoort West zeker gesteld. In het plangebied bevinden zich enkele locaties welke niet in eigendom zijn van de

gemeente. Over deze gronden kan het volgende worden geconcludeerd. Deze gronden zijn ontwikkeld en het plangebied is ook reeds ingericht. De voorzieningen zijn reeds aanwezig. Er zal dan ook geen sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw. Gelet op het bepaalde in artikel 6.2.1a, van het Besluit ruimtelijke ordening jo. artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening, kan de gemeenteraad besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan.

20.3 Planschaderisico

In ondermeer de hoofdstukken 3 en 4 en met name 4.4 is aangegeven hoe dat in dit bestemmingsplan overeenkomstig het bepaalde in de kantorenstrategie de kantorenvorraad wordt afgestemd op de actuele behoefte. De vigerende planruimte voor kantoren is teruggebracht naar de in erfpacht uitgegeven volumes. Daarbij is een restmarge bewaard van 30.000 m² bvo die enerzijds is verdeeld over de nog onbebouwde kavels 9, 15 en de tijdelijk bebouwde kavel 12 en anderzijds als 'saldo' en flexibele uitbreidingsmarge is toebedeeld aan de bestaande kantoren in het zuidwestelijk deel van het plangebied (bestemming GD-5. Al met al zal met de regeling in dit bestemmingsplan een deel van de huidige planologische ruimte voor kantoor vervallen.

Door Kenniscentrum voor Overheid en Bestuur (verder: Kenniscentrum) is inzichtelijk gemaakt of het nieuwe bestemmingsplan voor het gebied ArenAPoort West, waarbij onder andere (delen van) de bestemmingsplannen "Amstel III", "Centrumgebied Amsterdam Zuidoost" en "Bioscoop/Evenementenhal Centrumgebied" worden herzien, succesvolle planschadeclaims oplevert.

Een samenvatting van de beoordeling door het Kenniscentrum leidt tot het volgende.

- Het beperken van de bouw- en of gebruiksmogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan ArenAPoort West leidt in principe tot planologisch nadeel vanwege het inperken van de vigerende planologische ruimte voor kantoren.
- Voor zover de beperking van het aantal te realiseren b.v.o. bestaat uit een verlaging van de maximale bouwhoogte van de bestaande bebouwing, heeft dit naar het oordeel van Kenniscentrum geen planschade tot gevolg. Dit vloeit voort uit het feit dat het realiseren van extra bouwhoogte boven op een bestaand gebouw in beginsel geen rendabel project oplevert. Bovendien zijn de bestaande gebouwen in een goede staat, zodat sloop en (hogere) nieuwbouw leidt tot kapitaalverlies en evenmin een rendabel project oplevert.
- Het risico op waardevermindering/planschade zit met name in de beperking van de uitbreidingsmogelijkheden op nog onbebouwde delen van een perceel. Hierop zou het bestaande gebouw kunnen worden vergroot, dan wel zou hier een nieuw gebouw – in meerdere bouwlagen - kunnen worden opgericht. Voor een deel van de percelen is echter geen sprake van planschaderisico, omdat alleen de footprint van de opgerichte bebouwing in erfpacht is uitgegeven.
- Voor zover het hele perceel in erfpacht is uitgegeven en de beperking er toe leidt dat resterende bouw mogelijkheden uit het erfpachtcontract niet meer kunnen worden benut, is in beginsel sprake van planschade in de vorm van een waardevermindering van het erfpachtrecht. Dat is in ArenAPoort West niet het geval, omdat het nieuwe bestemmingsplan de ruimte in de bestaande uitgifte respecteert.
- Voor zover het hele perceel in erfpacht is uitgegeven en de beperking ziet op planologische bouw mogelijkheden die uitstijgen boven hetgeen in het erfpachtcontract als maximum is afgesproken, is het planschaderisico afhankelijk van de hoogte van de gebruikelijke canonverhoging bij wijziging van het contract.
Hier is van belang dat in de gemeentelijke erfpachtpraktijk een beleid wordt gehanteerd, waarbij de economische meerwaarde voor de erfpachter als uitgangspunt wordt genomen bij het bepalen van de aangepaste erfpachtscanon. Dat wil zeggen dat een uitbreiding van de bouw mogelijkheden op grond van het erfpachtcontract wordt gekapitaliseerd; er wordt bepaald welke extra huurwaarde deze

verruiming oplevert voor de erfpachter. Op grond daarvan zal de canonverhoging zodanig worden bepaald, dat het economisch voordeel voor de erfpachter nihil is. Uitgaande van deze aanpak door de gemeente als erfpachtgever, dient te worden geconcludeerd dat het planschaderisico dat voortvloeit uit het beperken van de planologische bouwmogelijkheden nihil is. De wegbestemde bouwmogelijkheden vertegenwoordigden voor de erfpachter immers geen waarde, nu het realiseren daarvan zal leiden tot een verhoging van de canon welke gelijk is aan de waarde van de planologische bouwrechten.

Het onderzoek concludeert onder voorbehoud van nader onderzoek dat al met al het risico op planschade nihil is. Het planschaderisicorapport zal in vertrouwelijkheid aan de gemeenteraad ter beschikking worden gesteld.

20.4 Conclusie

Al met al kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan ArenAPoort West financieel uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 21 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu / Dienst Noord-Holland ruimtelijke plannen;
2. Ministerie van Defensie voor Noord-Holland;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Noord-Holland;
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;
8. NV Nederlandse Gasunie;
9. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder Amstel;
10. Burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen;
11. Burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen;
12. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ronde Venen (Abcoude);
13. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost.

Van bovenstaande overlegpartners is een reactie ontvangen van: het Ministerie Infrastructuur & Milieu, Rijkswaterstaat Noord-Holland / Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (1); Waternet (7); de Gasunie (8); burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder-Amstel (9) en het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost (13).

Hieronder volgt een samenvatting van de reacties met, daar waar van toepassing, een beantwoording.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (per email van 26 april 2013)

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft kennisgenomen van het concept ontwerpbestemmingsplan en ziet in dit plan geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord blijft echter graag op de hoogte van ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Amsterdam die voor Rijkswaterstaat van belang zijn.

Waternet (per email van 16 april 2013)

Waternet wijst erop dat binnen het plangebied enkele waterkeringen (secundair en waterkering overig) aanwezig zijn en heeft voor de correcte opname op de verbeelding de ligging/zoneringen en maatvoeringen van de waterkeringen aangeleverd. Daarnaast het verzoek om de waterkeringen als zodanig te bestemmen in het bestemmingsplan en op te nemen in de artikelen.

Beantwoording

De gemaakte opmerkingen zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

Gasunie (per email van 27 maart 2013)

De Gasunie heeft het plan getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komt zij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder-Amstel

De gemeente Ouder-Amstel is verheugd over het feit dat in het concept ontwerpbestemmingsplan de gemeente Ouder-Amstel wordt benoemd en dat de visieontwikkeling rondom 'De Nieuwe Kern' als relevante ontwikkeling in de omgeving van het plangebied aandacht krijgt.

Ten aanzien van verkeer en parkeren onderschijft de gemeente het ingenomen standpunt dat de ontsluiting van het plangebied ArenAPoort West, waar zich veel evenementenlocaties bevinden, niet louter bepaald wordt door de bestaande vervoersmogelijkheden (auto, bus, trein, etc.), maar dat ook gedacht moet worden aan het aanbieden van maatregelen om de beschikbare capaciteit optimaal te verdelen (bijvoorbeeld door het inzetten van extra treinen, collectief busvervoer, enz.). Zodoende heeft de verkeersafwikkeling in en rondom de ArenAPoort minder nadelige invloeden op de nabijgelegen gebieden, c.q. op het plangebied van 'De Nieuwe Kern'.

Ten aanzien van hoofdstuk zes van de plantoelichting over Verkeer en parkeren heeft de gemeente de volgende vragen.

- a. In hoeverre is het genoemde lokale verkeersmodel hetzelfde als het Verkeers- en Vervoersplan Zuidoostlob VVPZOL)?

Beantwoording

Het lokale verkeersmodel (Lokmod) is een rekeninstrument en is een voor het gebied Zuidoostlob opgestelde detaillering van het rekeninstrument Generale rekenmodel (Genmod), dat voor heel Amsterdam is opgesteld. Op basis van het lokmod is een aantal onderzoeken uitgevoerd, zoals voor dit bestemmingsplan ArenAPoort West, maar ook het VVP Zol. Dus de studie VVP ZOL is met hetzelfde lokaal model gedaan als de studie ArenaPoort West.

- b. In hoeverre wordt in het genoemde lokale verkeersmodel rekening gehouden met de ontwikkeling van het plangebied 'De Nieuwe Kern', in het gebied tussen NS Duivendrecht en de Bijlmer?

Beantwoording

De gemeente Ouder-amstel heeft input geleverd voor het lokaal model, waaronder de vulling op basis van het geplande programma voor de toekomstige jaren. Er mag van worden uitgegaan dat het programma van 'De Nieuwe Kern' daar ook onderdeel van uitmaakt. Uit navraag bij de dienst IVV die bij de onderzoeken betrokken is, blijkt dat vanaf 2015 voor de modelzones die het gebied van 'De Nieuwe Kern' beslaan, er een duidelijke groei van inwoners en arbeidsplaatsen te zien is. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat in de modelberekeningen voor de toekomst rekening is gehouden met de mogelijkheid dat 'De Nieuwe Kern' wordt ontwikkeld.

- c. Is de Ziggo Dome meegenomen in het het parkeerbalansonderzoek?

Beantwoording

Ja, dat is het geval.

In het rapport 'Parkeerbalans ArenA-poort West', Goudappel Coffeng 23 augustus 2012, zijn drie situaties beschouwd: a) de situatie in 2011; b) de situatie in 2012/2013, waarin de in uitvoering genomen ontwikkelingen zijn meegenomen en c) de eindsituatie, waarin het programma dat het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt als uitgangspunt is genomen. De Ziggo Dome was in 2011 nog niet in uitvoering, maar zat toen wel in de geplande ontwikkelingen. In 2012 is de uitvoering van de Ziggo Dome voltooid en is aldus in situatie b) meebeschoofd aks van invloed op het parkeeraanbod en de parkeervraag voor de nabije toekomst. In de hoofdstukken 4.3 en 4.4 is beschreven wat de invloed van de komst van de Ziggo Dome betekent. De conclusie is dat de Ziggo

Dome met een gemiddelde parkeervraag van 2000 (en maximale parkeervraag van 2.650) per evenement nauwelijks gevolgen heeft en het parkeeraanbod ook dan toereikend is.

Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost (per brief van 21 mei 2013, ontvangen 23 mei 2013)

Het stadsdeel stelt vast dat het bestemmingsplan een concrete invulling geeft aan het actuele ruimtelijke beleid voor dit deelgebied. Naast de verwezenlijking van de inhoudelijke doelstelling, onderstreept het stadsdeel het belang van een goede eigentijdse juridisch-planologische regeling voor het gebied, die bovendien aansluit op het ruimtelijk beleid in de omliggende gebieden binnen het Centrumgebied.

Het stadsdeel benadrukt haar belang mede vanwege het feit dat zij vanaf 1 januari 2014 de bevoegdheden van het gebied overgedragen krijgt ten aanzien van WABO en Wro, waardoor zij als toetsende instantie zal gaan werken met het nieuwe bestemmingsplan.

Aandachtspunten die het stadsdeel in dat verband benoemd zijn de volgende.

a. Toetsbaarheid van de omvang van functies

Functies als detailhandel, horeca en bedrijven worden in het bestemmingsplan in meer en mindere mate gemaximeerd in omvang en locatie (bijv. eerste en tweede bouwlaag). De vraag is hoe de omvang kan worden getoetst.

Beantwoording

Het bestemmingsplan legt in hoofdzaak de bestaande functies vast. Binnen de bestaande functies wordt ruimte geboden voor meer functiemenging, met name door horeca en diensverlening toe te voegen. Van deze functies wordt verwacht dat deze zorgen voor meer kleinschalig vertier en bijdragen aan een langere verblijfsduur van een zo breed mogelijk publiek. De groeimogelijkheid die voor horeca wordt geboden, is gestoeld op het voor dit deel, ArenAPoort West, uitgesproken horecabeleid. De functies zijn in de meeste gevallen beperkt naar omvang per bestemmingsvlak, en of gelokaliseerd in de eerste en tweede bouwlaag, en of soms naar vestigingsomvang.

De hier gestelde vraag heeft vooral betrekking op het bijhouden van een saldo bij de gevallen waarin functieveranderingen of -uitbreidingen conform de gebruiksregels en zonder omgevingsvergunning voor bouwen plaatsvinden. Zolang een omgevingsvergunning voor bouwen is vereist zal immers ook de omvang van de te vestigen gebruiksfunctie in beeld komen en is bij te houden hoeveel van de beschikbare ruimte (saldo) is vergund. Daarbuiten is ook via andere nodige vergunningen controle op de omvang mogelijk, bijvoorbeeld omdat in veelal ook een vergunning o.g.v. de Wet milieubeheer, een melding o.g.v. het Activiteitenbesluit, een vergunning o.g.v. Drank- en Horecawet, een exploitatievergunning, een gebruikvergunning, nodig zal zijn. op vele manieren zal de omvang van de vestiging van deze functies in beeld zijn. Overigens is voor deze functies een systeem voor monitoring relatief simpel op te zetten. De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft voor dergelijke monitoring een programma ontworpen, dat aan het Stadsdeel ter beschikking kan worden gesteld. Eventuele illegaal gevestigde functies zullen zal er op reguliere wijze gehandhaafd/-inventariseerd moeten worden.

Wel geeft deze reactie, in samenhang gezien met de navolgende reacties, ons aanleiding om de limitering van de functies nog wat concreter per bestemming vast te leggen. Hierover meer in het onderstaande.

b. Horeca

Hoewel horeca deels wel beperkt wordt in omvang door bij sommige bestemmingen een maximum oppervlak op te nemen, en of een beperking tot de eerste en tweede bouwlaag op te nemen, en of een maximum vestigingsomvang te bepalen, is het verzoek om voor horeca een overall maximum op

te nemen. Op die wijze is geborgd dat de totale omvang van horeca binnen de gestelde marges van de voor het stadsdeel vigerende Horecanota Zuidoost blijft (10.000 - 15.000 m² wo).

Beantwoording

Aan het verzoek om een overall maximum voor horeca in het hele plangebied op te nemen kan worden tegemoet gekomen. De omvang van de huidige zelfstandige horecavestigingen is daartoe geïnventariseerd en vormt het vertrekpunt voor de nieuwe vestigingen. De horecafunctie binnen de evenementengebouwen stadion ArenA, Ziggo Dome, Heineken Music Hall en de Pathé bioscoop, als ook in het station Amsterdam Bijlmer ArenA, die als additionele horeca wordt beschouwd, zijn hierin niet begrepen. Hetzelfde geldt voor horeca categorieën V en VI voor de hotels op kavel 17 op het voorplein Ziggo Dome en in het voormalige kantoorgebouw Arenatowers aan de Hoogoorddreef, met uitzondering van de zelfstandige horecafunctie (categorieën III en IV) die daar zijn toegestaan. De omvang van de huidige zelfstandige horecavestigingen bedraagt in totaal 8.525 m² bvo. Toegevoegd programma bedraagt in totaal 1.875 m² bvo. Een overzicht van het bestaande en nieuwe programma is in hoofdstuk 3.5 van de plantoelichting opgenomen en nader omschreven in hoofdstuk 18 (Juridische planbeschrijving).

c. Horeca in bestemmingsvlak Gemengd-5

Binnen deze bestemming is met de enkele beperking tot eerste en tweede bouwlaag toch nog wel heel veel horeca mogelijk. Graag alsnog een concretere beperking opnemen.

Beantwoording

De opmerking is terecht. Aan het verzoek wordt voldaan door in de planregels voor dit bestemmingsvlak (vergelijkbaar met de regeling voor bestemmingsvlak Kantoor) een beperking in gezamenlijke omvang (500 m² bvo), als ook een maximum vestigingsgrootte (80 m² bvo) op te nemen.

d. Bij de bestemming Horeca-1 is geen verschil in omvang per horecacategorie bepaald.

Beantwoording

Aan het verzoek is tegemoet gekomen door alsnog een concrete limitering ten aanzien van de in deze bestemming toegestane horeca categorieën op te nemen.

e. Standplaatsen

Onduidelijk is in hoeverre standplaatsen zijn toegestaan. Nu lijken geen standplaatsen mogelijk, terwijl dit mogelijkwijze wel wenselijk is.

Beantwoording

Inderdaad zijn geen standplaatsen in het bestemmingsplan opgenomen. Op verzoek van het stadsdeel kan aan de wens om standplaatsen ook bestemmingsplan technisch mogelijk te maken worden voldaan. In overleg met het stadsdeel is bepaald dat de bestemming Verkeer-4 zich daartoe goed leent. Deze verkeersbestemming voorziet in voetgangersgebied, waar alleen langzaamverkeer is toegestaan. Het gaat om de Arena boulevard, de Passage en het voorplein Ziggo Dome.

f. Evenementen

In hoeverre zijn evenementen mogelijk? Hoe staat dit plan in verhouding tot mogelijke evenementen die op bijvoorbeeld het terrein van bestemmingsplan Getz gehouden worden?

Beantwoording

In het nieuwe bestemmingsplan is er niet voor gekozen om op dit moment specifiek gronden voor buitenevenementen te bestemmen. ArenAPoort West beschikt na de opening van de Ziggo Dome in 2012, met de ArenA, de Heineken Music Hall, het Pathe Theater over vier gebouwde

evenementenlocaties die grote bezoekersstromen trekken. Vooral bij samenloop van evenementen op deze locaties loopt het gebied goed vol en vergt het een goede organisatie om de stromen goed te beheersen. Het afgelopen jaar heeft de eerste ervaringen met samenloop van evenementen opgeleverd. Een aantal keren was van een optimale samenloop sprake en is dat goed verlopen. Komende jaren zullen uitwijzen of, en in welke mate ruimte bestaat om eventueel ook meer expliciet de buitenruimte voor evenementen te gebruiken. Incidenteel kunnen evenementen op basis van afzonderlijke vergunningen plaatsvinden. Deze kunnen dan per geval en op maat worden geagendeerd en worden afgestemd op de overige plaatsvindende evenementen in het gebied. Evenementen zijn bijvoorbeeld denkbaar op de Arena boulevard, het voorplein bij de Ziggo Dome en het trainingsveld van Ajax in het noordelijk deel van het plangebied. Daarbij zal in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de omstandigheid dat tijdens evenementen in de ArenA, de Ziggo Dome en de Heineken Music Hall, deze locaties tevens als vluchtroute fungeren. Dat betekent dat bij evenementen buiten, samenloop met grote evenementen in de gebouwde locaties zal moeten worden vermeden.

Het terrein Getz wordt, in afwachting van nadere planvorming, tijdelijk op basis van incidentele vergunningen voor evenementen gebruikt. Daarbij wordt rekening gehouden met de agendering van overige evenementen in het ArenAPoort gebied.

g. Bestemmingsplan Getz

In de toelichting wordt overwogen het plangebied van bestemmingsplan Getz niet mee te nemen. Gezien de relatie met het gebied en het ook hier naderende einde van de plantermijn in 2015, wordt in overweging gegeven om dit plangebied conserverend mee te nemen, zodat er één plangebied ontstaat.

Beantwoording

Het plangebied Getz is bewust niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Dat heeft te maken met het feit dat voor dit gebied contractuele randvoorwaarden gelden voor de toekomstige planontwikkeling. De afspraken zijn tot 2014 getemporeerd en zullen daarna in heroverweging komen. Op dit moment is onbekend waartoe de heroverweging van de planontwikkeling toe zal leiden en hoe het toekomstige programma eruit zal komen te zien.

h. Algemene gebruiksregels: verbodsbepaling coffeeshops

In de algemene gebruiksregels is expliciet een verbod op het gebruik van coffeeshops opgenomen. Het stadsdeel heeft in haar bestuursakkoord als doelstelling de vestiging van een coffeeshop in het stadsdeel Zuidoost geformuleerd. Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan zou mogelijk een goede vestigingsplaats kunnen zijn, evenals andere plekken in het stadsdeel. Gezien deze ambitie is een algemeen verbod op coffeeshops in het bestemmingsplan niet wenselijk. Voorgesteld wordt het gebruiksverbod voor coffeeshops uit het bestemmingsplan te halen.

Beantwoording

Aan de suggestie wordt overeenkomstig gevolg gegeven door de algemene gebruiksbevestiging aan te passen en het verbod op coffeeshops daaruit te verwijderen. Dit is overeenkomstig de jurisprudentie, waaruit voortvloeit dat een dergelijke verbodsbepaling zich niet verhoudt met de verbodsregeling in de Opiumwet, ofwel dat in lagere regelgeving (zoals een bestemmingsplan) niet verboden mag worden wat in hogere regelgeving (de Opiumwet) al verboden is. (RvS 13 juli 2011, 201009884/1/H3)

i. Bestemmingsregel 5: Detailhandel

Deze bestemmingsregel houdt de conservering van de huidige mogelijkheden in. Wat het stadsdeel opvalt is dat aan b. "detailhandel in met woondoeleinden samenhangende artikelen" geen maximum zit. Tevens zou het stadsdeel de link met woondoeleinden ook graag zien bij i. "afhaalpunt ten behoeve van e-commerce en showroom" en j. "showroom".

Beantwoording

In artikel 5.1 onder a wordt vermeld dat binnen het totale metrage voor volumineuze detailhandel voor woon- en woon gerelateerde doeleinden van 71.500 m² bwo, een maximum van 6.500 m² bwo voor detailhandel in met woondoeleinden samenhangende artikelen is toegestaan. Aan de overige twee suggesties is gevolg gegeven.

j. Bestemming Verkeer-3, artikel 21

In dit artikel corresponderen naar elkaar verwijzende artikelen niet met elkaar.

Beantwoording

De regels zijn met in achtneming van deze opmerking aangepast.

21.2 Maatschappelijk overleg

Naast het overleg met betrokken overheden worden de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

1. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
2. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
3. Groengebied Amstelland;
4. Prorail, regio Randstad Noord;
5. NS Regiodirectie Randstad Noord;
6. Nuon Energy;
7. GVB, Exploitatie BV;
8. TenneT;
9. Fietzersbond Amsterdam;
10. Stichting Partners ArenAPoort (SPA);
11. Kamer van Koophandel Amsterdam;
12. De Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuidoost (VAZO);
13. Pathé ArenA;
14. Amsterdam ArenA;
15. Ontwikkelingsmaatschappij Centrumgebied Amsterdam Zuidoost (OMC);
16. Heineken Music Hall;
17. Ziggo Dome.

Van bovenstaande informele overlegpartners is een reactie ontvangen van: Brandweer Amsterdam Amstelland (1) en Stichting Partners ArenAPoort (SPA) (10). Met Amsterdam ArenA (14) en de Ziggo Dome (17) is in wederzijds toelichtende sfeer over het bestemmingsplan gesproken. Verder is met een aantal eigenaren uit het gebied gesproken.

Hieronder volgt een samenvatting van de reacties met, daar waar van toepassing, een beantwoording hoe er in het plan mee wordt omgegaan.

Brandweer Amsterdam-Amstelland (per brief van 9 mei, ontvangen 17 mei 2013)

De brandweer heeft een advies opgesteld dat is gericht op het beperken van gevaren en het verbeteren van de zelfredzaamheid, bij een mogelijk ongeval vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het gaat om mogelijk te treffen maatregelen aan de bron en effectgerichte maatregelen die het gevaar beperken en maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid. Het advies is als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

De maatregelen die voor dit geboied relevant zijn hebben vooral betrekking op het beter kunnen benutten van de zelfredzaamheid van aanwezige personen, het verbeteren van de bescherming die gebouwen kunnen bieden en het oprichten van een centrale beheersorganisatie voor het 'ArenAPoort' gebied.

Bronmaatregelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen gaan vooral over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze procedure niet worden beslist.

Maatregelen die de effecten van een rampscenario in het plangebied kunnen beperken hebben betrekking op de constructies van (nieuwe) gebouwen, die zodanig uitgevoerd zouden moeten worden dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met een spooketelwagon gevuld met gevaarlijke stoffen en voorzieningen die in gebouwen getroffen zouden moeten worden waardoor snel de toeweer van buitenlucht gestopt kan worden.

Als te overwegen maatregelen ten aanzien van de zelfredzaamheid worden voor dit plangebied de volgende maatregelen aanbevolen.

- Het zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor.
- Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goede voorbeelden hiervan zijn:
 1. De 'wat doe je' campagne;
 2. De 'Zelftest Veiligheidscultuur' voor bedrijven
- Verenigingen, instellingen en bedrijven noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.
- Er voor zorgen dat er voldoende veilige schuilmogelijkheden in het gebied zijn waar aanwezige personen buitenshuis gebruik van kunnen maken bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
- Voorzieningen treffen die de zelfredzaamheid van aanwezigen verbeteren zoals onbelemmerde vluchtroutes van het spoor af.
- Een centrale beheersorganisatie voor ArenAPoort opzetten die weet wat de gevaren zijn van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en hoe er moet worden gehandeld bij een ongeval. Momenteel ontbreekt de centrale regie.

Beantwoording

De Brandweer doet zelf al de terechte constatering dat het bestemmingsplan over het algemeen niet het kader biedt om over eventueel te treffen bronmaatregelen te beslissen. Dit bestemmingsplan voorziet grotendeels in conservering van de bestaande situatie. De aanwezigheid van het spoor en de omliggende bebouwing zijn een gegeven.

De aanbevolen effectmaatregelen hebben met name betrekking op nieuwbouw. Zoals gezegd betreft het hier een conserverend bestemmingsplan, waarin geen nieuwe (bouw) ontwikkeling langs het spoor wordt voorzien. Vanuit dat oogpunt biedt het bestemmingsplan geen handvat om maatregelen op dit vlak af te dwingen. Voorzover van verbouw of herontwikkeling sprake kan zijn, zullen eventueel nader te stellen eisen aan constructie van nieuwe gebouwen in het kader van de dan te verlenen omgevingsvergunning een plaats krijgen.

De aanbevelingen met betrekking tot zelfredzaamheid kunnen voor dit plangebied zeker goede diensten bewijzen. Voor de meeste geldt echter dat het bestemmingsplan niet het kader is om deze maatregelen tot uitvoering te laten komen en dat ze via andere kanalen, als voorlichting, samenwerking en

gebiedsorganisatie tot stand moeten worden gebracht.

Het bestemmingsplan komt aan het aspect zelfredzaamheid wel tegemoet door in de zone langs het spoor in het gebruik een beperking ten aanzien van niet zelfredzame personen op te nemen. Daarnaast staat het bestemmingsplan geen (nieuwe) bebouwing toe op de mede als vluchtroutes dienende ruimtes als de ArenA boulevard, het voorplein bij Ziggo Dome, en andere verkeersruimtes.

Stichting Partners ArenAPoort (SPA) (per email van 29 april 2013)

De reacties zijn afkomstig van Mw. Van der Molen-Kamman, namens Corio/Villa ArenA en richten zich op het deelgebied van Villa ArenA.

- a. De hoogte van de geplande toren voor Villa ArenA is op tekening 40 meter, terwijl in de plantekst 70 meter wordt vermeld. Dat moet aangepast worden naar 40 meter (pagina 81).

Beantwoording

De opmerking is terecht, in de tekst van hoofdstuk 13 van de plantoelichting is de hoogte aangepast naar 40 meter.

- b. Is er ook gekeken wat voor windhindereffecten een eventuele toren voor Villa ArenA voor effect zou hebben op het luchtkussendak van Villa ArenA (pagina 81)?

Beantwoording

Nu de geplande bebouwing is teruggebracht naar een maximum hoogte van 40 meter worden, mede gelet op de hogere hoogtes van de omliggende bebouwing, geen nadelige windhindereffecten voor de omgeving verwacht. Om die reden is afgezien van een windhinderonderzoek.

- c. Waar zijn de horeca-units op Villa ArenA bedacht? In de parkeergarage op het dak of op het grasdak boven Ballorig en Grandcafé 3&20?

Beantwoording

In het concept ontwerp was op een aantal daken langs de Arena boulevard voorzien in ruimte voor in totaal vijf horeca locaties (clubs), waarvan twee op het dak van Villa. Inmiddels zijn de inzichten gewijzigd en is ervan afgezien deze mogelijkheid op te nemen. Clubs op het dak zijn ter verlevendiging van het uitgaansgebied welkom, maar gezien het feit dat er geen concrete initiatieven beschikbaar zijn en mogelijk nader (milieu) onderzoek vergen, is overwogen deze initiatieven nu niet op te nemen. Als deze zich in de toekomst voordoen, kunnen deze in het kader van een afzonderlijke procedure op hun eigen merites worden beoordeeld.

- d. In het verleden (en ook wellicht in de nabije toekomst) heeft er een antenne van KPN op het dak gestaan. Valt dat onder nutsvoorziening? Zo nee, welke bestemming is daarvoor nodig en zou dat kunnen worden toegevoegd? Dit in het kader van het verbeteren van het mobiel bereik tijdens evenementen waar Villa ArenA graag een bijdrage aan wil leveren.

Beantwoording

Ja, dergelijke antennes vallen onder de definitie van nutsvoorziening. Via de algemene afwijkingsregel, zijn deze voorzieningen tot een maximum hoogte van 5 meter toegestaan.

- e. BVO is (conform splitsingsakten) 75.123 m2 (p. 120).

Beantwoording

De opmerking is terecht, artikel 5.2 sub c is hierop aangepast.

- f. Met betrekking tot de uitgevoerde parkeerbalans wordt opgemerkt dat het erg jammer is dat er niet gekeken is naar de koopzondag in combinatie met een event in de Amsterdam ArenA. Dan is de situatie echt anders dan bij een event doordeweeks, met veel grotere diversiteit aan bezoekers in het gebied. Steeds meer mensen mijden het gebied ook tijdens evenementen in het weekend. Dat levert grote economische schade op voor de andere aanwezige bedrijven. Conclusies voor doordeweekse evenementen zijn niet te kopiëren naar evenementen in het weekend (overdag).

Beantwoording

Er is in het kader van het onderzoek naar de parkeerbalans, in hoofdstuk 4 van de rapportage die als bijlage bij deze plantoelichting is gevoegd, wel degelijk ook gekeken naar de koopzondag en de koopavond in combinatie met evenementen.

- g. Het is ook niet duidelijk of al meegenomen is dat de megastores nu doordeweeks ook tot laat open zijn (heeft gevolgen voor parkeervraag bij evenement doordeweeks) (Pag. B3-1/Pag. B4-1). In 2008 waren deze winkels nog niet open s'avonds.

Beantwoording

De situatie met koopavonden zijn onderzocht in combinatie met evenementen. Voor de onderzoeksresultaten maakt het niet uit dat winkels nu meerdere avonden open zijn.

- h. Eenzelfde opmerking als gemaakt onder f geldt met betrekking tot het uitgevoerde onderzoek evenementenverkeer ArenAPoort. Ook in dat verband is niet gekeken naar de koopzondag in combinatie met een event in de Amsterdam ArenA.

Beantwoording

Deze opvatting wordt niet gedeeld, de koopzondag in combinatie met een event is wel in het onderzoek meebeschouwd. De maatregelen voor deze situatie liggen op het organisatorisch vlak. De gemeente Amsterdam investeert in de in de autobereikbaarheid van ArenAPoort West. De stadsregisseur werkt samen met de partijen in het gebied aan een goede regie op het verkeer tijdens evenementen.

Ziggo Dome (informeel overleg 8 mei 2013)

In het overleg is een toelichting op de planregeling gegeven en het procedés dat doorlopen wordt. De kantooreigenaren hebben in dit stadium geen formele rol in het 3.1.1 overleg. Zodra het bestemmingsplan formeel ter visie gaat, heeft de Ziggo Dome een formele mogelijkheid om te reageren op het bestemmingsplan.

Capaciteit Ziggo Dome en voorgebouw

Hoe is de capaciteit geregeld?

Uitgangspunt is dat als maximum capaciteit in het bestemmingsplan de vergunde ruimte wordt aangehouden. Het bestemmingsplan hanteert conform de huidige gebruiksvergunning een maximum bezetting van 17.524 bezoekers voor de grote zaal van de Ziggo Dome en een maximum bezetting van 2.000 bezoekers voor het voorgebouw. In totaal wordt van een maximum aantal van 1.800.000 bezoekers per jaar uitgegaan.

Horeca

De in een eerdere planversie opgenomen limitering van horeca categorie I is lastig mee om te gaan, omdat per evenement de ruimte anders gebruikt wordt en moeilijk is te meten wat de gebruikruimte precies inhoudt.

Bij nader inzien is het niet nodig de horeca binnen evenementengebouwen in detail te regelen. Horeca in dergelijke gebouwen wordt als additionele (aan de hoofdfunctie ondersteunend) horeca beschouwd. In het bestemmingsplan wordt als uitgangspunt genomen dat voor voor horeca die niet zelfstandig functioneert (zoals de horeca binnen de Ziggo Dome, maar ook bij de overige evenementengebouwen als stadion ArenA, Heineken Musichall, Pathé, als ook de stationsfuncties in station Amsterdam Bijlmer ArenA en in de woonmall Villa Arena) geen vaste metrages worden opgenomen.

Club Ziggo

De horecavestiging valt deels in CO-1 en deels in GD-1. Dat maakt het lastig om horeca I te exploiteren in GD-1, want die categorie is daar niet toegestaan.

Deze horecavestiging valt wel onder zelfstandige horeca en is als zodanig bestemd en in categorieën onderscheiden. Horeca I is op deze plek niet gewenst, daarom is deze categorie uitgesloten en is binnen de bestemming GD-1 alleen een gebruik voor horeca II, III en IV toegestaan. Het serveren van een broodje of een bitterbal is gewoon mogelijk binnen de bestemming GD-1.

Evenementen op het voorplein

De wens van de Ziggo Dome is om een dubbelbestemming op te nemen voor het plein voor de Ziggo Dome. Hierbij kan gedacht worden aan een VIP dorp voor de HMH. Daarbij maakt Ziggo Dome de opmerking dat activiteiten op het voorplein nooit gelijktijdig plaats kunnen vinden met activiteiten van de Ziggo Dome, vanwege het feit dat het plein obstakelvrij moet zijn bij evenementen in de Ziggo Dome.

Er is in dit bestemmingsplan bewust voor gekozen geen 'evenementenstatus' voor de buitenruimtes in het plangebied op te nemen. Zie voor een toelichting de hierboven opgenomen beantwoording van de reactie van stadsdeel Zuidoost. De wens is begrijpelijk maar ook zonder vaste regeling kunnen incidentele, kleinschalige activiteiten op het voorplein van de Ziggo Dome via afzonderlijke evenementenvergunningen van het stadsdeel worden aangevraagd.

Terras op het voorplein

Er is een wens voor een bestemming terras op het hele voorplein, aan noord-, west- en zuidzijde.

Een dergelijke bestemming is niet wenselijk geacht, om de openbare toegankelijkheid van het plein te bewaren. Cf. de vigerende planregeling is in dit bestemmingsplan ervoor gekozen om aan de noordzijde een deel voor terras (aanduiding terras) te bestemmen. Daarnaast is de mogelijkheid van terras opgenomen ter plaatse van de luifel (aanduiding sba-1) die alle zijden van het voorplein omvat. Voor de bovenzijde van de luifels in het plangebied is een gebruik als terras toegestaan.

ArenA (informeel overleg op 13 april 2013)

In het overleg is een toelichting op de planregeling gegeven en het procedés dat doorlopen wordt. De kantooreigenaren hebben in dit stadium geen formele rol in het 3.1.1 overleg. Zodra het bestemmingsplan formeel ter visie gaat, heeft de ArenA een formele mogelijkheid om te reageren op het bestemmingsplan.

Tijdens dit overleg is gesproken over de woonfunctie, de invulling van de sportvelden ten noorden van de ArenA, bereikbaarheid, het supportershome, de bestemming van het stadion en diverse zaken gerelateerd aan veiligheid.

Woonfunctie

De bestemming Gemengd-5 is ruim geformuleerd. Dit roept de vraag op voor de ArenA wat hier precies gaat gebeuren. Als hier een woonfunctie komt is de ArenA niet per definitie positief.

ArenAPoort West (vastgesteld)

In de concept ontwerpversie van het bestemmingsplan was een wijzigingsbevoegdheid voor de functie wonen opgenomen voor het zuidwestelijkdeel van het plangebied, waar ook de hotel kavel is gelegen. Inmiddels is naar aanleiding van de resultaten van het geluidonderzoek (industrielawaai i.r.t. wonen) en mede gelet op de huidige, krappe woningmarkt, de afweging gemaakt voor de komende planperiode geen woonfunctie in het plangebied op te nemen.

Sportvelden ten noorden van de ArenA

De ArenA heeft ideeën die vooralsnog niet concreet zijn voor de invulling van de sportvelden ten noorden van de ArenA (voormalige trainingsvelden Ajax). Een gemengde bestemming zou hier beter op aansluiten dan de nu opgenomen bestemming sport. Gedacht aan een gebruik voor activiteiten voorafgaand aan wedstrijden, een kiss and ride functie en/of een evenementenfuntie.

Aangezien de plannen nog niet concreet zijn is er geen reden om een gemengde bestemming op te nemen. Een evenementenstatus voor het terrein is evenmin gewenst. Er is in dit bestemmingsplan bewust voor gekozen geen 'evenementenstatus' voor de buitenruimtes in het plangebied op te nemen. Zie voor een toelichting de hierboven opgenomen beantwoording van de reactie van stadsdeel Zuidoost. Overigens kunnen incidentele, kleinschalige activiteiten op het sportveld via afzonderlijke evenementenvergunningen van het stadsdeel worden aangevraagd.

Bereikbaarheid

Op pagina 22 van het bestemmingsplan staat dat de autobereikbaarheid van ondergeschikt belang is. Dat is wel wat cru geformuleerd.

De opmerking is terecht, betreffende tekst is aangepast

Het stadion

In het bestemmingsplan is het stadion opgenomen met een capaciteit van 55.000 bezoekers. Er wordt echter incidenteel een vergunning gegeven voor 68.000 bezoekers. De ArenA vraagt zich af welk bezoekersaantal moet worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Voor de capaciteit wordt aangesloten bij de wat de verleende gebruiksvergunning toestaat. Voor de ArenA is de capaciteit na de uitbreiding op een maximum van 71.000 gebracht. Dat is in dit bestemmingsplan overgenomen. Verder is uitgangspunt een jaarlijks bezoekersaantal van 1.900.000.

Capaciteit Ziggo Dome

Klopt het aantal bezoekers dat is opgenomen in het bestemmingsplan?

Voor de Ziggo Dome geldt hetzelfde, de vergunde situatie is maatgevend voor dit bestemmingsplan. Ziggo Dome heeft een maximum capaciteit van 17.524 voor de grote zaal en 2.000 voor het voorgebouw en een jaarlijks bezoekersaantal van 1.800.000.

Communicatie

Hoort bereikbaarheid van mobiele telefoons etc. thuis in het bestemmingsplan?

Het plaatsen van masten tot 5 meter op daken e.d. kan vergunningvrij plaatsvinden.

Integraal veiligheidsplan

Het integraal veiligheidsplan is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De gemeente heeft wel een verantwoordelijkheid in het opstellen van dat plan. Er wordt op dit moment ook aan gewerkt door het onderdeel OOV (openbare orde en veiligheid) van de gemeente Amsterdam.

Horecabestemming in de druppels

De invulling van de druppels is relevant voor de ArenA gezien de veiligheid etc. bij uitstroom. Moet er niks worden opgenomen over OOV rond deze locatie?

Via de exploitatievergunningen wordt met het vrijhouden van de openbare ruimte bij in- en uitstroom van de ArenA rekening gehouden. Voor- en na wedstrijden is het alle horecavestigingen in en rondom de ArenA verboden terras te voeren, zodat de openbare ruimte wordt vrijgehouden voor een veilige doorgang van het publiek. Het bestemmingsplan is niet de plek voor dit soort maatregelen.

Supportershome

De huidige locatie is niet opgenomen in het bestemmingsplan. De ArenA vraagt zich af of deze locatie als voorlopige bestemming moet worden opgenomen.

De huidige vestiging van het supportershome is tijdelijk verleend en zal daar geen nieuwe vergunning krijgen. Daarom wordt op die locatie geen regeling getroffen en wordt volstaan het supportershome op de nieuwe locatie in het stadion, waarvoor reeds een vergunningprocedure loopt, een passende bestemming te geven.

Eigenaren (informeel overleg 17 april 2013)

In het overleg is een toelichting op de planregeling gegeven en het procedés dat doorlopen wordt. De kantooreigenaren hebben in dit stadium geen formele rol in het 3.1.1 overleg. Zodra het bestemmingsplan formeel ter visie gaat, hebben de kantooreigenaren een formele mogelijkheid om te reageren op het bestemmingsplan.

Tijdens dit overleg is gesproken over de woonfunctie, de mogelijkheid tot het uitbreiden van kantoren en functies die mogelijk zijn binnen de uitgebreidere bestemmingsomschrijving voor kantorenlocaties.

Woonfunctie

Er bestaat de wens om ook op de hotelkavel Arena Towers de woonfunctie toe te voegen.

In de concept ontwerpversie van het bestemmingsplan was een wijzigingsbeveegdheid voor de functie wonen opgenomen voor het zuidwestelijk deel van het plangebied, waar ook de hotel kavel is gelegen. Inmiddels is naar aanleiding van de resultaten van het geluidonderzoek (industrielawaai i.r.t. wonen) en mede gelet op de huidige, krappe woningmarkt, de afweging gemaakt voor de komende planperiode geen woonfunctie in het plangebied op te nemen.

Uitbreiding kantoren en randvoorwaarden

Wat houdt de regeling bij uitbreiding precies in?

Er is in het bestemmingsplan een beperkt saldo voor uitbreiding van kantoren opgenomen. Bij uitbreiding van bestaande gebouw of kavels is het de wens van de gemeente dat er gelijktijdig geïnvesteerd wordt door de erfpachter in het aantrekkelijk een meer leefbaar te maken van het openbaar toegankelijke gebied rondom de bebouwing. Op dit moment zijn de openbaar toegankelijke ruimtes namelijk vergeven van allerlei obstakels die variëren van uitlaten van parkeergarages tot bovengrondse parkeervoorzieningen.

Functies binnen bestemming kantoren

Kan duidelijk worden omschreven wat wel en niet kan op de kantoor kavels? Kan bijvoorbeeld een AH2GO in de plint?

Nee, een AH2GO behoort niet tot de mogelijkheden. Dat is detailhandel en het bestemmingsplan voorziet niet in die vorm van detailhandel. Toegestane functies in de plinten zijn: kleinschalige horeca en

ArenAPoort West (vastgesteld)

dienstverlening. Er moet daarbij gedacht worden aan een stomerij, een kapper, een (lunch)cafe, een koffietent of een (klein) restaurant.

