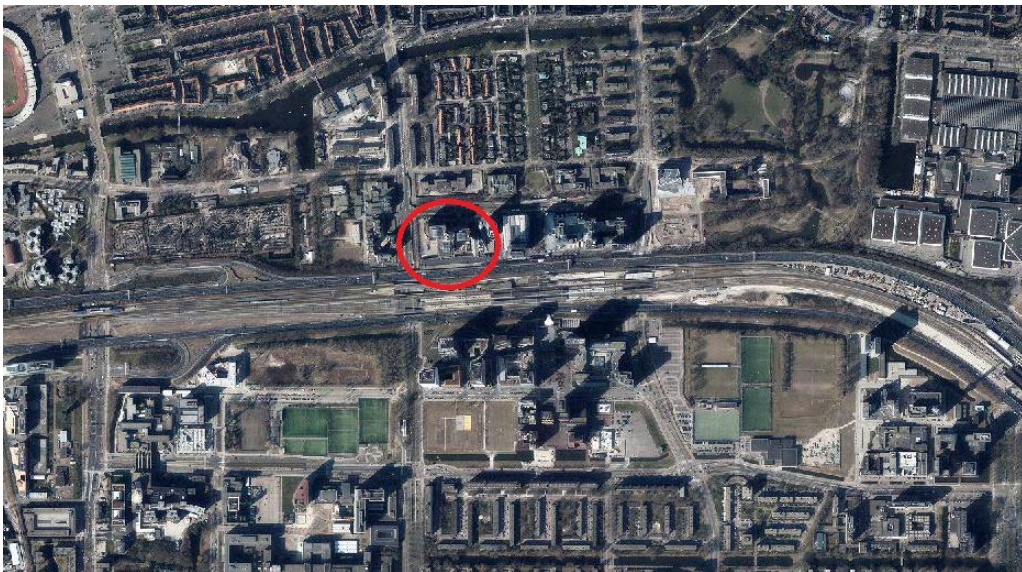


# **bestemmingsplan**

## **Zuidas-Atrium**

**vastgesteld**

*toelichting, bijlagen bij toelichting en regels*



**Colofon**

Opdrachtgever  
Opdrachtnemer

RVE Zuidas  
RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn  
Datum  
Planstatus

NL.IMRO.0363.K1401BPGST-VG01  
versie 21 mei 2015  
bestemmingsplan (vastgesteld)

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Algemeen	7
1.2	Plan- en besluitvormingstraject	8
1.3	Bevoegdheden	8
1.4	Crisis- en herstelwet	9
1.5	Leeswijzer	9
<b>Hoofdstuk2</b>	<b>Plankader</b>	<b>11</b>
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Beschrijving van het plangebied	12
2.3	Geldend planologisch kader	13
<b>Hoofdstuk3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>17</b>
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	23
3.4	Gemeentelijk beleid	25
<b>Hoofdstuk4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>35</b>
<b>Hoofdstuk5</b>	<b>MER Zuidas - de Flanken</b>	<b>37</b>
5.1	Algemeen	37
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	37
5.3	M.e.r.-procedure	38
5.4	Inhoud MER: Bevindingen voor de Zuidas Flanken als geheel	40
5.5	Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan	47
5.6	Conclusie	49
<b>Hoofdstuk6</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>51</b>
6.1	Algemeen	51
6.2	Autoverkeer	52
6.3	Openbaar vervoer	60
6.4	Conclusies	60
<b>Hoofdstuk7</b>	<b>Geluid</b>	<b>61</b>
7.1	Algemeen	61
7.2	Regelgeving	61
7.3	Resultaten onderzoek	62
7.4	Conclusie	62
<b>Hoofdstuk8</b>	<b>Luchtkwaliteit</b>	<b>63</b>
8.1	Algemeen	63
8.2	Toetsingskader	63
8.3	Onderzoeken	66
8.4	Conclusie	67
<b>Hoofdstuk9</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>69</b>

9.1	Algemeen	69
9.2	Toetsingskader	69
9.3	Resultaten onderzoeken	71
9.4	Verantwoording	72
9.5	Conclusie	75
<b>Hoofdstuk10</b>	<b>Bodem</b>	<b>77</b>
10.1	Algemeen	77
10.2	Regelgeving	77
10.3	Conclusie	78
<b>Hoofdstuk11</b>	<b>Water</b>	<b>79</b>
11.1	Algemeen	79
11.2	Toetsingskader	79
11.3	Watertoets	83
11.4	Conclusie	85
<b>Hoofdstuk12</b>	<b>Natuur en Landschap</b>	<b>87</b>
12.1	Algemeen	87
12.2	Toetsingskader	87
12.3	Resultaten onderzoeken	88
12.4	Conclusie	90
<b>Hoofdstuk13</b>	<b>Hoogbouwaspecten</b>	<b>91</b>
13.1	Bezoning	91
13.2	Windhinder	93
13.3	Luchthavenindelingbesluit	93
<b>Hoofdstuk14</b>	<b>Cultuurhistorie en archeologie</b>	<b>97</b>
14.1	Toetsingskader	97
14.2	Resultaten onderzoeken	99
14.3	Conclusie	100
<b>Hoofdstuk15</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>101</b>
15.1	Algemeen	101
15.2	Planvorm	101
15.3	Artikelgewijze toelichting	102
<b>Hoofdstuk16</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>109</b>
<b>Hoofdstuk17</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>111</b>
17.1	Algemeen	111
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	111
17.3	Maatschappelijk overleg	111
17.4	Participatie	112

# Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Algemeen

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

Als onderdeel van het centrumgebied Zuidas zal het karakter en gebruik van het gebied Strawinsky sterk gaan veranderen. De ontwikkelingen op en rondom het ZuidasDok zullen meer mensen, meer functies en een drukker gebruik van het station opleveren. De herontwikkelingsopgave voor het gebied dient een tweeledig doel: enerzijds het garanderen en verbeteren van de verbinding van het Zuidasproject en station Zuid met de stad gedurende de bouw van het ZuidasDok en anderzijds het transformeren van het gebied zodat het weer voldoet aan moderne eisen van gebruik en het Zuidasniveau: een levendige en gemengde stad van internationale allure.

De (her)ontwikkeling van het Atriumgebouw, waarop voorliggend bestemmingsplan ziet, biedt kansen voor de invulling van een onderdeel van de stedenbouwkundige en kwalitatieve strategie voor dit gebied.

Het huidige Atrium heeft een omvang van ca. 39.500 m<sup>2</sup> en wordt verhuurd als multi-tenant gebouw. Het huidige aantal bijbehorende parkeerplaatsen van 547 is voor een klein deels op Atrium-terrein gelegen. Voor een groot deel (ca. 500 plekken huur en eigendom) bevinden de parkeerplaatsen zich in de bestaande garage onder en naast de huidige A10. Vanwege de realisatie van het ZuidasDok zullen die parkeerplaatsen verdwijnen.

De eigenaar van het Atrium heeft aan de gemeente Amsterdam de ambitie te kennen gegeven om het kantoorgebouw te renoveren, uit te breiden en een nieuwe parkeergarage te realiseren op de Atriumkavel. Het beoogde programma bestaat op hoofdlijnen uit renovatie van het bestaande Atriumgebouw, waaronder het toevoegen van kantorenprogramma en de realisatie van een parkeergarage ter vervanging van de bestaande en te verdwijnen parkeergelegenheid. Voor de parkeergarage is vooruitlopend op voorliggend bestemmingsplan reeds een afwijkingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht doorlopen.

Voor wat betreft de uitbreidingsmogelijkheden gaat het om een kantooruitbreiding met 25.000 m<sup>2</sup>, en plintvoorzieningen met een maximum metrage van 5.000 m<sup>2</sup>. Met betrekking tot het uit te breiden programma wordt niet voorzien in extra parkeerplaatsen. Het indertijd bij het huidige Atrium vastgestelde aantal parkeerplaatsen is aanzienlijk hoger dan conform huidig beleid zou worden toegestaan. Voor dit soort situaties kent de Zuidas een zogenoemd 'ingroeibeleid'.

Voor het deelproject Strawinsky is in 2009 een bestuurlijk besluit genomen in de vorm van een startbesluit. Het startbesluit voor Strawinsky gaat uit van 25.000 m<sup>2</sup> kantooruitbreiding aan de westkant van de Atriumkavel en 14.000 m<sup>2</sup> plintvoorzieningen in plinten van de kavels van Atrium, CRI en het WTC. Het programma van onderhavig bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het startbesluit voor Strawinsky.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch kader ter verwezenlijking van de

voorgenomen ontwikkelingen.

## 1.2 Plan- en besluitvormingstraject

In het startbesluit voor Strawinsky staat aangegeven dat een uitvoeringsbesluit zal worden voorbereid. Het vaststellen van een uitvoeringsbesluit heeft echter op zich laten wachten. Enerzijds omdat de marktinitiatieven voor het gebied achterbleven en anderzijds omdat de noodzaak ontbrak om een besluit te nemen ten aanzien van het verlagen van de Strawinskylaan. In 2015 wordt gewerkt aan een uitvoeringsbesluit voor geheel Strawinsky. De plan- en besluitvorming over het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en de daarin opgenomen ontwikkeling doorloopt daarmee een ander traject dan eerder was voorzien en loopt vooruit op het uitvoeringsbesluit.

Ten behoeve van de ontwikkeling op de locatie van het Atrium is een zogenoemde bouwenvelop opgesteld, waarin onder andere de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkeling zijn opgenomen. Daarnaast worden ook uitgangspunten en beleid geformuleerd ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte, duurzaamheid, welstand en energieprestaties, alsmede de aanleg van de ondergrondse infrastructuur. Deze bouwenvelop vormt de basis voor de grondexploitatie van het gebied. Daarmee kan de bouwenvelop worden gezien als een uitvoeringsbesluit op kavelniveau. De bouwenvelop dient als kader en onderbouwing voor het juridisch deel (dat zijn de verbeelding en planregels) van voorliggend bestemmingsplan.

De bouwenvelop maakt als bijlage integraal onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan (zie ook hoofdstuk 4). Tegelijk met de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan wordt de bouwenvelop ter inzage gelegd. Daarbij bestaat met betrekking tot het bestemmingsplan de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. Voor zover in dat kader reacties naar voren worden gebracht met betrekking tot aspecten die normaliter niet in het bestemmingsplan worden geregeld, zoals de inrichting van de openbare ruimte en welstand, dan zal daarin in een en dezelfde Nota van Beantwoording worden ingegaan. In tegenstelling tot de mogelijkheid van beroep op het bestemmingsplan, zal daartegen geen beroepsmogelijkheid bestaan.

## 1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011, en 18 februari 2014, is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, echter aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij de centrale stad liggen.

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 (gewijzigd) in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging was de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam met een herverdeling van taken en bevoegdheden van de bestuurscommissies stadsdelen. Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen. Aangezien de Zuidas-ontwikkeling reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.



## 1.4 Crisis- en herstelwet

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

Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepsschrift dienen te worden opgenomen, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep versneld.

## 1.5 Leeswijzer

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

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

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



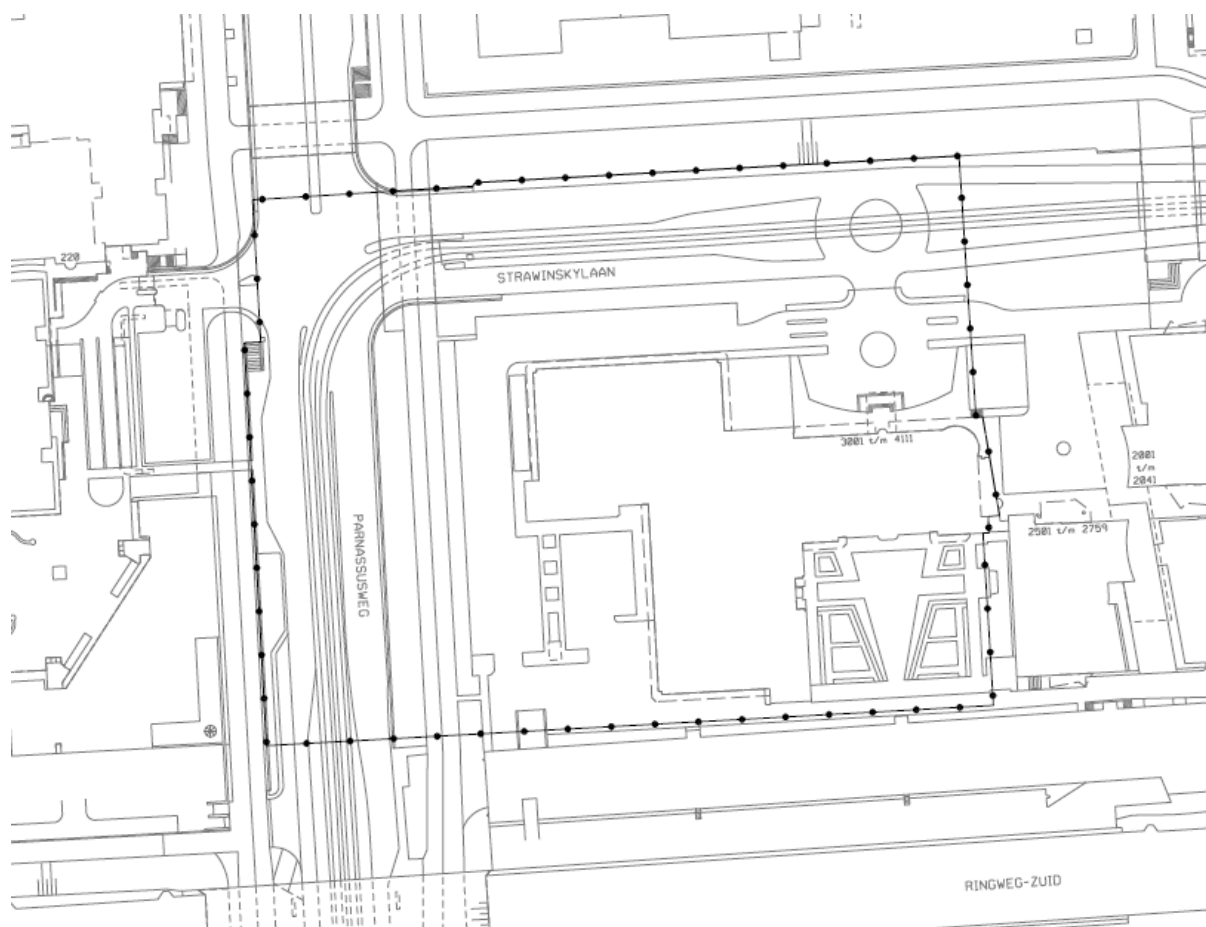
## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt binnen het gebied Zuidas, ten noorden van de A10. De locatie wordt globaal begrensd door de Parnassusweg in het westen, de Strawinskylaan en daaraan grenzend de kavel van Breevast in het noorden, de kantoorbebouwing op de kavel van CRI in het oosten, en de A10 in het zuiden. Op onderstaande figuren zijn globaal de ligging en begrenzing van het projectgebied weergegeven.



*Globale ligging projectgebied Zuidas - Atrium binnen de Zuidas (bron: Atlas Amsterdam)*



*Begrenzing plangebied Zuidas - Atrium*

## **2.2 Beschrijving van het plangebied**

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is een onderdeel van het deelgebied Strawinsky. Dat gebied omvat het gebied rondom de Strawinskylaan. De Strawinskylaan vormt met het Zuidplein, WTC en station Amsterdam Zuid het levendige toegangsgebied tot Zuidas. De meeste voorzieningen zijn er te vinden: winkels, terrassen, restaurants. Dit is het hart van Zuidas.

Aan de zuidzijde van de Strawinskylaan bevindt zich een aantal kenmerkende kantoorgebouwen van Zuidas, zoals het WTC en ook het Atrium.



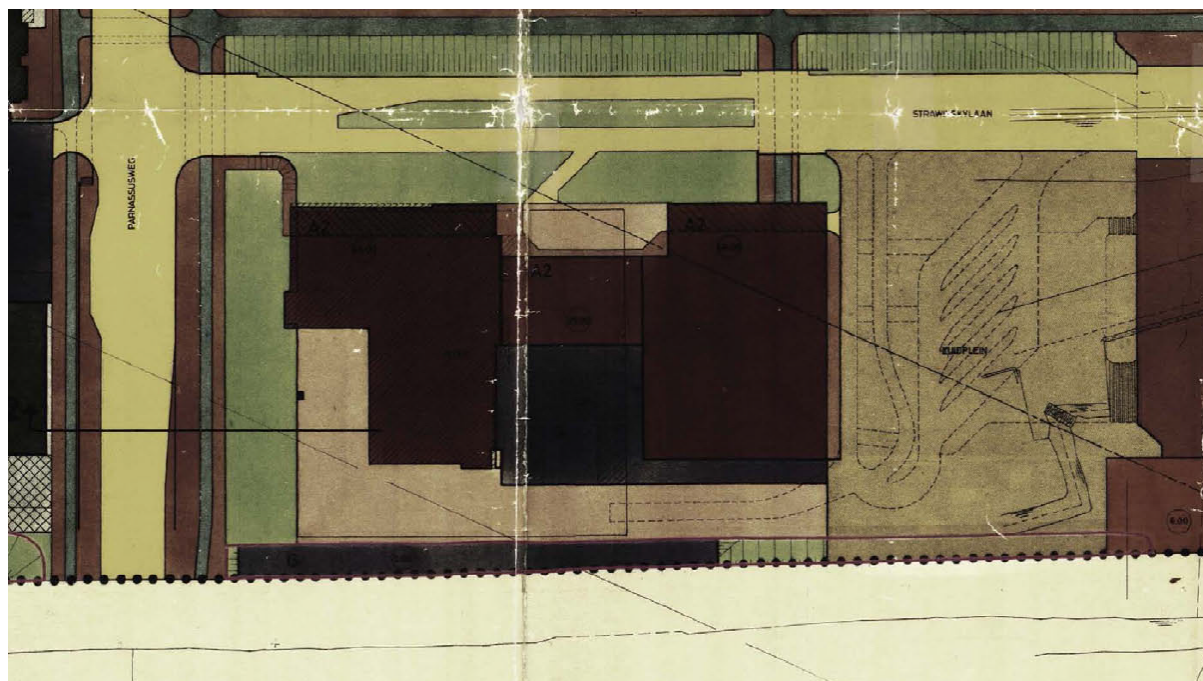
*Luchtfoto van de projectlocatie, situatie 2013 (bron: Atlas Amsterdam)*

Behalve de bestaande wegenstructuur en openbare ruimte wordt het plangebied gedomineerd door de aanwezigheid van het bestaande kantoorgebouw Atrium. Direct ten oosten ervan staan de zogenoemde Twin Towers op de kavel van CRI. Aan de noordzijde van het plangebied, grenzend aan de Strawinskylaan, liggen de huidige kantoren van Breevast. Aan de westelijke zijde is de bestaande rechtbank gelegen.

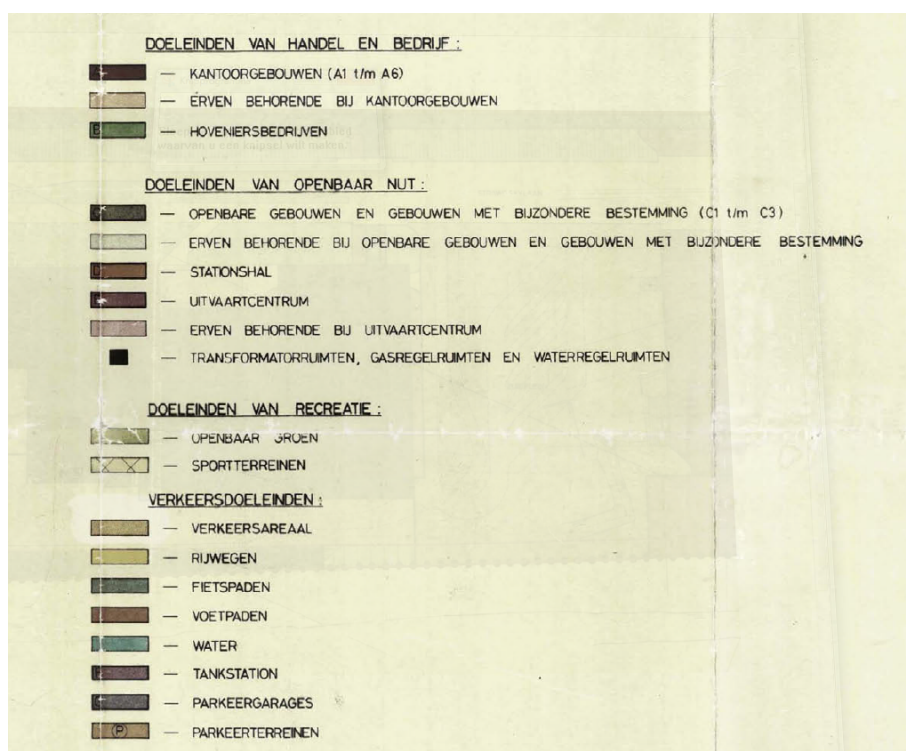
De onbebouwde ruimte op de Atrium kavel is nagenoeg geheel verhard en in gebruik als parkeerruimte. Aan de zuidzijde van het Atrium bevindt zich de huidige parkeervoorziening, die ten behoeve van de ontwikkeling van het ZuidasDok op korte termijn zal moeten verdwijnen. Langs de Parnassusweg bevinden zich 11 beeldbepalende iepen.

### **2.3 Geldend planologisch kader**

De gronden waarop het bouwplan is geprojecteerd maken deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o.", vastgesteld 4 november 1981. Het bestemmingsplan bestemt de gronden van het projectgebied ten behoeve van Kantoorgebouwen (geregeld in artikel 3 van de voorschriften), Erven behorende bij kantoorgebouwen (geregeld in artikel 4), en Openbaar groen (geregeld in artikel 12), gewijzigd per vierde herziening (vastgesteld 19 oktober 1988). Voor wat betreft de kantoorgebouwen gaat het om Kantoorgebouwen A2.



*Uitsnede plankaart bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.*

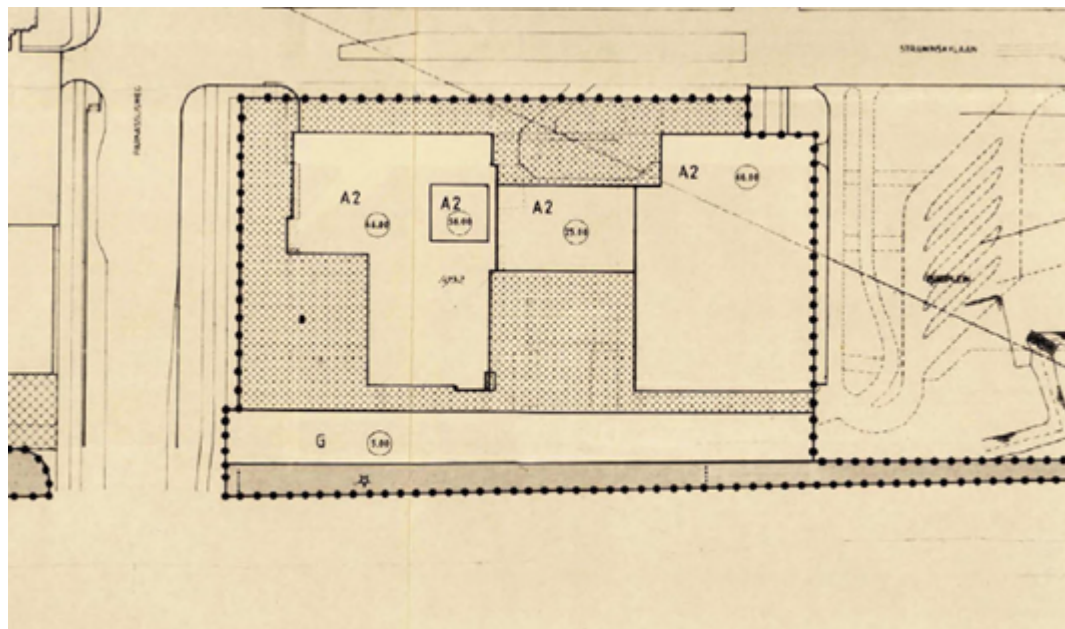


*Uitsnede legenda bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.*

Het bestemmingsplan is tot vier keer toe gedeeltelijk herzien, waarvan de tweede en vierde herziening betrekking hebben op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Met de tweede herziening is (onder andere) een aantal parkeerplaatsen aan de bestemming Kantoorgebouwen A2 toegekend van 928.

*bestemmingsplan\_Zuidas - Atrium (vastgesteld)*

In de vierde herziening worden nadere regels gegeven met betrekking tot onder andere bouwhoogte en maximaal programma binnen de als Kantoorgebouwen A2 aangeduide gronden. Tevens is de bestemming Openbaar groen vervallen ten behoeve van Erven behorende bij kantoorgebouwen.



*Uitsnede plankaart bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o., vierde herziening*

Het geldende bestemmingsplan, met inbegrip van de herzieningen, voorziet niet in de gewenste ontwikkeling met een uitbreiding van het kantorenprogramma met 25.000 m<sup>2</sup> in het plangebied. Ten behoeve van de te verplaatsen parkeervoorziening is inmiddels aan afwijkingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht opgestart. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een opname daarvan in planregels. Daarnaast voorziet voorliggend bestemmingsplan in de gewenste uitbreiding van het kantoorprogramma met maximaal 25.000 m<sup>2</sup>, en in een beperkt voorzieningenprogramma van 5.000 m<sup>2</sup>.





## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

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

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

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

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

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

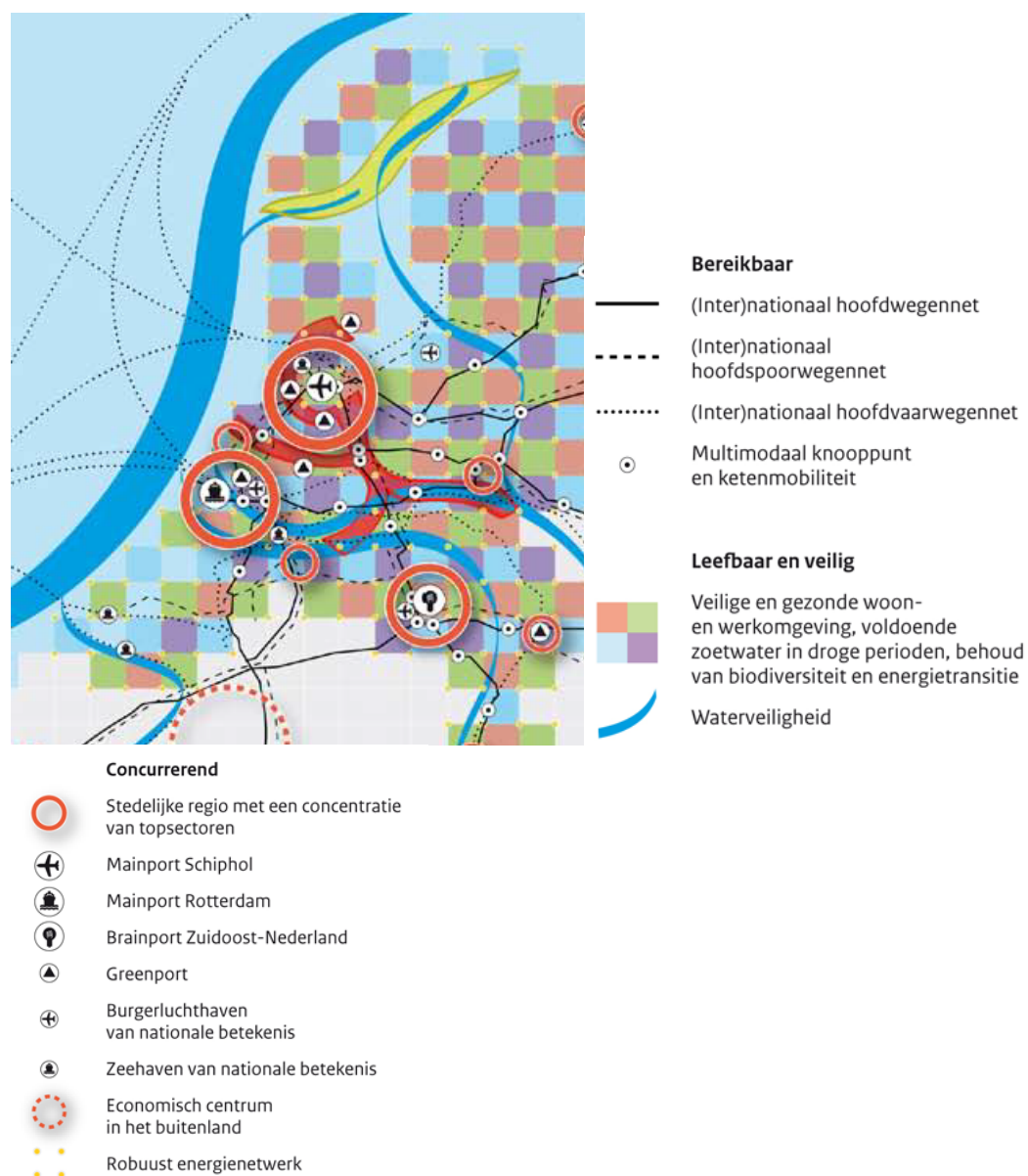
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen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

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;

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

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

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



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

*bestemmingsplan\_Zuidas - Atrium (vastgesteld)*

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

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

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

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

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

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

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

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

### 3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Er dient te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Indien uit die beschrijving 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. Indien uit de beschrijving 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.

Deze 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.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden in toevoeging van kantorenprogramma met 25.000 m<sup>2</sup>, en een gering voorzieningenprogramma (maximaal 5.000 m<sup>2</sup>). In de hierna volgende (sub)paragrafen wordt op de actuele (regionale) behoefte met betrekking tot deze functies ingegaan. Het grote belang van de ontwikkeling van de Zuidas wordt ook door het Rijk onderschreven. Zoals aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. Het daarbij mogelijk gemaakte voorzieningenprogramma, waarbij gedacht kan worden aan gebiedsverzorgende detailhandel, en maatschappelijke en zakelijke dienstverlening, is ondersteunend aan deze hoofdfuncties.

Met de Zuidas wordt een gebied verder ontwikkeld dat kan worden gezien als bestaand stedelijk gebied. De keuze voor de Zuidas als internationale toplocatie voor wonen en werken is voor een belangrijk deel ingegeven door de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Deze keuze voor binnenstedelijke ontwikkeling om elders waardevolle gebieden te kunnen ontzien blijkt ook uit de Structuurvisie Amsterdam 2040, waarin duidelijke afweging is gemaakt tussen onder andere economische ontwikkeling en behoud en versterking van groen en natuur: "Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast."

In de hierna volgende paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskader, wordt nog nader op bovenstaande aspecten ingegaan.

### **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 Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

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

### **3.1.5 Structuurvisie ZuidasDok**

Op 9 juli 2012 is de Rijksstructuurvisie ZuidasDok vastgesteld. ZuidasDok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbetert en Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. De doorstroming van de A10 wordt verbeterd door de uitbreiding van de capaciteit van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Tegelijkertijd wordt het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden. Door een verbeterde doorstroming op de A10-zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de Noordvleugel. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de Flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking vermindert. Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar ook binnenlandse hogesnelheidstreinen kunnen stoppen en de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en Amsterdam.

Met de ontwikkeling van het ZuidasDok is in voorliggend bestemmingsplan met het bepalen van de situering van nieuwbouw rekening gehouden. Ook met het bepalen van de plangrens is rekening gehouden met de besluitvorming die voor het ZuidasDok in voorbereiding is. Voorliggend bestemmingsplan voorziet tot slot in een parkeervoorziening ter vervanging van een bestaande parkeervoorziening die als gevolg van de ZuidasDok-ontwikkeling dient te verdwijnen.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

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

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 hoofdstedelijke 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 bodemfysiske 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 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.

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

### **3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

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

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

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

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

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

Onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de regels zoals gesteld in de PRVS.

Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 de provinciale ruimtelijke verordening opnieuw vastgesteld. Deze vaststelling betreft een beleidsarme wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde verordening op 21 juni 2010. Dit houdt in dat de verordening geen nieuw beleid bevat.

### **3.2.3 Milieubeleidsplan 2015-2018**

In het provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 staan de nieuwe milieudoelen van de provincie Noord-Holland. Het milieubeleidsplan is op 15 december 2014 vastgesteld. De basis van het Milieubeleidsplan 2015-2018 is het nakomen van wettelijke regels en normen. In het plan stelt de provincie voor daarnaast in te zetten op meer duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen en het stimuleren van innovatieve oplossingen voor milieuproblemen.

In het Visie-deel van dit plan agendeert de provincie een viertal integrale opgaven, die gericht zijn op kansen voor de toekomst, waarbij milieu is gekoppeld aan de andere kerntaken van de provincie. Deze integrale opgaven krijgen mogelijk een plek in een Omgevingsvisie. Deze integrale opgaven zijn:

- Gezonde stad en mobiliteit
- Visie op de ondergrond
- Circulaire economie
- Transitie duurzame energie

In het Programma-deel beschrijft de provincie in hoofdlijnen de thematische of sectorale opgaven van ons milieubeleid.

De sectorale thema's zijn:

- Luchtkwaliteit
- Geur
- Geluid
- Bodem
- Externe veiligheid
- Afval
- Licht en donkerte
- Duurzame energie

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

## **3.3 Regionaal beleid**

### **Stadsregio Amsterdam**

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

### **3.3.1 Plabeka**

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) werken gemeenten als Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad (en andere) samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordvleugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. Plabeka werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat op Noordvleugelniveau de Plabekapartners de intentie hebben uitgesproken om 3,5 miljoen m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak planaanbod van kantoren uit de markt te nemen.

Ter uitvoering hiervan heeft de gemeente de Kantorenstrategie Amsterdam opgesteld. In paragraaf 3.4.7 wordt hierop nader ingegaan.

### **3.3.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan**

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

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

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

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

### **3.3.3 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. De visie is uitgewerkt in de Investeringsagenda OV die op 10 december 2013 door de Regioraad van de Stadsregio is vastgesteld. Middels de Investeringsagenda OV worden de ambities van de Stadsregio vastgelegd met betrekking tot het stedelijk en regionaal OV, en worden de trajecten aangegeven waarin de Stadsregio de komende jaren wil investeren. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste 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**

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

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



*Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam, beschikbaar via  
2040 <http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/structuurvisie/>*

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

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

### 3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

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

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en 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 participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
  - a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
  - b. werkende stad (werk en inkomen);
  - c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
  - d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
  - e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
  - f. veilige stad ((sociale) veiligheid).

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

### 3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

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

Er is er voor gekozen om de toen reeds geldende parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m<sup>2</sup> bvo op A-locaties en 1:125 m<sup>2</sup> bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

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

### 3.4.4 Nota parkeren Zuidas 2001

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

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

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

Het beleidskader bestaat uit de groei van Zuidas naar een A-locatie (in 2005), parkeernormen, specifieke bezoekersvoorzieningen, ingroei en specifieke behoefte aan parkeer- en reisvoorzieningen.

#### *Parkeernormen*

Voor kantoren geldt voor een A-locatie een parkeernorm van één parkeerplaats op 250 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak. Voor een B-locatie is dat één parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup>.

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

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

#### *Ingroei*

De nota constateert dat in de Zuidas meer dan eens sprake is van reconstructie en/of uitbreiding van bestaande gebouwen, die reeds over een historisch vergunde parkeeraccommodatie beschikken. Indien de bestaande accommodatie ten opzichte van de huidige normen een overmaat aan parkeerplaatsen bevat, zal in geval van een uitbreiding van het gebouw het beleid erop gericht zijn deze overmaat zoveel mogelijk te corrigeren. Dit betekent het toepassen van het zogenaamde ingroeibeleid, waarin de uitbreiding zelf zoveel mogelijk gebruik zal maken van de bestaande capaciteit. De uitbreiding van een bestaand gebouw kan daarom het beste worden beoordeeld op het criterium: fysieke verbinding met het al bestaande gebouw. Is die verbinding er niet, dan heeft het nieuwe gebouw de desbetreffende norm uit het locatiebeleid. Is het nieuwe gebouw wel fysiek verbonden met het al bestaande gebouw, dan wordt

dat beschouwd als één complex en moet bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen van het nieuwe gebouw rekening worden gehouden met de aanwezige parkeercapaciteit bij het bestaande gebouw.

De nota spreekt de wens uit per deelgebied de parkeerbehoefte te berekenen aan de hand van de (destijds) bekende gegevens en conform de in de nota beschreven normen. Dit kan betekenen dat op een kavel (bestemmingsplan) binnen het deelgebied een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd ten behoeve van de parkeerbehoefte van één of meer aangrenzende kavels in het deelgebied. Binnen een kavel kan zich dat bijvoorbeeld op gebouwniveau voordoen. Het gaat erom, dat bij voltooiing van het gehele deelgebied de parkeerbalans weer in evenwicht is. De nota schrijft een (inmiddels achterhaalde) gebiedsindeling voor.

In het geval van Atrium is sprake van een reconstructie en/of uitbreiding van bestaande gebouwen met een historisch vergunde parkeeraccommodatie. Aangegeven is dat voor zover de bestaande accommodatie ten opzichte van de huidige normen een overmaat aan parkeerplaatsen bevat, het beleid er bij uitbreiding van het gebouw op zal zijn gericht deze overmaat zoveel mogelijk te corrigeren. Bij de uitbreiding zelf moet zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt van de bestaande capaciteit. Het bestaande aantal parkeerplaatsen kan in dat geval niet worden uitgebreid met parkeerplaatsen op basis van bovengenoemde normen, behorende bij de uitbreiding van het programma. In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

### **3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid**

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

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

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

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

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

### 3.4.6 Hoogbouw in Amsterdam

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

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

In onderhavig bestemmingsplan geldt een maximum bouwhoogte van 68 meter. In hoofdstuk 13 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

### 3.4.7 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

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

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

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte 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. Het oprichten van de kantorenloods is een van die maatregelen. Op basis van de kantorenstrategie en de "Nota marktconforme kantoorplannen 2013" pakt de gemeente leegstand aan door transformatie en hergebruik van leegstaande kantoren te stimuleren en nieuwbouw te beperken. De kantorenloods heeft de opdracht om transformatie van leegstaande kantoorpanden te versnellen en richt zich daarbij op grote kantoorpanden (meer dan 1000 m<sup>2</sup>) in regionaal verband. De kantorenloods heeft een zevental voortgangsrapportages opgesteld over de aanpak en stand van zaken m.b.t leegstand van kantoren.

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

kantorenvorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvorraad. Een goed voorbeeld hiervan is de Zuidas dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

Daarbij wordt uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 525.000 m<sup>2</sup>, waarvan 250.000 m<sup>2</sup> in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000 m<sup>2</sup> voor de periode daarna. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgiften een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat kader rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

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

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

In het verlengde van de kantorenstrategie is door Zuidas onderzocht op welke wijze Zuidas invulling kan geven aan de opgave om het planaanbod kantoren te reduceren. Er is gekozen voor een positieve benadering: welke plekken zijn de beste kavels om als aanbod te handhaven? Hierbij werd het volgende geconcludeerd:

- Kwaliteit van 'Zuidas' als toplocatie voor kantoren bevindt zich in het centrumgebied, vlak bij het station.
- Focus op de noord-zuidstraten, op deze manier wordt het gebied onderdeel van de stad.
- Een combinatie van de bovenstaande criteria maakt de resterende kavels langs de Beethovenstraat en langs de Parnassusweg de meest logische kavels voor de verdere kantoorontwikkeling die past in Zuidas.
- Het uitgangspunt van 1 miljoen m<sup>2</sup> als kritische massa voor het gehele gebied zal behouden blijven. T.o.v. eerder becijferingen neemt het totaal aantal werkzame personen toe, omdat gemiddelde metrage per werknemer daalt.

Zuidas is een bewezen groeilocatie en voorziet in een specifieke behoefte op deze specifieke locatie. De middels het bestemmingsplan mogelijk gemaakte uitbreiding is passend binnen zowel het gemeentelijk en regionaal kantorenbeleid, als binnen de voor Zuidas voorgenomen benadering.

### **3.4.8 Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015**

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

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een

gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

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

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

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

### **3.4.9 Visie Zuidas 2009**

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

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

#### **Toplocatie: succesvol herkenbaar**

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan



de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

### **Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig**

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

### **Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk**

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

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

#### **3.4.10 Startbesluit Strawinsky**

Met ingang van 25 september 2008 heeft het startbesluit voor Strawinsky ter inzage gelegen, waarbij de mogelijkheid van inspraak is gegeven. De toenmalige stadsdeelraad heeft het startbesluit op 23 juni 2009 vastgesteld. Voor zover relevant voor het bestemmingsplan, wordt hieronder een samenvatting gegeven van de doelstellingen en uitgangspunten van dit startbesluit.

Strawinsky maakt onderdeel uit van het centrumgebied van de Zuidas en omvat het gebied van de Strawinskylaan en de huidige kantoorzones aan beide zijden van deze straat. De Strawinskylaan vormt een hooggelegen autoverbinding op een dijklichaam tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, waarvan ook regionale en stadsbussen gebruik maken. In de middenberm ligt een tramtracé waar lijn 5 van gebruik maakt.

Het centrumgebied van de Zuidas zal sterk gaan veranderen. Door toekomstige ontwikkelingen zullen meer mensen, meer functies en een groter en drukker gebruikt station opleveren. Van groot belang is dan ook dat het gebied Strawinsky tijdig in staat wordt gesteld om deze ontwikkelingen op een goede manier op te vangen.

De herontwikkelingsopgave voor het deelgebied Strawinsky kent een tweeledig doel, te weten het garanderen en verbeteren van de verbinding van het Zuidasproject en station Zuid met de stad (gedurende de bouw van het ZuidasDok), én het transformeren van het gebied zodat het weer voldoet aan moderne eisen en het Zuidas-niveau: een levendige en gemengde maaiveldstad van internationale allure.

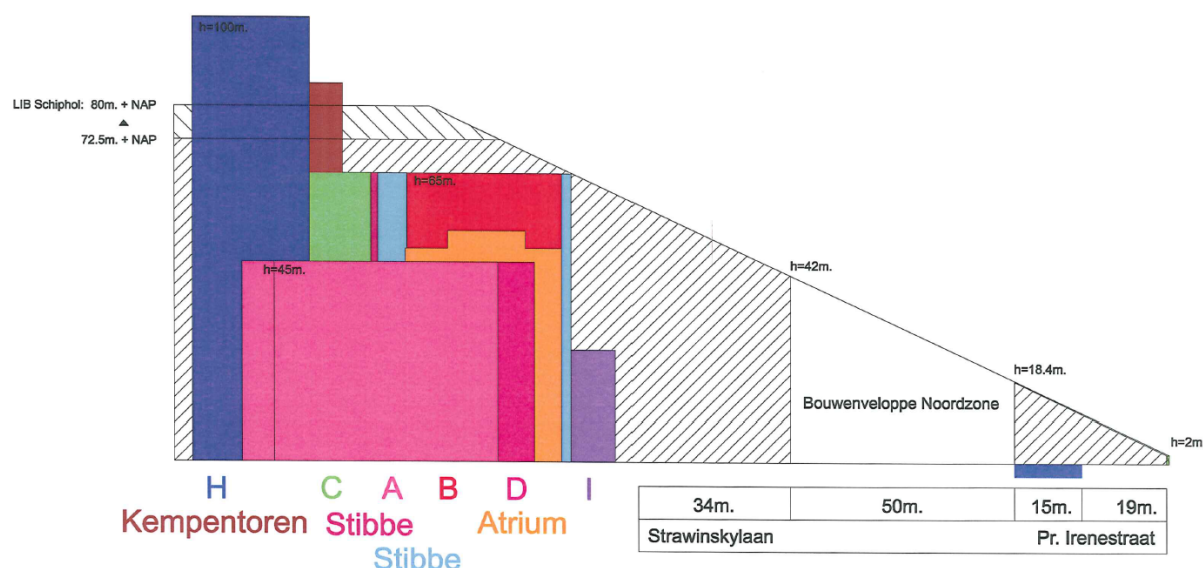
In het vervolg van deze toelichting zullen die onderdelen van het startbesluit die refereren aan het verlagen van de Strawinskylaan buiten beschouwing blijven. Het voorliggende bestemmingsplan doet

daarover geen uitspraken, en loopt op een keuze ten aanzien van de Strawinskylaan ook niet vooruit. Ongeacht de middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkelingen blijven alle opties open.

### Betekenis voor bestemmingsplan Zuidas - Atrium

Voor wat betreft het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is in algemene zin relevant dat in het startbesluit hierover wordt opgemerkt dat in de zuidelijke zone de kantoorgebouwen zich kunnen aanpassen aan de komst van het ZuidasDok door herontwikkeling en uitbreiding.

Uitgangspunt voor de nieuw te realiseren bebouwing in het plangebied is dat die bijdraagt aan een goede stedenbouwkundige overgang tussen Zuidas en de Prinses Irenebuurt. Dit betekent dat de nieuwe bebouwing in principe niet mag uitsteken boven de denkbeeldige lijn tussen de hoogste punten van de zuidelijke zone (achtereenvolgens WTC, Stibbetorens, Atriumcomplex) en de tuinen in de Prinses Irenebuurt.



*Denkbeeldige lijn tussen de hoogste zuidelijke kantoortorens en de Prinses Irenebuurt*

De uitbreiding aan de zuidzijde van de Strawinskylaan van het Atriumcomplex past binnen deze denkbeeldige lijn. Voor de bouwhoogte aan de zuidzijde is als uitgangspunt genomen dat de nieuwbouw passend is bij de bestaande bouw.

Het startbesluit voorziet in het toevoegen van kantorenprogramma op de Atriumkavel van 25.000 m<sup>2</sup>. Het programma van onderhavig bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitbreiding van programma zoals opgenomen in het startbesluit.

## **Hoofdstuk 4            Het ruimtelijk kader**

Voorstaande uitgangspunten uit het startbesluit zijn verwerkt in een gedetailleerd stedenbouwkundig plan voor de locatie van het Atrium (Bouwvelop Atrium, zie bijlage 1). Dit dient als ruimtelijk kader voor voorliggend bestemmingsplan. Voor de beschrijving van de stedenbouwkundige context en uitgangspunten van de voorgenomen planontwikkeling wordt korthedshalve verwezen naar het betreffende document.



## Hoofdstuk 5      **MER Zuidas - de Flanken**

### 5.1      **Algemeen**

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (zie MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlagen 2 en 3). Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad (14 juli 2011) en onherroepelijk geworden). De hierna beschreven wetgeving was op de betreffende besluitvorming van toepassing. De (directe) m.e.r.-plicht bestond indertijd vanwege het woonprogramma voor de Flanken. Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestond vanwege de hoeveelheid woningen, en de recreatieve of toeristische voorzieningen hierin reeds meegenomen zijn, is een aparte m.e.r.-beoordeling voor deze laatste activiteiten niet meer noodzakelijk.

Met afronding van de m.e.r.-procedure gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. In het kader van die besluitvorming is vastgesteld dat het Milieueffectrapport (hierna: het MER) de wettelijk voorgeschreven gegevens bevat. Het MER bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan te betrekken. Het MER kan aan besluitvorming omtrent voorliggend bestemmingsplan ten grondslag worden gelegd. Daarbij moet worden opgemerkt dat er vanuit de huidige wetgeving überhaupt geen sprake meer zou zijn van een directe m.e.r.-plicht. Nu een m.e.r. is uitgevoerd, zal met de uitkomsten daarvan moeten worden rekening gehouden.

Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken.

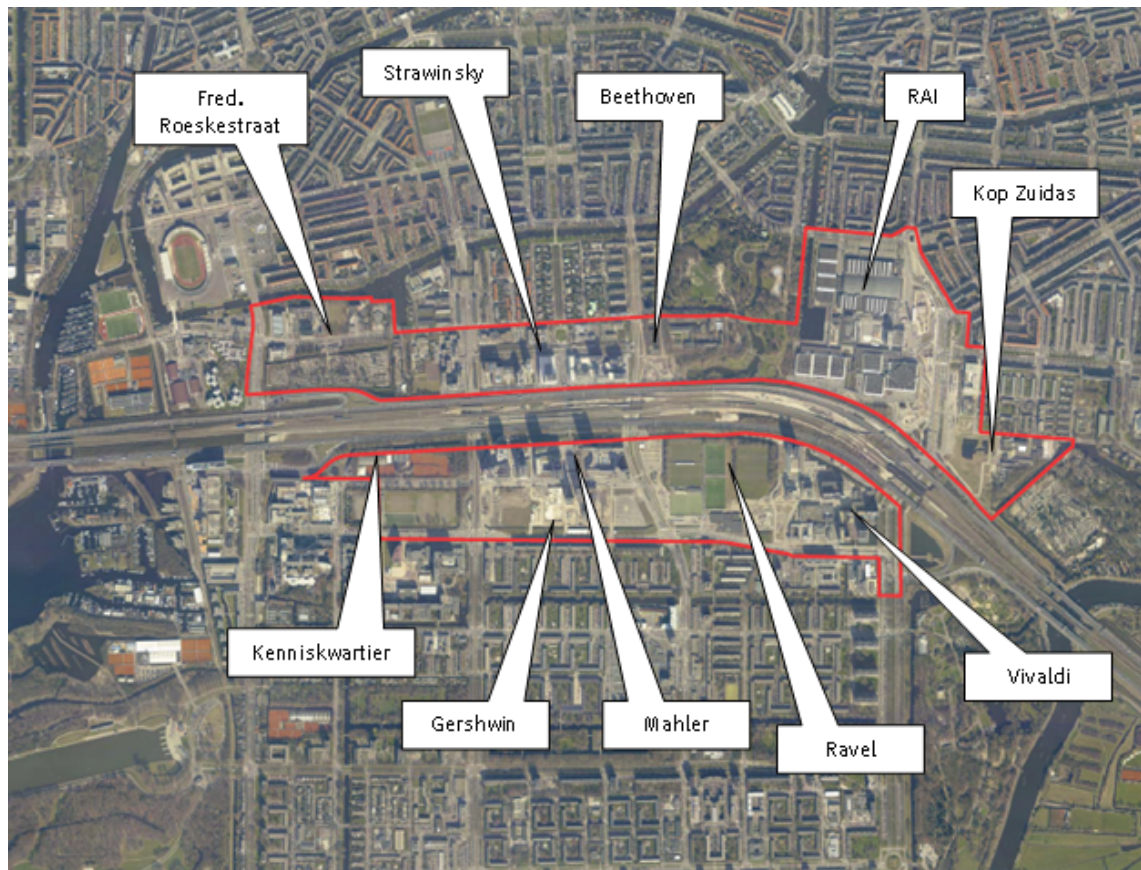
In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.4 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.5 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf 5.6 een aantal algemene conclusies getrokken.

### 5.2      **Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma**

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

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

gelegen van de binnenstad van Amsterdam en Schiphol.



### *Plangebied MER Zuidas - de Flanken*

Als eindbeeld wordt voor de Flanken voorzien in een programma met ca. 763.000 m<sup>2</sup> woonfuncties, zo'n 837.500 m<sup>2</sup> kantoorfuncties en ca. 360.500 m<sup>2</sup> overige voorzieningen, waarvan al een deel is gerealiseerd, of in aanbouw is. Voor het overige deel dienen diverse nieuwe bestemmingsplannen opgesteld te worden. Voor een groot deel van de Zuidas Flanken is dit inmiddels gebeurd. Voor het plangebied Zuidas - Atrium voorziet voorliggend bestemmingsplan daarin.

## **5.3 M.e.r.-procedure**

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

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

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

Met ingang van 3 maart 2011 is het MER Zuidas - de Flanken tezamen met het ontwerp van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West voor een ieder terinzage gelegd. Daarbij is de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het MER als het betreffende ontwerp bestemmingsplan. Verder is de Commissie overeenkomstig wettelijk voorschrift in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen. Per brief van 5 april 2011 is dit advies gegeven.

### **Toetsingsadvies Commissie m.e.r.**

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

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

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

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

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

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

### **Afronding m.e.r.-procedure**

De m.e.r.-procedure is conform wettelijk voorschrift gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat in de ontwikkeling voorzagt, te weten het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 14 juli 2011, en onherroepelijk geworden. Daarmee is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. Wel dient, zoals ook in paragraaf 5.1 is aangegeven, met de uitkomsten van het MER rekening te worden gehouden.

## 5.4 Inhoud MER: Bevindingen voor de Zuidas Flanken als geheel

In deze paragraaf is een samenvatting opgenomen van de bevindingen welke in het MER zijn gedaan. Het gaat om een beoordeling van de Zuidas Flanken als geheel. Dit brengt mee dat een aantal van de hieronder beschreven effecten wel van toepassing is op de Zuidas Flanken als geheel, maar niet op specifieke deelprojecten, zoals die waarin het voorliggend bestemmingsplan voorziet.

In paragraaf 5.5 zal worden ingegaan op de voor voorliggend bestemmingsplan relevante thema's. Bovendien is voor een aantal aspecten inmiddels actualiserend onderzoek gedaan. Hierop wordt in de respectievelijke thematische hoofdstukken ingegaan.

### 5.4.1 Referentiesituatie en alternatieven

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

### 5.4.2 Effectbeoordeling

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

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

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.



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

### Effectbeoordeling

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

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

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

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

### **Verkeer en vervoer**

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

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

Voor het onderliggend wegennet leiden de drie alternatieven tot een enigszins negatieve score, omdat in beide alternatieven de doorstroming op het stedelijke wegennet van Amsterdam en Amstelveen verslechtert. Hierdoor zijn in de onderzochte periode aanpassingen aan kruispunten noodzakelijk teneinde de capaciteit te vergroten. Het moment van de aanpassingen is afhankelijk van de daarvoor relevante ontwikkelingen. Uitgaande van realisatie van het totale beoogde programma zal een aantal kruispunten moeten worden aangepast. De aanpassingen zijn noodzakelijk en mogelijk om uit te voeren. Omdat de kruispuntanalyses gebaseerd zijn op de situatie waar de alternatieven volledig zijn ontwikkeld dient per ruimtelijk besluit bekeken te worden wanneer en in hoeverre sprake is van eventuele aanpassing van een kruispunt.

*NB: Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER bleek dat bij de totale plantoevoeging een aantal knelpunten zou ontstaan. Het programma zoals onderzocht in het kader van het MER zou echter gefaseerd worden gerealiseerd en ook een langere ontwikkelingstermijn in beslag nemen dan 10 jaar. Het onderzoek in het kader van het MER gaf geen inzicht in het moment waarop knelpunten zich zouden gaan voordoen. Om die reden is een aanvullende verkeersstudie Zuidas 2011 gedaan. Daarin is aan de hand van verwachte programma-oplevering gekeken naar het moment waarop en waar knelpunten zijn te verwachten. Dit heeft geleid tot het Actieplan weginfrastructuur 2011, waarin aan de hand van een programmatische benadering wordt zorggedragen voor een tijdige aanpak van de infrastructuur. Bij vaststelling van het Actieplan weginfrastructuur 2011 is tevens aangegeven dat het onderliggend verkeersonderzoek periodiek zou worden geactualiseerd. Tevens is een taskforce in het leven geroepen die zich bezig houdt met de bereikbaarheid van de Zuidas. Op advies van deze taskforce is het verkeersonderzoek uit 2011 inmiddels geactualiseerd. Via deze programmatische aanpak wordt uitvoering gegeven aan de adviezen uit het MER. Volledigheidshalve wordt verwezen naar hoofdstuk 6.*

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

### **Luchtkwaliteit**

De toename van NO<sub>2</sub> (stikstof) scoort in alle alternatieven negatief ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties liggen echter ruim onder de grenswaarden. Voor PM<sub>10</sub> (fijn stof) zijn geen significante wijzigingen berekend. Fijn stof scoort neutraal in alle alternatieven.

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

### **Geluid**

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

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

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

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

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

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

- Hoge gebouwrand als afschermdende werking.

### **Externe veiligheid**

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

In de te nemen ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op het invloedsgebied langs de A10 zal steeds de stijging van het groepsrisico (externe veiligheid) dienen te worden verantwoord, conform de Circulaire Risiconormering transport gevaarlijke stoffen. De beschikbaarheid van voldoende bluswater, de zelfredzaamheid van personen, de aanwezigheid van goede vluchtwegen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten zullen tekens in die verantwoording dienen te worden betrokken. Hiervoor is altijd maatwerk noodzakelijk. De hierna beschreven maatregelen betreffen optimalisaties.

#### *Bluswater:*

- aandacht voor voldoende bluswater

#### *Zelfredzaamheid:*

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

#### *Bereikbaarheid voor hulpdiensten:*

- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten

### **Ecologie**

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

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

#### *Vleermuizen:*

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

#### *Vogels:*

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

#### *Vissen:*

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

van stenen, grind of takken en boomwortels (Rivierdonderpad)

### **Archeologie, cultuurhistorie en landschap**

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

Voor de historische bouwkundige waarden geldt een enigszins negatieve beoordeling voor het basialternatief en het alternatief minimaal, omdat de verdichting van het gebied enerzijds effect heeft op de monumenten die in het gebied voorkomen en anderzijds een effect hebben op monumenten en het aan te wijzen beschermd stadsgezicht Plan Berlage Zuid. Het alternatief maximaal scoort hier negatief, omdat bij een groter programma de mogelijkheid om rekening te houden met monumenten en het aan te wijzen stadsgezicht minder groot is dan bij het basialternatief en het alternatief minimaal.

### **Duurzaamheid**

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

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

### **Ruimtelijke ordening en economie**

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

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

### **Overige hinderaspecten**

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

vergelijking met niet -stedelijke gebieden. Door de verdichting van de bebouwing zal de wind minder vrij spel hebben en kan daardoor tussen de gebouwen overlast door sterkte concentratie van wind ontstaan.

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

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

### **Effecten in de aanlegfase**

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

### **Relatie met ontwikkelingen in de omgeving**

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

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

*NB: Inmiddels is op 9 juli 2012 is Structuurvisie ZuidasDok vastgesteld. De vaststelling van de Structuurvisie ZuidasDok markeert de start van de planuitwerking. Hierin wordt expliciet rekening gehouden met de ontwikkeling van de Flanken. Nadrukkelijk is aangegeven dat de Zuidas een gebied in ontwikkeling is, met een programma van in totaal circa 2.000.000 m2 gemengd vastgoed (voor wonen, werken en voorzieningen). Hierbij ligt niet alleen het accent op vergroting van het vastgoedareaal, maar ook op voortdurende kwaliteitsverbetering en verbreding van functies. Met de kwantitatieve groei van het vastgoedareaal en de kwaliteitsimpuls door de ontwikkeling van ZuidasDok staat Zuidas als internationale toplocatie (ook letterlijk) in de steigers en heeft Zuidas alle mogelijkheden om zich verder te ontplooien. Geconstateerd wordt dat de A10 samen met de trein- en metrosporen op een dijk een barrière vormt in de Zuidas, die voor aanzienlijke milieuhinder zorgt. De A10-zuid wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas ondergronds gesitueerd, zodat de barrièrewerking zal verminderen en de milieuhinder sterk afneemt. Zo ontstaat meer ruimte om woningbouw en andere gevoelige functies zonder dove gevels te realiseren in de Flanken van Zuidas. Door de beleidskeuzes daalt het percentage bebouwing in de Flanken dat dove gevels nodig heeft van circa 50% tot circa 20%. Voor het gebied buiten Zuidas is sprake van een kleine verhoging (maximaal circa 1 dB) van de geluidbelasting vanwege de uitbreiding van de A10. Belangrijk is dat door de inpassing van de infrastructuur de leefkwaliteit in de Flanken toeneemt, van belang bij de ontwikkeling van een gemengd stedelijk milieu. De ingrepen reduceren de milieuhinder, zoals geluidoverlast, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's, sterk. Door uitvoering van de beleidskeuzes verwezenlijken partijen een belangrijk deel van de gezamenlijke ambities. Samen verbeteren zij de bereikbaarheid van Zuidas en versterken zij het verkeer- en vervoersnetwerk van de Noordvleugel van de Randstad. Het centrumgebied van Zuidas kan zich meer ontwikkelen en in de Flanken kan een hogere milieu- en ruimtelijke kwaliteit geboden worden aan daar aanwezige functies. Met de hiervoor genoemde resultaten wordt de positie van Zuidas als internationale toplocatie versterkt.*

### **5.4.3 Conclusie**

Zoals reeds in de vorige paragraaf is aangegeven zijn bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen nodig ter beperking van de nadelige milieugevolgen. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Voor wat betreft verkeer zijn deze voor een groot deels reeds genomen, en wordt via een programmatische aanpak met periodieke monitoring gezorgd dat tijdig maatregelen zullen worden getroffen mochten zich nieuwe knelpunten gaan dreigen voor te doen. Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan genomen. Daarnaast zal het project ZuidasDok naar verwachting grote positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken.

Ten aanzien van een aantal van de overige onderzochte aspecten zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit.

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

## **5.5 Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan**

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

Van belang daarbij is dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Daarbij

kunnen, voor zover dit noodzakelijk is ter beperking van eventuele nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, voorwaarden, voorschriften en beperkingen worden opgenomen.

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

### **5.5.1 Mobiliteit en bereikbaarheid**

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de Zuidas Flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Inmiddels is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen, en zijn deze ook genomen. In hoofdstuk 6 zal uitgebreid worden ingegaan op welke wijze middels dat Actieplan rekening wordt gehouden met de bevindingen uit het MER.

### **5.5.2 Luchtkwaliteit**

Er treden als gevolg van de voorgenomen Flankenontwikkeling geen milieueffecten op waarvoor maatregelen noodzakelijk moeten worden geacht. Uiteraard dient wel te worden voldaan aan de wettelijke regeling op het gebied van luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 wordt daarop nader ingegaan.

### **5.5.3 Geluid**

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

Door het beperkte en lokale effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten blijkt het effect van de ontwikkeling van de Flanken op bestaande woningen klein te zijn. Het MER geeft aan dat een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Flanken het situeren is van gevoelige functies met het oog op de geluidbelasting door wegverkeer. Situeren van nieuwe bebouwing kan geluid tegen houden die nieuwe geluidgevoelige functies zoals wonen mogelijk maakt.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. In hoofdstuk 7 wordt nader op geluid ingegaan.

### **5.5.4 Externe veiligheid**

In het MER Zuidas - de Flanken is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplanniveau te gebeuren.

Per besluit moet worden beoordeeld in hoeverre het opnemen van aanvullende voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is. Voor dit bestemmingsplan wordt hierop in hoofdstuk 9 nader ingegaan.



### **5.5.5 Overige milieugevolgen**

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

Voor de ontwikkeling die middels voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt gaat het hoofdzakelijk om de effecten op het plangebied zelf en is er geen samenhang met eventuele effecten elders in het plangebied van de Flanken. Wel gaat van de voorgenomen hoogbouw schaduwwerking uit die plangebiedoverstijgend is. In de verschillende hierna volgende hoofdstukken zal op de betreffende aspecten en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan zijn meegenomen nader worden ingegaan.

### **5.5.6 Conclusie**

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt betreft een beperkt onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten. Wel dient de gebruikelijke aandacht te worden besteed aan de ruimtelijk relevante thema's zoals die in de hierna volgende hoofdstukken aan bod zullen komen.

## **5.6 Conclusie**

Op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Hierover is een Actieplan weginfrastructuur opgesteld. De maatregelen liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Bovendien maakt dit bestemmingsplan slechts een deel van het totale Flankenprogramma mogelijk. Met het Actieplan wordt in het tijdig nemen van de maatregelen voorzien. Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen aan dit bestemmingsplan vanwege de uitkomsten van het MER Zuidas wordt niet noodzakelijk geacht.

Alle overige aspecten van het MER hebben vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan zal in de betreffende bestemmingsplannen de nodige aandacht moeten worden besteed. In de hierna volgende hoofdstukken zal hieraan ook in voorliggend bestemmingsplan uitvoering worden gegeven.



## Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

### 6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie bijlage 3). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij MER.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER bleek dat bij de totale plantoevoeging een aantal knelpunten zou ontstaan. Het programma zoals onderzocht in het kader van het MER zal echter gefaseerd worden gerealiseerd en ook een langere ontwikkelingstermijn in beslag nemen dan 10 jaar. Het onderzoek in het kader van het MER gaf geen inzicht in het moment waarop knelpunten zich zouden gaan voordoen. Om die reden is een aanvullende verkeersstudie Zuidas 2011 gedaan. Daarin is aan de hand van verwachte programma-oplevering gekeken naar het moment waarop en waar knelpunten zijn te verwachten. Dit heeft geleid tot het Actieplan weginfrastructuur 2011, waarin aan de hand van een programmatische benadering wordt zorggedragen voor een tijdige aanpak van de infrastructuur. Bij vaststelling van het Actieplan weginfrastructuur 2011 is tevens aangegeven dat het onderliggend verkeersonderzoek periodiek zou worden geactualiseerd.

Tegelijk groeide ook het besef dat behoud en verder verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidas gezamenlijk moet worden opgepakt met de gebruikers van Zuidas. Bedrijfsleven en gemeente werken daarom samen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas. Daartoe is medio 2012 een nieuwe impuls gegeven aan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en instellingen in Zuidas en de overheid. Onder andere de RAI, de VU en het WTC zijn vertegenwoordigd in dit gremium. Op vrijdag 15 februari 2013 is het Convenant Bereikbaarheid Zuidas ondertekend door de partijen aangesloten bij de Taskforce.

De Taskforce is betrokken geweest bij de actualisaties van de verkeersstudie 2011 die in 2013 en 2014 zijn uitgevoerd. Uit de meest recente Verkeersstudie Zuidas 2014 blijkt dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (die niet waren voorzien in de studies uit 2011 en 2013) er nieuwe knelpunten zullen optreden waarvoor een aanvulling of aanpassing van de reeds voorziene maatregelen nodig is.

Om de programmatische aanpak en de bereikte resultaten beter toe te lichten wordt eerst een samenvatting gegeven van de eerdere verkeersonderzoeken. Daarna worden de uitkomsten van de Verkeersstudie 2014 behandeld. Tevens wordt het samenwerkingsverband van de Taskforce en de afspraken van het Convenant nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op andere verkeerge relateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren.

## **6.2 Autoverkeer**

### **6.2.1 Voorgaande onderzoeken**

#### *6.2.1.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken*

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

#### **Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet**

De ontwikkeling conform modelvariant 2 heeft vooral effect op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 laten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) is het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Ontwikkeling van modelvariant 2 in vergelijking met de referentiesituatie leert dat de verkeersintensiteiten weliswaar toenemen, maar dat dit relatief beperkt blijft gezien de grote schaal van de ontwikkeling. Dit heeft te maken met het verschuiven van de modal split in het voordeel van het OV, dus de toename van het aantal bewegingen neemt vooral in die sector significanter toe.

De toenames op de A10 - zuid zijn voor het westelijke en centrale deel verwaarloosbaar klein (< 2.000 mvt/etmaal). Voor het oostelijke gedeelte van de A10 - zuid langs de plangebieden geldt een maximale toename van circa 5.000 mvt/etmaal. Procentueel gezien is dit 'slechts' een toename van 2%. De procentuele toename van het verkeer op de toe- en afritten van de A10 blijft op alle punten onder de 20%. Bij de SAoost (= aansluiting bij Europaboulevard), afrit zuid is door herverdeling van de verkeersstromen sprake van een lichte procentuele afname van het verkeer. De procentuele toename van het verkeer is het grootst op de De Boelelaan en de Beethovenstraat (ten zuiden van de A10).

#### **Intensiteit / Capaciteit**

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit) op een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn in betreffende verkeersstudie bepaald voor de avondspits. I/C-verhoudingen worden uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1, waarbij een getal dicht bij 1 duidt op een kans op vertraging.

In het studiegebied heeft de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel is een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Dit betreft echter een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

#### **Kruispunten**

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

Uit deze onderzoek blijkt dat binnen Zuidas maatregelen nodig zullen zijn. Om daar uitvoering aan te geven is het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen.

#### 6.2.1.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 4) opgesteld.

De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, namelijk het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen is er sprake van een beperkte verslechtering of verbetering.

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 5). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

#### 6.2.1.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

De verkeersstudie 2011 werd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken geactualiseerd (zie bijlage 6). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook de aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen is in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 richt de Verkeersstudie 2013 zich ook met name op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend wegennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de Verkeersstudie 2013 zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken voor het eindjaar 2023.

## Resultaten

Geconstateerd is dat er ten opzichte van de in het actieplan gesignaleerde te verwachten knelpunten zich naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties zullen gaan voordoen. De meeste in het actieplan opgenomen maatregelen blijken bovendien nog altijd afdoende. Op een drietal locaties ontstaan er, wanneer er geen (ten opzichte van het actieplan aangepaste) maatregelen worden genomen, problemen met de doorstroming in modeljaar 2023:

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;

- De Boelelaan – Van Leijenberghlaan – Beethovenstraat;
- De Boelelaan – Europaboulevard – op/afrit A10.

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld.

## 6.2.2 Verkeersstudie Zuidas 2014

De Rapportage Verkeersstudie Zuidas 2014, met ondertitel: Actualisatie Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken, is op 3 februari 2015 opgesteld door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Hieronder wordt een samenvatting van het onderzoek gegeven. Het gehele rapport is opgenomen als bijlage 6 bij de toelichting.

### 6.2.2.1 Uitgangspunten onderzoek

Zoals in de inleiding reeds werd aangegeven, houdt de daar beschreven programmatische aanpak tevens in dat de Verkeersstudie 2011 regelmatig wordt geactualiseerd. Na een actualisatie in 2013, bleek nadere aanpassing in 2014 nodig. Reden hiervoor is dat enkele projecten eerder of met een ander programma worden uitgevoerd dan destijds (in 2011 en 2013) voorzien. De Verkeersstudie 2014 is dan ook vooral een actualisatie van het verkeersonderzoek op basis van gewijzigd ruimtelijk programma.

In onderstaande tabel wordt het ruimtelijk programma zoals voorzien in de Verkeersstudie 2014 weergegeven, waarbij tevens de verschillen met Verkeersstudie 2013 inzichtelijk zijn gemaakt. De nieuwe studie een extra programmatoevoeging van ca. 260.000 m<sup>2</sup> bvo in de eindsituatie 2024.

Ontwikkeling Programma Zuidas	2014	2023	2024
Wonen (in m <sup>2</sup> )	126.892	430.812	592.528
Kantoren (in m <sup>2</sup> )	749.516	1.073.878	1.176.261
Voorzieningen en onderwijs (in m <sup>2</sup> )	880.043	1.219.818	1.215.480
<b>Totaal</b>	<b>1.756.451</b>	<b>2.724.508</b>	<b>2.984.269</b>

### Ruimtelijk programma Verkeersstudie 2014

Het programma dat onderliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, is in het programma 2024 opgenomen.

Evenals de eerdere studies uit 2011 en 2013 richt onderhavige verkeersstudie zich ook met name op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen.

Ter onderbouwing van de verkeerseffecten van de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen worden berekeningen op 2 verschillende niveaus uitgevoerd:

- statische modelberekeningen (inzicht in aantal verkeersbewegingen en intensiteit/capaciteit verhouding van wegen);
- kruispuntenberekeningen (beter inzicht in doorstroming verkeer).

In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of de eerder voorziene en inmiddels grotendeels uitgevoerde maatregelen (zoals opgenomen in het Actieplan weginfrastructuur 2011, en deels aangepast in Verkeersstudie 2013) nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de voorgestelde maatregelen om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken voor het eindjaar 2024.

### 6.2.2.2 Resultaten

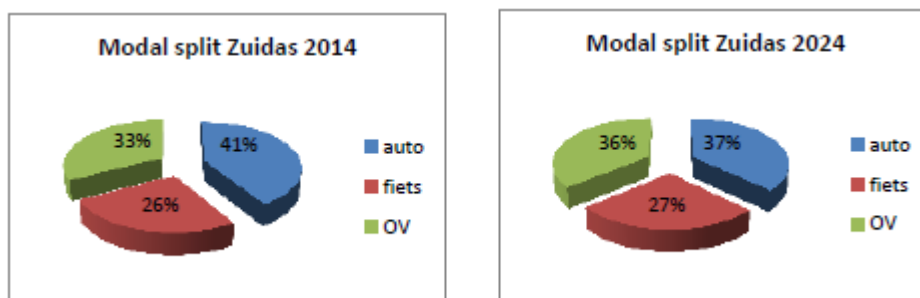
#### Statische modelberekeningen

In Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor neemt het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit en bij alle modaliteiten (auto, OV en fiets) toe. Uit de Verkeersstudie blijkt dat het aantal autoritten ten opzichte van de huidige situatie (2014) met 75% toeneemt. Het aantal aankomsten groeit daarbij harder (+105%) dan het aantal vertrekkende (+63%). Dit heeft vooral te maken met de toename van het aantal woningen, die in de avondspits meer aankomende ritten genereren dan vertrekkende ritten. Op onderstaande kaart is de toe- en afname van het verkeer tussen 2014 en 2024 is geprojecteerd. Een toename is met een rode balk aangegeven en een afname met een gele balk. Een afname kan veroorzaakt worden door het drukker worden van het traject (waardoor voor een andere route wordt gekozen) of door nieuwe en/of betere verbindingen.



Vershil in intensiteiten tussen 2014 en 2024

Hierbij wordt nog opgemerkt dat het aandeel van reizigers met OV toeneemt ten opzichte van autoverkeer, zie onderstaande diagrammen. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de verhoging van de frequentie voor intercity's en stoptreinen door de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).



### *Vershil in vervoerwijzekeuze tussen 2014 en 2024*

Om te bepalen of de berekende verkeersintensiteiten tot mogelijke knelpunten leiden op het wegennet, wordt gekeken naar de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van een wegvak. Dit is de zogenaamde I/C waarde, een maat voor de doorstroming op een wegvak. Op basis van de I/C-waarden is bepaald op welke plaatsen in het netwerk congestie voorkomt. DIVV hanteert daarbij de gemeentelijke beleidsnotitie "Beleidskader Hoofdnetten". Hierin is gesteld dat de maximale Intensiteit/capaciteit waarde (I/Cwaarde) voor de hoofdinfrastructuur 90% mag zijn, de wenswaarde is 70% of lager. De hoofdwegen van de Zuidas maken onderdeel uit van het Hoofdnet auto.

De volgende waarden van de I/C-verhouding en hun betekenis worden onderscheiden:

- I/C < 70% ongehinderde doorstroming (groen);
- I/C tussen 70% en 90% beperkte doorstroming (geel);
- I/C > 90% slechte doorstroming of stilstaand verkeer (rood).

In onderstaande figuur is de I/C-verhouding weergegeven voor het planjaar 2024.



*I/C verhouding in 2024*

Uit de figuur blijkt dat in 2024 hebben de volgende wegvakken een hoge I/C verhouding:

- Oprit A10 noordzijde (vanaf Amstelveenseweg)
- Beethovenstraat (tussen Willem Kesstraat en Prinses Irenestraat)
- De Boelelaan oost (tussen Albinonistraat en Europaboulevard)

### **Kruispuntenberekeningen**

In de doorstroming van het verkeer in het stedelijk wegennet, zijn kruispunten vaak de grootste bottleneck. Daarom is nader onderzoek gedaan zijn naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten bij wegvakken met een hoge I/C verhouding . Op kruispunten waar een aangepast ontwerp in 2024 als uitgangspunt dient, wordt de verkeersafwikkeling op basis van de verkeersbewegingen in 2024 opnieuw onderzocht.

In onderstaande figuur zijn de resultaten van de kruispuntanalyses opgenomen. Groene kruispunten zijn regelbaar met de geplande infrastructuur. Een oranje kruispunt zit dicht tegen zijn verzadigingsgraad aan. Rode kruispunten zijn onregelbaar.





Overzicht resultaat kruispuntanalyses 2024

### 6.2.2.3 Maatregelen

Om de doorstroming op de kritieke kruispunten te verbeteren, is een aantal maatregelen ontwikkeld.

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-zuid

Uit de nieuwe verkeerscijfers blijkt dat de huidige indeling van de Amstelveenseweg ter hoogte van de s108-zuid kritiek is. Er is een extra rechtsafvak nodig. Hiervoor is in het wegprofiel (uitbreiding richting het fietspad of richting de middenberm) ruimte..

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-noord

Het betreft het omklappen van de aansluiting richting A10 west naar de westzijde van het kruispunt.

- De kruising Boelelaan Oost/Van Leyenberglaan/Beethovenstraat

Nadere analyse wijst uit dat het eerder voorspelde (Verkeersstudie 2013) knelpunt in de ochtendspits nog steeds optreedt. Er is een extra rechtdoorvak nodig vanuit de Boelelaan Oost richting de Boelelaan midden.

- De kruising Vivaldistraat/Boelelaan Oost

Het huidige ontwerp voor deze nieuwe geregelde kruising blijkt niet goed te werken. De benodigde aanpassingen zijn reeds in beeld gebracht en zijn in staat het probleem te verhelpen zonder concessies aan de maatvoering van de Boelelaan op dit deel van de weg.

- De aansluiting Boelelaan Oost/Europaboulevard/s109-zuid

Op de Boelelaan Oost, bij de kruising met de Europaboulevard zijn drie rechtsafvakken nodig in plaats van de voorziene twee. Ook moet op de Europaboulevard (tussen De Boelelaan en de oprit A10) een extra opstelvak worden gerealiseerd. Verder zijn er ook drie linksafvakken nodig zijn op de Europaboulevard richting de aansluiting van de s109-zuid, en vervolgens drie opritvakken op de s109-zuid. Nadat de aanpassingen aan de s109-zuid uitgevoerd zijn, kunnen de Europaboulevard, en de Boelelaan worden aangepast.

- Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan

Het bestaande wegprofiel van de Europaboulevard in zuidelijke richting heeft onvoldoende capaciteit. Er moet een derde rechtdoorvak worden gerealiseerd. Hier is in het verleden een reservering voor gemaakt

in de middenberm.

#### 6.2.2.4 Conclusies Verkeersstudie 2014

Zoals ook reeds uit eerdere onderzoeken bleek zal het in de toekomst drukker worden op de Zuidas. Het gebruik van alle vervoersmodaliteiten neemt toe. De bereikbaarheid van de Zuidas blijkt zonder maatregelen bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Er zijn aanvullende maatregelen ontwikkeld die tijdig genomen zullen worden om de knelpunten te voorkomen.

Het ruimtelijke programma van onderliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het onderzochte programma van de Verkeersstudie 2014. Hoewel met de programmatoevoeging van dit bestemmingsplan (en in samenhang van overige ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidas Flanken) naar verwachting enkele knelpunten zullen optreden, zijn er maatregelen mogelijk om deze knelpunten te voorkomen. Gelet hierop kan geconcludeerd worden dat dit bestemmingsplan geen onaanvaardbare verkeersgevolgen heeft.

#### 6.2.3 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is de internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken, en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoog stedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er een spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en een verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet volstaan worden met slechts het nemen van verkeerskundige maatregelen. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Immers zij kunnen invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen bedrijfsleven en overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas, en spreken elkaar aan op elkaars verantwoordelijkheden. De primaire doelstelling van het convenant is om de bereikbaarheid van Zuidas zoveel mogelijk te waarborgen en waar mogelijk te optimaliseren. Als uitgangspunt geldt het verbeteren dan wel behouden van de bereikbaarheid van Zuidas op basis van alle modaliteiten (auto, OV, fiets) op een kwalitatief goede manier.

Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samen werken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club ed). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee

jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden, en monitort regelmatig of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

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

#### **6.2.4 Parkeren**

In de Nota parkeren Zuidas 2001 (zie paragraaf 3.4.4) is het specifiek op de Zuidas van toepassing zijnde parkeerbeleid gegeven. Onder andere wordt erin aangegeven dat gelet op de complexiteit van de Zuidasontwikkeling een gebiedsbenadering voor de hand ligt. Daarmee loopt het Zuidas beleid uit 2001 feitelijk voor op het gemeentebrede locatiebeleid.

In het geval van Atrium is sprake van een bestaande accommodatie waarbij bij toepassing van de huidige normen op deze locatie (1:250 m<sup>2</sup> bvo) reeds in de huidige situatie en na uitbreiding van de kantoren sprake is van een overmaat aan parkeerplaatsen. Het ingroeibeleid is er op gericht dat er bij uitbreiding van die accommodatie deze overmaat zoveel mogelijk zal worden gecorrigeerd. De uitbreiding zelf zal zo veel mogelijk gebruik maken van het bestaande aantal parkeerplaatsen (huidige capaciteit).

#### **Herontwikkelings- en ingroeibeleid**

In het parkeerbeleid voor de Zuidas uit 2001 is met deze veranderende inzichten reeds rekening gehouden. Er zijn uitgangspunten geformuleerd voor zowel ingroeiontwikkeling als herontwikkeling. Geconstateerd is dat zich situaties zullen voordoen waarin bij de herontwikkeling van een gebied in de Zuidas bestaande parkeerterreinen betrokken zullen zijn die worden wegbestemd. Daarnaast zullen zich situaties voordoen waarbij op bestaande locaties uitbreiding van programma zal plaatsvinden, zogenoemde ingroei. Dit laatste is met de uitbreiding van het kantoorprogramma aan de orde.

In het algemeen geldt dat (vervolgens) voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen moet worden uitgegaan van de norm die (dan) voor het betrokken gebied geldt. In de regel zal dit betekenen dat een toegenomen vraag naar parkeren als gevolg van verdichting die plaatsvindt door de herontwikkeling, niet zal leiden tot een toename van het aantal parkeerplaatsen.

Middels een reeds eerder opgestarte vergunningprocedure voor de vervangende nieuwbouw van de parkeergarage is uitgegaan van dit uitgangspunt. In het kader van die vergunningprocedure wordt slechts voorzien in het terugbrengen van een gelijk aantal parkeerplaatsen als dat door het Atrium in gebruik was. De vergunning voor de parkeergarage met 547 parkeerplaatsen is inmiddels onherroepelijk.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in programmatoevoeging in nieuwe, fysiek met bestaande bebouwing verbonden, gebouwen. Daarvoor geldt dat, voor zover de bestaande accommodatie ten opzichte van de huidige normen een overmaat aan parkeerplaatsen bevat, het beleid er bij uitbreiding van het gebouw erop gericht is deze overmaat zoveel mogelijk te corrigeren (ingroeibeleid, zie paragraaf 3.4.4). De nu geldende parkeernorm voor kantoren bedraagt op deze locatie 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> kantoor. Met een kantoorprogramma van 64.500 m<sup>2</sup> komt het aantal parkeerplaatsen conform de norm op 258. Een voorzieningenprogramma van 5.000 m<sup>2</sup> betekent op basis van de reknorm van 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> een aantal van 50 parkeerplaatsen. Het totaal maximaal aantal parkeerplaatsen op basis van het huidige beleid komt daarmee neer op 308 parkeerplaatsen.

Het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het bestaande kantorenprogramma bedraagt 547 parkeerplaatsen. Dit is een overmaat ten opzichte van de nu geldende norm. Vanwege het beleid dat bij bestaande situaties geen parkeerplaatsen worden wegbestemd, maar het bestaande aantal wordt gehandhaafd (ingroeibeleid) is er voor gekozen het bestaande aantal parkeerplaatsen van 547 op te nemen in het bestemmingsplan.

### **6.3 Openbaar vervoer**

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

### **6.4 Conclusies**

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat realisatie van het voorgenomen programma geen nadelige effecten heeft op het gebied van verkeer en vervoer. De bestaande infrastructuur in de directe omgeving kan de verkeerstromen aan. Voor zover vanwege de totale ontwikkeling van de Zuidas Flanken knelpunten ontstaan, wordt middels een door de gemeenteraad vastgesteld Actieplan weginfrastructuur voorzien in tijdige aanpassing van de betreffende locaties.

## Hoofdstuk 7      Geluid

### 7.1      Algemeen

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

### 7.2      Regelgeving

#### 7.2.1    Algemeen

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

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

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

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

#### 7.2.2    Wegverkeer- en spoorweggeluid

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

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

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

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

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

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

### **7.3 Resultaten onderzoek**

Aangezien het bestemmingsplan niet voorziet in de aanleg en/of reconstructie van een weg en/of een spoorweg en er geen sprake is van het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige bebouwing, heeft er geen nader onderzoek plaats te vinden.

### **7.4 Conclusie**

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

## Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

### 8.1 Algemeen

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

### 8.2 Toetsingskader

#### 8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
- 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 verbeterd;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

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

**Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen**

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

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

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

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

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

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m<sup>3</sup> en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang.

### 8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Op 3 juni 2014, is een besluit genomen tot wijziging van de periode waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit betrekking heeft (besluit verlenging NSL). Het NSL is daarmee nog onverkort van toepassing.

Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

*bestemmingsplan\_Zuidas - Atrium (vastgesteld)*



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

- Flanken: 1.100.000 m<sup>2</sup> b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m<sup>2</sup> b.v.o. woningen (5.600)
- ZuidasDok: 600.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m<sup>2</sup> b.v.o. woningen (ca. 4.000)

In onderstaande tabel is aangegeven welk programma er voor het project Zuidas deel uitmaakt van het NSL-programma. Tevens is aangegeven over welk nieuw programma sindsdien is besloten.

Project	Wonen	Kantoren en voorzieningen
<b>NSL totaal Flanken</b>	<b>700.000</b>	<b>1.100.000</b>
<b>Bestemmingsplan:</b>		
<b>In werking</b>		
Kop Zuidas	60.000	147.000
Beethoven, eerste fase		46.300
Kenniskwartier Zuid, eerste fase	19.000	45.500
Kenniskwartier Zuid, tweede fase		90.000
Kenniskwartier Noord West		41.000
Gershwin	169.500	95.720
VUmc (toevoeging)		140.000
Ravel, studentenhuisvesting	40.000	1.000
Mahler	30.000	170.000
Fred. Roeskestraat	20.970	33.310
Amsterdam RAI		45.000
Kenniskwartier Noord	80.000	63.000
<b>Totaal in werking</b>	<b>419.470</b>	<b>917.830</b>
<b>In ontwerp ter inzage</b>		
Parnas		15.000
Ravel	100.000	100.000
Atrium		25.000
<b>Totaal ter inzage</b>	<b>100.000</b>	<b>140.000</b>

<b>RESTPROGRNSL VOOR BP-en</b>	<b>180.530</b>	<b>42.170</b>
--------------------------------	----------------	---------------

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van 25.000 m<sup>2</sup> kantoren, en een toevoeging van 5.000 m<sup>2</sup> voorzieningen. Uit de tabel blijkt dat er nog een aanzienlijk restprogramma bestaat.

### **8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen**

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

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

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

Op deze plek kan worden volstaan met op te merken dat gevoelige bestemmingen in voorliggend bestemmingsplan expliciet worden uitgesloten. Een nadere toetsing conform de AMvB kan derhalve achterwege blijven.

### **8.2.4 Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)**

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

## **8.3 Onderzoeken**

In het kader van de m.e.r.-procedure is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen van de verschillende modelvarianten. Aangezien het project onderdeel uitmaakt van het NSL zijn de effecten van de verschillende modelvarianten op de luchtkwaliteit berekend voor het jaar 2020. Hieruit is gebleken dat er bij alle onderzochte modelvarianten slechts sprake is van een beperkte toename van de maximale concentratie voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

## 8.4 Conclusie

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

Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. is uitgevoerd dat voor de situatie in 2020 met de realisatie van het totale Flankenprogramma Zuidas, voldaan wordt aan de geldende normen.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in nieuwe vestiging van dergelijke functies.



## Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

### 9.1 Algemeen

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

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het 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 kan echter gemotiveerd een hoger of juist lager niveau als aanvaardbaar beschouwen en dient een overschrijding van de oriëntatiewaarde dan wel een toename van het groepsrisico ten gevolge van de totstandkoming van een project te verantwoorden.

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

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen 200 meter van de rijksweg A10. Derhalve valt een stijging van het groepsrisico te verwachten als gevolg van de realisatie van het plan. Voor het bestemmingsplan wordt dan ook de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen.

### 9.2 Toetsingskader

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire is op 4 augustus 2004 in werking getreden. Verder is op 10 juli 2008 de Wijziging en verlenging Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze

Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

### **Plaatsgebonden risico**

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

### **Groepsrisico**

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

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

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

### **Verantwoordingsplicht groepsrisico**

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen.

- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen).
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

### 9.3 Resultaten onderzoeken

#### 9.3.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico als gevolg van de Flankenprojecten en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlage 8). Het projectgebied Strawinsky, waar voorliggend plan onderdeel van uitmaakt, is in dat onderzoek betrokken.

De Flankenprojecten van de Zuidas liggen aan de A10 Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de flankprojecten. De verschillende onderdelen van het voor u liggende rapport kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende flankprojecten: Amsterdam RAI, Beethoven, Frederik Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

In 2009 is door het adviesbureau AVIV een risicoanalyse opgesteld voor de gehele Zuidas (alle flankprojecten). Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid is gebruik gemaakt van dit onderzoek. In de risicoanalyse van AVIV is ervan uitgegaan dat de A10 nog niet ondergronds is aangelegd: dus van het Dijkmodel met de bijbehorende flankbebouwing. Wel is rekening gehouden met de aanleg van de Westrandweg.

Langs de A10 Zuid is geen plaatsgebonden  $10^{-6}$  contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden  $10^{-6}$  contour aanwezig. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de flankprojecten. De realisatie van de programma's van de flankprojecten leidt wel tot een toename van het groepsrisico en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende flankprojecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

In het rapport is tot slot een aantal aandachtspunten opgenomen in het kader van externe veiligheid. Het is van belang om deze punten op te nemen in de verantwoording van het groepsrisico voor het betreffende flankproject. Samengevat zijn dit:

- het voornemen om het vervoer van LPG over de A10 Zuid te verplaatsen naar de Westrandweg door middel van een routeringsbesluit;
- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 Zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

#### 9.3.2 Projectspecifiek onderzoek

In aanvulling op de Zuidasbrede studie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan (Externe veiligheid A10-Zuid uitbreiding Atrium, 3 april 2014, zie bijlage 9).

*Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico langs de A10-Zuid is kleiner dan de grenswaarde van 1.0 10<sup>-6</sup> /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw.

### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is berekend voor de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10-Zuid voor een kilometer aan weerszijde van het plangebied. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor dit beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Voor beide rijbanen is het groepsrisico voor de toekomstige situatie groter dan voor de huidige situatie. De toename is meer dan 10%. Gelet daarop geldt overeenkomstig de Circulaire een Verantwoordingsplicht.

## **9.4 Verantwoording**

### **9.4.1 De Verantwoordingsplicht**

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- Vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- Maatregelen ter beperking van de risico's;
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Voor het vaststellen van de huidige en toekomstige risico's wordt korthedshalve verwezen naar de vorige paragraaf. Hieronder wordt ingegaan op de mogelijk te nemen maatregelen. Het gaat daarbij om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid. Ook wordt ingegaan op de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Tevens zal daarbij het advies van de Regionale Brandweer aan de orde komen.

### **9.4.2 Bronmaatregelen**

#### **Routering vervoer van gevaarlijke stoffen**

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (GF3) niet meer over de ring A10 Zuid plaatsvindt, maar via de inmiddels in gebruik genomen Westrandweg. De routering van het vervoer van LPG via de Westrandweg is echter nog niet geregeld in het landelijk Basisnet .

Er is reeds bekend dat het in gebruik stellen van de Westrandweg heeft geleid tot vermindering van het aantal transporten met brandbaar gas over de A10 zuid en daarmee het groepsrisico aanzienlijk daalt. De vervoerders gebruiken de Westrandweg en A9 als voorkeursroute naar het zuiden en het oosten. Hier mag echter volgens de regelgeving (nog) niet mee gerekend worden.

Het feitelijke groepsrisico ligt dus ruim onder het berekende groepsrisico. Het groepsrisico zal in de toekomst nog verder afnemen door de aanleg van de Zuidastunnel; enerzijds door de afscherpende werking van de tunnel, anderzijds door de beperkingen die zullen gaan gelden aan het vervoer van LPG.

#### **Ontwikkeling ZuidasDok**

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



### 9.4.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden, als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de rapportage zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. De aanleg van geluidschermen kan bijvoorbeeld de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen beperken. Een eventuele andere bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedsgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook. In het plangebied van de Zuidas zijn op dit moment geen gebouwen gepland binnen 30 meter van de A10 Zuid.

### 9.4.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Bij flankprojecten waar de aanwezigheid van deze groepen personen verwacht kan worden, zal extra aandacht moeten worden besteed aan het aspect zelfredzaamheid bij de verantwoording van het groepsrisico.

#### Voldoende bedrijfshulpverleners

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

#### Gebouuitgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Voorgesteld wordt dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontvluchten.

#### Gebiedsontsluiting

In de ruimtelijke inventarisatie is verder per flankproject de ontsluiting beschreven van het langzaam en het gemotoriseerd verkeer. Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijroute van de hulpdiensten. Bij drie flankprojecten vormt de ontsluiting van het plangebied een aandachtspunt. Dit zijn de projecten Beethoven, Frederik Roeskestraat en Amsterdam RAI. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor deze flankprojecten is het van belang dat er tenminste twee ontsluitingswegen zijn voor motorvoertuigen en dat voetgangers en fietsers het gebied op meerdere manieren kunnen ontvluchten.

### 9.4.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de rapportage nader toegelicht.

## **Bereikbaarheid**

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten. Zoals aangegeven vormt de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer bij de flankprojecten Beethoven, Frederik Roeskestraat en Amsterdam RAI een aandachtspunt.

## **Bluswatervoorziening**

In hoofdstuk zes van de rapportage wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

## **Hulpverleningscapaciteit**

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario, een BLEVE, de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. De brandweer en de geneeskundige hulpverlening kunnen in de huidige situatie aan maximaal 200 – 250 slachtoffers hulp bieden in een bepaald gebied. Dit is gebaseerd op de Leidraad Maatramp en de Leidraad Operationele Prestaties. Door de realisatie van de flankprojecten neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

### **9.4.6 Advies Regionale Brandweer**

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft namens de Veiligheidsregio een advies gegeven met betrekking tot externe veiligheid waarbij wordt geadviseerd vanuit het perspectief van de hulpverlening en rampbestrijding (Brandweer AA Advies EV Atrium 19 januari 2015, bijlage 13). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobron die effect heeft op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A-10. Hierbij kunnen een explosie, een brand of een giftige wolk ontstaan. De gevolgen voor het plangebied worden bepaald door de plaats van het ongeval, de aanwezige personen en voorzieningen in het effectgebied en de omvang van de brand, explosie of giftige wolk. Bij een explosie of brand na een ongeval met een tankwagen wordt de omgeving gedurende een bepaalde tijd blootgesteld aan hittestraling. Bij een ongeval met een tankwagen met een giftige stof kan er een giftige wolk ontstaan die afhankelijk van de wind snel richting plangebied trekt.

Om de gevolgen van een explosie, brand of een giftige wolk te beperken, adviseert de Brandweer om maatregelen te treffen in de volgende denkrichting:

1. bij de constructie en indeling van gebouwen rekening houden met de effecten van ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen;
2. personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;

3. waar mogelijk noodplannen opstellen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen en deze oefenen.

#### **9.4.7 Overwegingen**

Uit onderzoek blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in de huidige situatie al wordt overschreden. Met de Worst-case invulling van de planologische mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt, kan het groepsrisico verder toenemen.

Vanwege de toename van het groepsrisico en de overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt hierover verantwoording afgelegd, waarbij de aspecten zoals beschreven in de Circulaire zijn betrokken. De regionale brandweer heeft in dit verband advies uitgebracht. Het advies van de brandweer is betrokken bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan. De geadviseerde maatregelen hebben met name betrekking op het bouwplanniveau en op de zelfredzaamheid. De adviezen zullen om die reden worden meegegeven aan de ontwikkelende partij met het uitdrukkelijke verzoek de adviezen in het ontwerpproces te betrekken. Voor de hulpverlening zijn die randvoorwaarden aanwezig die aan een goede bereikbaarheid bijdragen. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden om te vluchten.

De verdere ontwikkeling van het gebied Strawinsky, als onderdeel van de Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet maakt daarvan onderdeel uit. De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte. De toename van het groepsrisico is bovendien beperkt. De locatie heeft voor kantoorontwikkeling gelet op de goede multimodale ontsluiting ervan een onderscheidende kwaliteit die elders niet wordt gevonden.

Het ligt bovendien in de lijn der verwachting dat als gevolg van het in gebruik stellen van de Westrandweg het aantal transporten met brandbaar gas en daarmee het groepsrisico, aanzienlijk daalt. Het feitelijke groepsrisico zal dan in de nabije toekomst in ieder geval beduidend onder het berekende groepsrisico liggen. Naar verwachting zal het groepsrisico ook afnemen ten gevolge van het afspraken die zijn gemaakt in het convenant LPG-autogas.

#### **9.5 Conclusie**

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder paragraaf 9.4 worden betrokken. De regionale brandweer heeft advies uitgebracht. Gelet op de verschillende maatregelen en het hiervoor beschreven belang van de voorgenomen ontwikkeling (als onderdeel van de Zuidas) wordt geconcludeerd dat het aanvaardbaar is om voor het bestemmingsplan het groepsrisico te laten toenemen en de oriëntatiewaarde te overschrijden.



## **Hoofdstuk 10 Bodem**

### **10.1 Algemeen**

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

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

### **10.2 Regelgeving**

#### **10.2.1 Wet bodembescherming**

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

#### **10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam**

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe

strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

### **Bodemkwaliteitskaart Amsterdam**

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



*Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer*

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

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 *Wbb* vereist indien meer dan 50 m<sup>3</sup> wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding *Besluit bodemkwaliteit* vereist, ongeacht de hoeveelheid).

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

## **10.3 Conclusie**

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

## Hoofdstuk 11 Water

### 11.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1, onder 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 (plankaart) en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. 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.

### 11.2 Toetsingskader

#### 11.2.1 Wet- en regelgeving

##### 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 vergunningprocedure. 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.

## **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.

## **Waterbesluit**

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.



## 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 overstromingsrisico'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.

## 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 waterplancyclus 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.

## 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 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.

### **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.

### **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.

#### **11.2.2 Waterbeleid Visie Zuidas**

In de Visie Zuidas 2007 is reeds uitgebreid aandacht besteed aan water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. In dit netwerk is de positie van ZuidasDok belangrijk. ZuidasDok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholten waterkering tussen twee boezems met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe

waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht, aan de zuidzijde de Boeigracht.

Verder is aangegeven dat de Irenegracht bovendien als bevaarbaar water een extra dimensie aan Zuidas toe kan voegen. Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

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

### 11.3 Watertoets

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

De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder het systeem van oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en waterkeringen, de waterkwaliteit en de riolering. De waterparagraaf is het resultaat van het overlegproces met de waterbeheerder (de watertoets) en geeft inzicht in de wijze waarop het geldende waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige ontwikkelingen voor de waterhuishouding. De watertoets is bedoeld om de gevolgen van ruimtelijke plannen voor het functioneren van het watersysteem in beeld te brengen. Als negatieve effecten optreden, worden alternatieven voor het voorgestelde plan beschreven en wordt een overzicht gegeven van compenserende en mitigerende maatregelen.

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verschillende relevante aspecten op het gebied van (grond)waterhuishouding (Waterparagraaf ontwikkeling Atrium, 26 januari 2015, zie bijlage 10). Het onderzoek voorziet in de onderbouwing van voorliggend bestemmingsplan. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

#### Waterkeringen

De toekomstige Atriumgarage bevindt zich in de kern- en beschermingszone buitendijks van de secundaire directe verholen waterkering, gelegen aan de oostzijde van de Parnassusweg ten zuiden van de Strawinskylaan. De beheerder, Waternet / AGV, verbiedt de realisatie van werken in of nabij waterkeringen tenzij hiervoor een vergunning is afgegeven.

Op 21 mei 2014 heeft het bestuur van AGV laten weten in te stemmen met de bouw van een nieuwe parkeergarage bij het Atrium in de kernzone van de huidige secundaire directe verholen waterkering. Uiterlijk in 2019 moet de definitieve inrichting van de kering (integratie met de bouwkuipwand) gereed

zijn. Mochten in de tussenliggende periode voorzieningen noodzakelijk zijn om een gesloten en stabiele dijkkring te waarborgen zijn deze voor rekening van de Gemeente Amsterdam.

Op 27 november 2014 is de watervergunning als bedoeld in hoofdstuk 6 van de Waterwet verleend en onherroepelijk.

Hiermee is voldoende aannemelijk geworden dat de aanwezigheid van de verholen secundaire waterkering niet aan uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staat.

### **Oppervlaktewater**

De ontwikkeling van de toekomstige Atriumgarage leidt tot een verhardingstoename van maximaal 1600 m<sup>2</sup>, hetgeen gecompenseerd moet worden met 160 m<sup>2</sup> extra oppervlaktewater of alternatieve waterberging. De toename van verhard oppervlakte wordt opgenomen in de zogenoemde waterbalans (zie hierna). Na het opstellen van het definitieve maaiveldontwerp wordt bepaald met hoeveel verhard oppervlakte de waterbalans belast wordt. Binnen de waterbalans is voldoende ruimte voor afwijkingen naar boven.

In de waterbalans wordt alle toe- en afname in verhardingen en wateroppervlak ten behoeve van de ontwikkeling van de Zuidas bijgehouden, inclusief een vooruitblik naar de ontwikkelingen in de komende jaren. Door ook toekomstige ontwikkelingen op te nemen biedt de waterbalans tevens inzicht in de wateropgave in de toekomst, wat de dienst Zuidas in staat stelt hierop te anticiperen. Op dit moment is de waterbalans voor de Amstellandboezem positief o.a. door de recente aanleg van een nieuwe waterpartij in het Beatrixpark. Begin 2016 wordt dit water nog eens fors uitgebreid door de bouw van een brug en het verbinden van de waterplas met het water ten noorden van het fietspad (verlengde van de Ireestraat).

De verhardingstoename in het plangebied is opgenomen in de actuele waterbalans Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. Uit recente toetsing van de huidige geplande ontwikkelingen volgt dat de huidige waterbalans voor de Amstellandsboezem met verhardingstoename positief blijft.

### **Grondwater**

De ontwikkeling van de toekomstige Atriumgarage leidt aan de zuidzijde tot een verlaging van de freatische (ondiepe) grondwaterstand met maximaal 0,2 m. Het invloedgebied (is het gebied waarbinnen een verhoging of verlaging van de freatische grondwaterstand van meer dan 0,1 m plaatsvindt) met een dalende grondwaterstand reikt tot ca. 45 m vanaf de ondergrondse parkeergarage naar het zuiden. Aan de noordzijde ontstaat een opstuwning van maximaal 0,1 m. Het invloedgebied met een stijgende grondwaterstand reikt tot ca. 55 m naar het noorden.

De realisatie van de toekomstige Atriumgarage heeft daarmee een beperkte invloed op de freatische (ondiepe) grondwaterstand in het gebied. Zowel in de huidige- en toekomstige situatie wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteeloos bouwen. Tevens is er in zowel de huidige- en toekomstige situatie voldoende ontwatering om een gezonde leefomgeving voor bomen te waarborgen. Voor de realisatie van de toekomstige Atriumgarage zijn vanuit grondwateraspecten geen maatregelen noodzakelijk.

Het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) en permanente polderconstructies is niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. Bij delen van ondergrondse constructies die uitsteken buiten de bebouwing in openbaar gebied moet minimaal 1,5 m gronddekking (afstand maaiveld en bovenzijde ondergrondse constructie) aanwezig zijn om bomen op de constructie te kunnen realiseren en kabels

en leidingen over de constructie heen te kunnen laten lopen (deze afstand wordt gehaald, behoudend een klein gedeelte bij het fietsviaduct). Daarnaast moet er op de constructie een drainagelaag aanwezig zijn om de grondwaterafstroming te bevorderen (bijvoorbeeld 0,15 m grind).

### **Hemelwater**

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. In het plangebied wordt gescheiden riolering toegepast, bestaande uit een hemelwater-(HWA) en vuilwaterriolering (VWA). Het hemelwater van het plangebied wordt met straatkolken en (in pandige) regenpijpen verzameld om vervolgens via hemelwaterriolering te worden afgevoerd. Bij een eventueel tekortschieten van de hemelwaterafvoer wordt de neerslag geborgen in het straatprofiel.

Getracht moet worden om een deel (circa 40%) van het verharde oppervlak binnen het plangebied als watervertragend in te richten, bijvoorbeeld door de realisatie van waterbergende daktuinen op de bebouwing of realisatie van vijvers, wadi's, oeverzones en infiltratievoorzieningen. Een dergelijke bergingsvoorziening kan bijdragen in het verder terug dringen van de kans op wateroverlast op- en direct rondom het plangebied bij hevige neerslag. Dit sluit aan bij het streven om maximale retentie en gebruik van hemelwater in het Zuidasgebied te realiseren, alsmede bij gemeentelijke programma's zoals Amsterdam Rainproof. Voor het vergroten van de mogelijkheden om water vast te houden in de bodem en het oppervlaktewater is het gewenst om zoveel mogelijk oppervlak onverhard te laten, hemelwaterdoorlatende of –vasthoudende verharding toe te passen (bijvoorbeeld ZOAB), en overtollige verharding te verwijderen.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd (geen gebruik van PAK, lood, zink en koper). Daarnaast zal bij het beheer zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen en trottoirs zullen regelmatig worden geveegd.

Neerslag die via druk bereden straten (met meer dan 5.000 voertuigbewegingen per etmaal) afstroomt moet afgevoerd worden naar een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel of gezuiverd worden voor lozing op het oppervlaktewater. Het plangebied blijft beperkt tot de bebouwing, parkeerplaatsen en een parkeergarage waardoor er naar verwachting geen druk bereden straten aanwezig zijn.

### **11.4 Conclusie**

Vanuit oogpunt van de verschillende (grond)watergerelateerde aspecten zijn er geen belemmeringen aanwezig die aan de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan in de weg staan.



## Hoofdstuk 12      Natuur en Landschap

### 12.1 Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

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

### 12.2 Toetsingskader

#### Natuurbeschermingswet

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

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

#### Flora en faunawet

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

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

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van (toenmalig) LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter

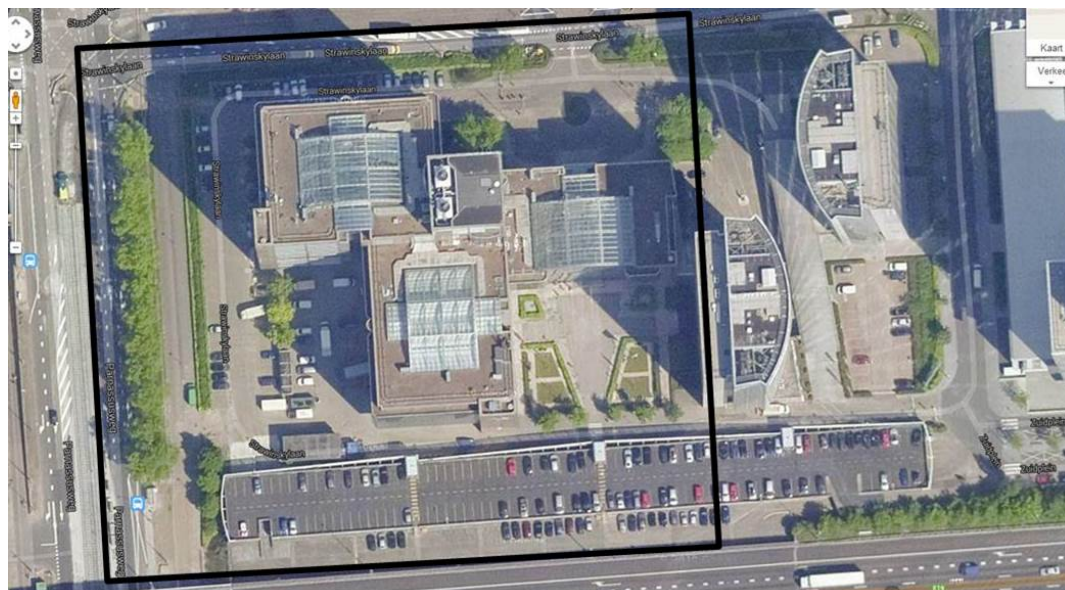
niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

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

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

### 12.3 Resultaten onderzoeken

De openbare ruimte rond het Atriumgebouw wordt anders ingericht, waardoor bomen en ander groen op het terrein verwijderd moet worden. Desgevraagd heeft de stadsecoloog gekeken of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor dit plan. Op 11 maart 2014 is het plangebied bezocht. Er is gekeken naar mogelijke vaste verblijfplaatsen van vogels, de geschiktheid voor andere broedvogels, de toegankelijkheid voor zoogdieren en is ingeschat of er vleermuizen van het gebied gebruik maken. Hieronder volgen de bevindingen.



*Begrenzing onderzoeksgebied*

In het plangebied staan jonge bomen, hagen en sierplantsoen. Langs de Parnassusweg staan 11 beeldbepalende lepen. Verder is er laag plantsoen en groeit er klimop tegen de parkeergarage aan de zuidkant.





*Aanwezig groen in het plangebied*

In de bomen op het terrein zijn geen nesten zichtbaar. Grotere vogels als ekster, houtduif, kraai en roofvogels broeden er in ieder geval niet. Er zitten geen holtes in de bomen, daarvoor zijn ze te jong. Voor holenbroeders als grote bonte specht, halsbandparkiet en boomkruiper zijn de bomen niet geschikt. Hooguit een kleinere vogel, zoals een vink, zou in de bomen binnen het plangebied een nestplaats kunnen vinden. In de heesters, klimop of hagen zou wel een vogel kunnen broeden (merel, lijster, heggenmus).

Voor grondgebonden zoogdieren is er geen leefgebied. Bovendien is het plangebied moeilijk bereikbaar; het is niet aangesloten op ecologische verbindingen.

Zomerverblijf- en baltsplaatsen van vleermuizen in de bomen zijn onwaarschijnlijk. Daarvoor zijn de bomen te dun en is er in de omgeving te veel verlichting. Ook is het onwaarschijnlijk dat het groen in het plangebied een geschikt foerageergebied voor vleermuizen is.

### **Iepen langs de Parnassusweg**

De 11 iepen langs de Parnassusweg worden verplant of op die locatie worden nieuwe iepen teruggeplant. Hiertoe is rekening gehouden met de gronddekking op de parkeergarage en het grondwaterpeil.

## **12.4 Conclusie**

De natuurwaarden in het gebied zijn gering. Er is weinig groen en de bomen zijn nog jong. In de bomen of in de heesters zou een enkele vogel kunnen broeden. Vogels, waarvan het nest ook buiten de broedtijd is beschermd, zijn er in ieder geval niet. Als bomen en plantsoengroen buiten het broedseizoen worden verwijderd, is er geen risico dat de Flora- en faunawet wordt overtreden. Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de met het bestemmingsplan voorgenomen ontwikkeling. De 11 beeldbepalende iepen worden verplant of op die locatie worden nieuwe iepen teruggeplant.

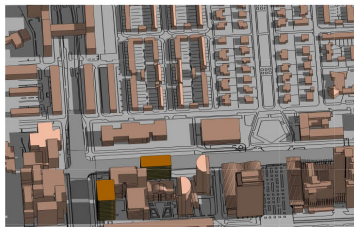
## Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

### 13.1 Bezinning

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot (bestaande) functies moeten voldoen. Ten einde van de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik worden gemaakt van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van bezonningsstudie bij nieuwbouw. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moet krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd.

Hieronder worden de situaties voor deze maatgevende data aangegeven. In de bouwenvelop voor het Atrium is op verzoek van omwonenden ter informatie tevens de situatie op 21 december in beeld gebracht (zie bijlage 1). Nu deze niet maatgevend is voor de besluitvorming wordt hiernaar korthedshalve verwezen.

Voor het Atriumkavel is bij het bezonningsonderzoek uitgegaan van een toren van 70 meter op de hoek Parnassusweg/Mathijs Vermeulenpad (het bestemmingsplan maakt hier overigens maximaal 68 meter hoog mogelijk) en van nieuwbouw met een hoogte van 45 meter aan de Strawinskyaan.



21 juni 09.00 uur



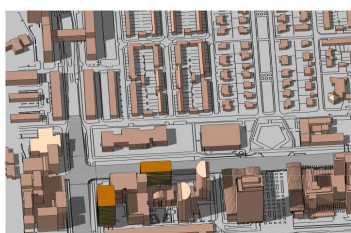
21 juni 11.00 uur



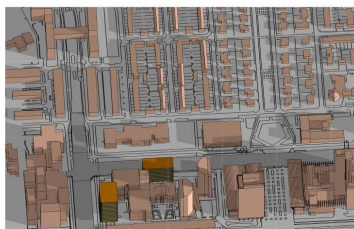
21 juni 13.00 uur



21 juni 15.00 uur



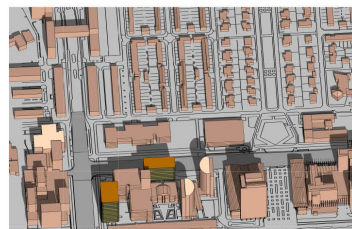
21 juni 17.00 uur



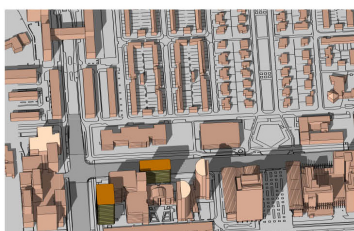
21 maart/september 09.00 uur



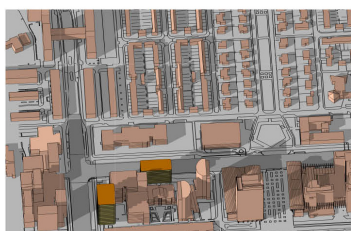
21 maart/september 11.00 uur



21 maart/september 13.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

Uit bovenstaande figuren kan worden opgemaakt dat wordt voldaan aan de hiervoor genoemde normen. Schaduwwerking als gevolg van de voorgenomen nieuwbouw is niet van dien aard dat deze aan uitvoering van de planontwikkeling in de weg staat.

## 13.2 Windhinder

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Op grond van onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden genomen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Middels voorliggend bestemmingsplan worden twee toe te voegen bouwvolumes mogelijk gemaakt met bouwhoogtes van respectievelijke 45 meter en 68 meter. Dat op plekken rondom de toekomstige bebouwing windhinder kan optreden is niet ondenkbaar. Of en waar dit kan plaatsvinden is echter sterk afhankelijk van het stedenbouwkundig ontwerp en de architectonische uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk. Met voorliggend bestemmingsplan worden alleen de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het ontwerp uitgewerkt kan worden.

Om die reden is ervoor gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de verdere uitwerking windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

## 13.3 Luchthavenindelingbesluit

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

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

De genoemde beperkingen betreffen:

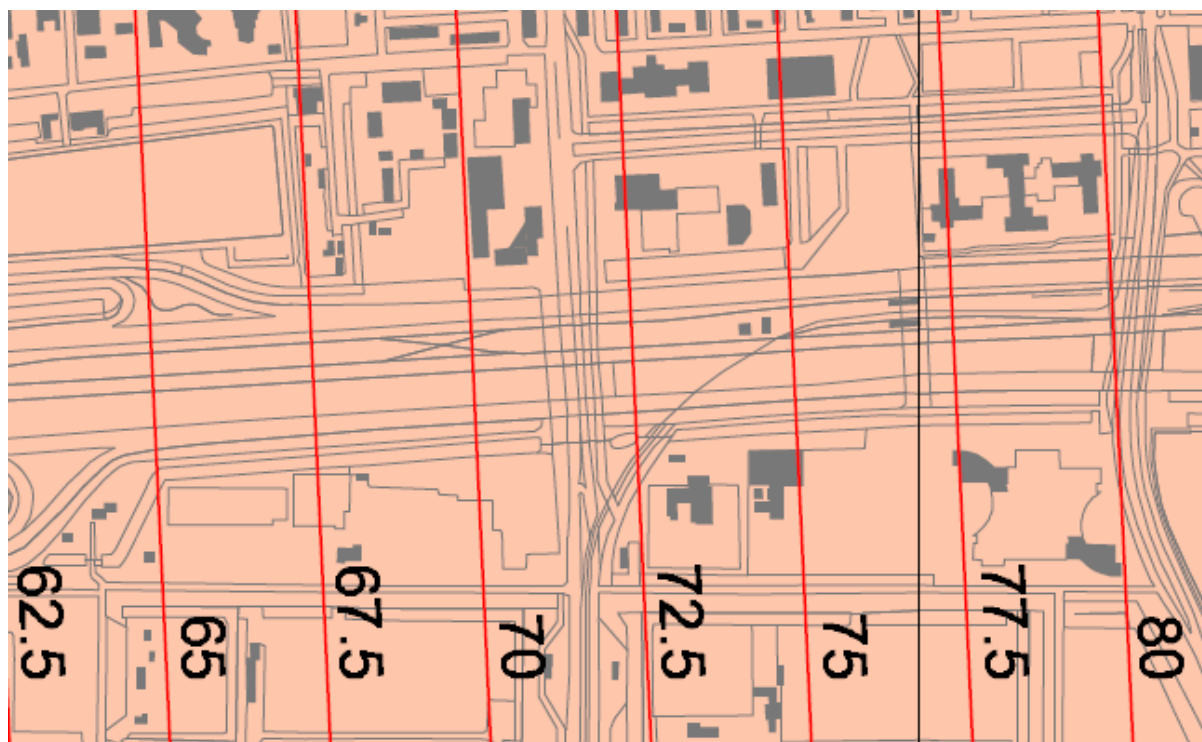
1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit

aangewezen gebouwen. Voor het plangebied zijn alleen de beperkingen ten aanzien van bouwhoogte en vogelaantrekkende werking uit het LIB van toepassing. Het bestemmingsplan maakt geen vogelaantrekkende bestemmingen mogelijk.

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

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



*Uitsnede hoogtebeperkingen LIB*

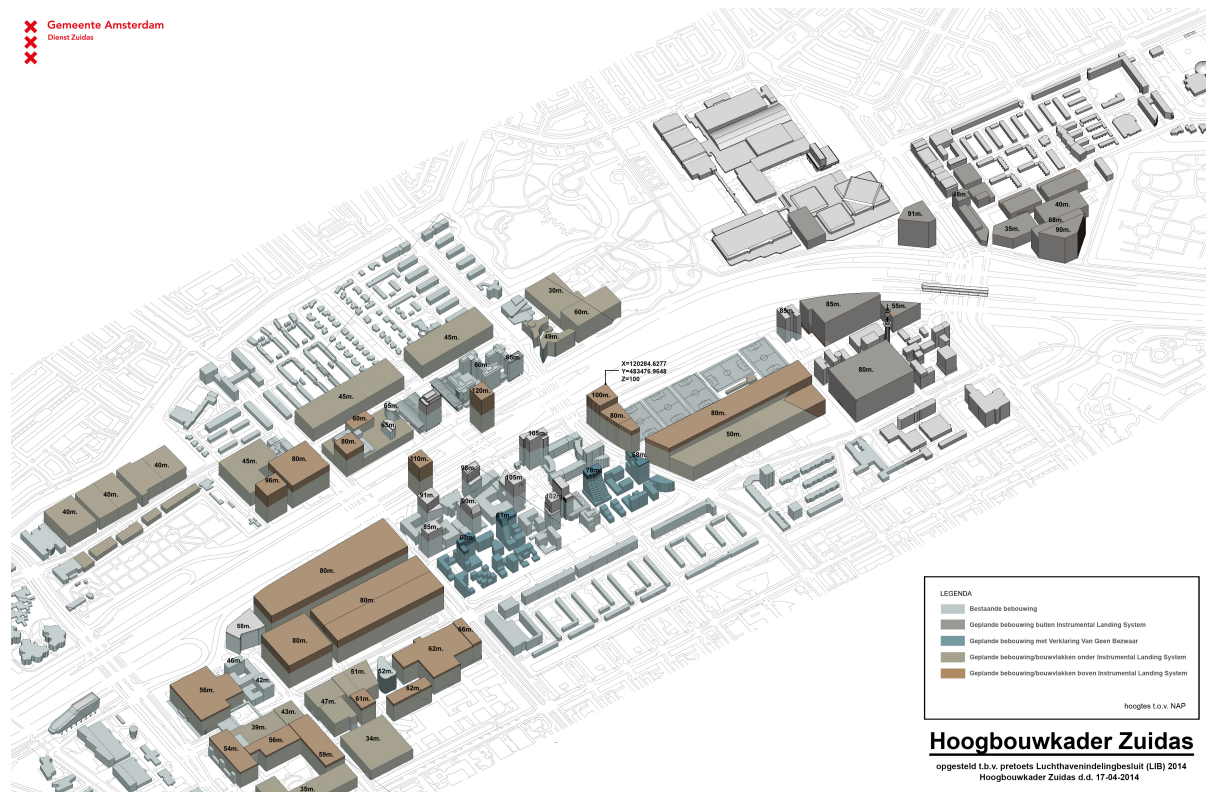
De maximaal toelaatbare bouwhoogtes van het LIB lopen op van circa 68 meter + N.A.P. aan de westkant van het plangebied tot ongeveer 70 meter + N.A.P. aan de oostgrens van het plangebied.

De maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan bedraagt 68 meter + N.A.P. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. Dit is gelijk aan de maximaal toelaatbare hoogte van het LIB. Het LIB vormt dan ook geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan. Ter referentie voor de voorgenomen bouwhoogtes: maaiveldhoogte van het kruispunt Parnassusweg - Strawinskylaan bedraagt 3,5 meter + N.A.P.

#### **Ontwerp Luchthavenindelingbesluit 2014**

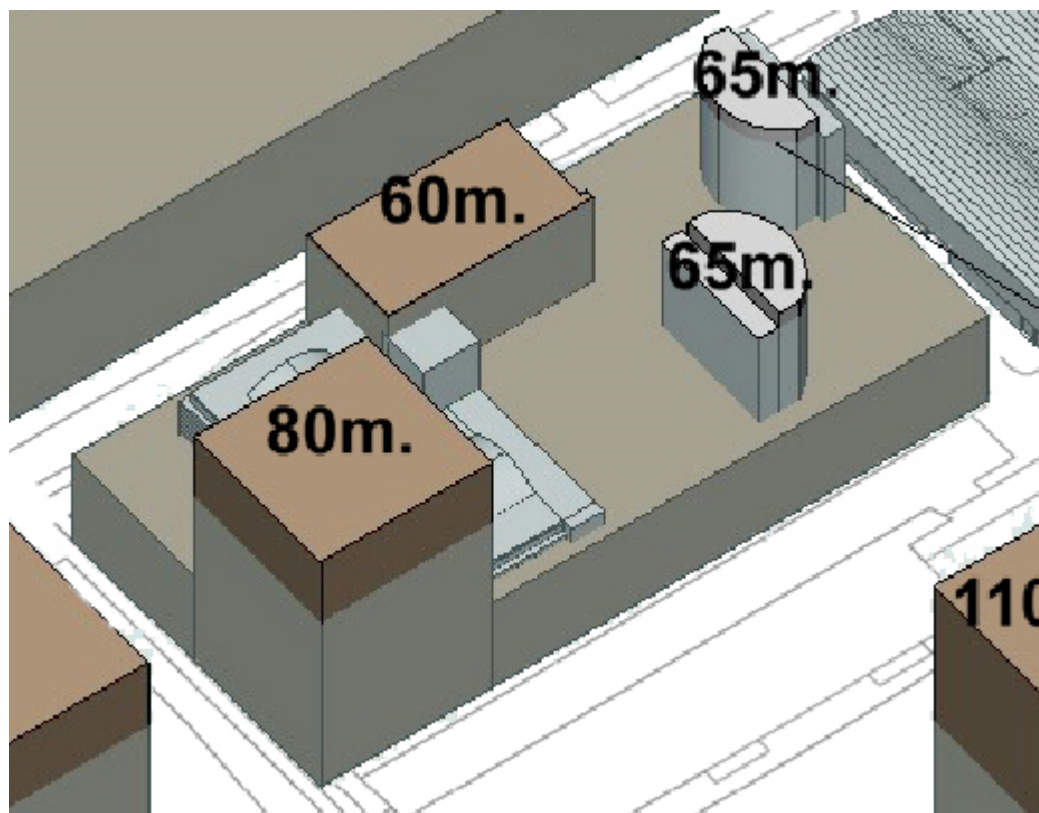
21 november 2013 is kennisgegeven van een nieuw LIB. Gelet op de inhoud daarvan zal dit bij vaststelling voor voorliggend plangebied in beginsel beperkingen met zich meebrengen.

De gemeente is in een vergevorderd stadium van overleg met het Rijk om een passende regeling te treffen om de hoogbouwambities van Amsterdam (waaronder het Hoogbouwkader Zuidas) te kunnen realiseren. De verwachting is dat er voor de vaststelling van het nieuwe Luchthavenindelingbesluit een oplossing zal zijn gevonden.



*Hoogbouwkader Zuidas, versie 17 april 2014*

Het Hoogbouwkader Zuidas heeft voor onderhavig plangebied een maximale bouwhoogte van 60 en 80 meter +N.A.P. opgenomen.



*Uitsnede Hoogbouwkader Zuidas t.p.v. Atriumcomplex*

De voorgenomen bouwhoogten passen in het vastgestelde Hoogbouwkader Zuidas.



## Hoofdstuk 14      Cultuurhistorie en archeologie

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

### 14.1 Toetsingskader

#### Monumentenwet

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

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

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

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

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

#### Modernisering monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Dit leidt er onder andere toe dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

## **Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland**

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de 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 het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

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

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

## **Archeologiebeleid Amsterdam**

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

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

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

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

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen

*bestemmingsplan\_Zuidas - Atrium (vastgesteld)*

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

## **14.2 Resultaten onderzoeken**

### **14.2.1 Archeologische waarden**

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Dienst Zuidas een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied Strawinsky (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Strawinsky, 24 maart 2014, zie bijlage 11) De locatie Atrium maakt daarvan onderdeel uit. Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling vanaf de late middeleeuwen tot in de 20ste eeuw van de voormalige Binnendijkse Buitenvelderse Polder, waarin het gebied Strawinsky ligt. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk- topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart bestaat uit één zone. Deze heeft een negatieve archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de eventueel vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt één beleidszone. Voor deze zone is gespecificeerd dat er bij bouwplanontwikkeling geen archeologisch vervolgonderzoek nodig is.

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 kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat archeologie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Nader onderzoek is niet nodig. Wel geldt de meldingsplicht.

### **14.2.2 Cultuurhistorischewaarden**

Tevens is BMA verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die van belang zijn voor het gebied Strawinsky, waarvan de projectlocatie onderdeel uitmaakt (Cultuurhistorische verkenning bestemmingsplan Strawinskylaan e.o, 7 april 2014, zie bijlage 12).

#### ***Stedenbouwkundig-historischewaarden***

In het plangebied is sprake van Van Eesterens beoogde toename in bouw/hoogte, al is dat niet gebeurd als uitwerking van zijn stedenbouwkundig plan. De kantoorgebouwen dateren uit de tijd dat deze locatie zich als monofunctioneel nevencentrum moest ontwikkelen. De doorgang naar het Station Zuid houdt de strook aan weerszijden van de Strawinskylaan open. In die zin heeft het vijfhoekig veldje voor het openhouden van deze doorgang een stedenbouwkundige waarde.

De kantoorgebouwen uit de jaren zeventig zorgen ervoor dat de schaalspang tussen woonbebouwing en de Zuidas niet te abrupt is. De inrichting van de openbare ruimte aan weerszijden van de Strawinskylaan is vooral functioneel, en omvat geen cultuurhistorische waarden. Met uitzondering van het Zuidplein. Hier is door de programmering van de gebouwplinten, de aanwezigheid van grote variëteit aan bomen, menging van fiets- en voetgangersverkeer en de aanwezigheid van veel zitgelegenheid een bijzondere stedelijke ruimte gecreëerd.

### ***Architectonischwaarden***

In 2012 zijn de Waarderingskaarten AUP gebieden vastgesteld om als kader te gebruiken voor de welstandsbeoordeling. De hierop aangegeven stedenbouwkundige- en architectonische waarden zijn richtinggevend voor de beoordelingscriteria. In het gebied Strawinsky staan twee gebouwen die op de Waarderingskaarten AUP gebieden een orde 3 hebben. Deze staan niet binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

### **Advies**

BMA adviseert de overgang in bouwhoogte tussen de woonbebouwing in het plangebied van het Zuideramstelkanaal en de bebouwing van de Zuidas mee te laten wegen in het bepalen van de bouwhoogten in het bestemmingsplan.

Met betrekking tot de projectlocatie worden geen waarden geconstateerd waarmee in de plan- en besluitvorming specifiek rekening moet worden gehouden. Bij het bepalen van de bouwhoogten in voorliggend bestemmingsplan is het advies betrokken.

## **14.3 Conclusie**

Er bevinden zich in het plangebied geen archeologische of cultuurhistorische waarden die aan uitvoering van het plan in de weg zouden kunnen staan.

## Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

### 15.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Bro.

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

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

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels.

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

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

### 15.2 Planvorm

Het bestemmingsplan conserveert de regeling voor het Atriumcomplex en bevat tevens een actuele regeling voor de parkeergarage zoals die reeds is vergund of zelfs in aanbouw is. Met name de bouwregels (bouwgrenzen, bouwhoogtes) zijn een vertaling van de verleende vergunningen. Voor de uitbreiding van de kantoorgebouwen is gekozen voor een meer flexibele bouwregeling, met als bovengrens de stedenbouwkundige uitgangspunten van Zuidas. De maximale kaders waarbinnen de ontwikkeling van de kavel kan plaatsvinden zonder dat dit ten koste gaat van de omliggende bestemmingen hebben daarbij als uitgangspunt gediend voor het bepalen van de bouwgrenzen. De uitgangspunten zijn opgenomen in een bouwvelop, bijlage bij het bestemmingsplan.

De functies in het bestemmingsplan zijn ruim opgenomen. Voor wat betreft de voorzieningen is wel een maximum oppervlakte aangegeven. Voorzieningen, waaronder lichte en middelzware horeca zijn mogelijk in de eerste en de tweede bouwlaag.

### **15.3 Artikelgewijze toelichting**

#### **Algemeen**

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes cq volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter.

Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding te waarborgen, is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

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

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

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

#### **Artikel 1 Begrippen**

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

#### **Artikel 2 Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven. Bij de wijze van meten is van belang dat de bouwhoogte standaard is gekoppeld aan het peil en het peil is gerelateerd aan het N.A.P. In de bestemmingsregels wordt waar nodig verwezen naar het maaiveld. Het maaiveld is hoofdzakelijk gerelateerd aan de hoogte van het afgewerkte bouwterrein, behalve ter plaatse van de Parnassusweg. In lid 3.1, onder a, onder sub 4 is voor de zijde van de Parnassusweg rekening gehouden met een afwijkende hoogte van het maaiveld (zie tevens hierna onder lid 3.2).

### **Artikel 3 Kantoor**

In artikel 3 is het bestaande Atrium alsmede de uitbreidingsmogelijkheid ervan geregeld. Een en ander is verdisconteerd in regels met betrekking tot functioneel gebruik en het bebouwen van de gronden.

#### **Lid 3.1 Bestemmingsomschrijving**

In de bestemmingsomschrijving is aangegeven welk gebruik er aan de gronden wordt toegekend. Dat is met name in lid 3.1, onder a, waar het hoofdgebruik van het Atrium als kantoorgebouw is geregeld. Onder b tot en met h is een aantal functies mogelijk gemaakt die complementair zijn aan deze functie, danwel een gebiedsverzorgende functie hebben. Middels de specifieke gebruiksregels worden aan de omvang van deze functies beperkingen gesteld (lid 3.4, onder e, f en g). De meeste voorzieningen zijn toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag.

Onder i, j en k is het gebruik ten behoeve van parkeren en verkeer en de daarmee gemoeid zijnde infrastructurele werken, alsmede het gebruik van fiets- en voetpaden en ander gebruik van openbare ruimte geregeld. Aan het gebruik van de gronden ten behoeve van parkeervoorzieningen zijn middels de specifieke gebruiksregels (lid 3.4) ook een aantal nadere regels gesteld. Onder l, m en n worden eveneens nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen toegestaan.

#### **Lid 3.2 Bouwregels**

Middels de bouwregels worden regels gesteld met betrekking tot zowel boven- als ondergrondse bebouwing (lid 3.2). Daarbij geldt dat in dit bestemmingsplan vanwege de bijzondere situatie met de verhoogde ligging van de Strawinskylaan, regels zijn gesteld met betrekking tot het (nieuw te realiseren) maaiveld ter plaatse van de Parnassusweg. Hierbij is uitgegaan van het opnemen van een aanduiding voor het maaiveld t.p.v. de Parnassusweg. Het (nieuwe) maaiveld ligt daar op het niveau van +0,7 meter N.A.P. T.p.v. de Strawinskylaan is geen specifieke hoogte voor het maaiveld opgenomen. Hier is sprake van een bestaande situatie (hoogte).

De maaiveldaanwijzing (svb) en daarbij behorende specifieke bouwaanwijzingen zijn opgenomen om voor te schrijven waar in het plangebied op welk niveau bebouwing is toegestaan. Een toelichting op de bouwaanwijzingen:

#### **Lid 3.2, onder a:**

##### **Bovengrondse gebouwen (lid 3.2, onder a, onder 1):**

Bovengronds mogen gebouwen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de op de verbeelding bepaalde bouwvlak. Voor de maximum toelaatbare bouwhoogte wordt verwezen naar de binnen het bouwvlak opgenomen maatvoeringsvlakken die de maximum bouwhoogte aangeven (lid 3.2, onder a, onder 1).

De uitbreiding van het functionele programma is voorzien in met name de bouwmogelijkheid aan de

noordoostzijde (tot maximaal 45 meter +N.A.P.) en de zuidwestzijde (tot maximaal 68 meter +N.A.P. voor kantoren). Daarnaast wordt ook aan de noordwestzijde voorzien in een uitbreidingsmogelijkheid (tot maximaal 12 meter +N.A.P.). Voor het overige wordt de bestaande bovengrondse bebouwing geregeld.

#### **Bouwdiepte gebouwen (lid 3.2, onder a, onder 2):**

Voor verdiepte gebouwen is bepaald dat deze binnen het gehele bestemmingsvlak mogen worden gerealiseerd (lid 3.2, onder a, onder 2). De bouwdiepte van gebouwen is gerelateerd aan het peil. Zie tevens lid 2.1 de bouwdiepte van een bouwwerk.

De maximale bouwdiepte ten opzichte van peil bedraagt twee bouwlagen. De beperking met betrekking tot de bouwdiepteregeling is met name opgenomen vanwege grondwaterhuishoudkundige aspecten. Gelet op de regeling in zijn totaliteit is het dus mogelijk dat er boven peil een ondergrondse bouwlaag wordt gerealiseerd, namelijk daar waar het maaiveld aanzienlijk hoger komt te liggen dan peil. Dit is het geval aan de zijde van de Strawinskylaan. Vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is dit niet bezwaarlijk.

#### **Te realiseren maaiveld (lid 3.2, onder a, onder 3):**

Vanwege het hiervoor reeds aangestipte hoogteverschil tussen de Strawinskylaan en de Parnassusweg, en een aantal te stellen bouwregels die gerelateerd moeten worden aan het maaiveld, is er voor gekozen in dit bestemmingsplan tevens een regeling op te nemen die betrekking heeft op de (toekomstige) hoogte van het maaiveld (lid 3.2, onder a, onder 3). Daartoe is een aanduiding aan de verbeelding toegevoegd, waaraan (t.p.v. de Parnassusweg) een bepaald maaiveldniveau is gekoppeld. Het voorgeschreven (nieuwe) maaiveldniveau is 0,7 meter +N.A.P. Het maaiveld ter plaatse van de Parnassusweg wordt ingericht t.b.v. de openbare ruimte (o.a. groenvoorzieningen en voetpaden).

#### **Uitkragende bovenbouw (lid 3.2, onder a, onder 4, 5 en 6):**

Overeenkomstig de uitgangspunten zoals verwoord in de bouwenvelop Atrium is er op een aantal locaties voorzien in zones die tot een bepaalde hoogte onbebouwd moeten blijven (uitkragingen). Op straatniveau wordt dan een terugliggende plint gerealiseerd ten opzichte van de de bovenbouw. Het gaat om de zones die op de verbeelding zijn aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - 1', 'specifieke bouwaanduiding - 2' en 'specifieke bouwaanduiding - 3'. In lid 3.2, onder a, onder 4, 5 en 6 is daarvoor geregeld dat tot een hoogte van respectievelijk 8 meter, 10 meter en 8 meter gezien vanaf maaiveldniveau, geen bebouwing mag worden opgericht. Omdat duidelijk is bepaald wat maaiveldniveau op de verschillende locaties is en de uitkraging ook vanaf maaiveldniveau moet beginnen, zijn de hoogtes gerelateerd aan het maaiveld. Na realisatie van het nieuwe maaiveld gaat het dus om onbebouwde hoogtes van respectievelijk 8 en 10 meter. 8 meter aan de zijde van de Parnassusweg en de Strawinskylaan en 10 meter aan de ZuidasDokzijde. De zones dienen tot aan die hoogte ook vrij te zijn van pilaren, kolommen en andere bouwkundige ondersteuningsconstructies.

#### **Gebouwde parkeervoorzieningen (lid 3.2, onder a, onder 7):**

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 4 en 5' (resp maximaal 2 en 3 parkeerlagen). In lid 3.2, onder a, onder 7 is een regeling opgenomen. Uitgangspunt binnen Zuidas is dat gebouwde parkeervoorzieningen ondergronds moeten worden gerealiseerd. Binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan kan niet worden volstaan met een bepaling van die strekking. Ter plaatse van de Strawinskylaan is de bovenste gebouwde bouwlaag voor parkeren gelegen boven maaiveld. De bouwdiepte van gebouwen is overeenkomstig lid 3.1 onder a, onder 2, maximaal twee bouwlagen ten opzichte van het peil.



Deze regeling is opgenomen vanwege het verschil in hoogteligging van de Strawinskylaan ten opzichte van de Parnassusweg. Gelet op het toekomstig te realiseren maaiveldniveau aan de zijde van de Parnassusweg, is bepaald dat voor die zone (aangeduid met de 'specifieke bouwaanduiding - 4'), de bovenzijde van de bovenste gebouwde parkeerlaag op 0,8 meter -N.A.P. komt te liggen. Het maaiveld is aan die zijde bepaald op 0,7 +N.A.P. De ruimte daartussen (1,5 meter) is bedoeld voor het aanbrengen van een grondlaag bovenop de gebouwde parkeervoorziening, ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte.

**Lid 3.2, onder b:**

In lid 3.2, onder b, is algemeen bepaald dat bouwwerken geen gebouwen zijnde binnen het gehele bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Ten aanzien van bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn, voor zover deze zich onder maaiveld bevinden, geen beperkingen opgenomen.

**Lid 3.2, onder c:**

In lid 3.2, onder c, is bepaald dat bij het hoofdgebouw behorende overkappingen zijn toegestaan, voorzover die buiten het bouwvlak vallen. Overkappingen binnen het bouwvlak behorende bij hoofdgebouwen zijn sowieso toegestaan. Deze regeling maakt tevens de overkapping in de tuin mogelijk. Overkappingen zijn niet toegestaan ter plaatse van de overkragingen.

**Lid 3.3 Nadere eisen**

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen.

- Allereerst is geregeld dat burgemeester en wethouders ter voorkoming van eventuele windhinder nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van gebouwen. Deze regeling heeft betrekking op gebouwen die hoger zijn dan 30 meter. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar eventuele windhinder. In het uiterste geval kan het daarbij gaan om een windtunnelonderzoek.
- Tevens kunnen, indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen worden gesteld met betrekking tot vluchtwegen.
- Ook ter voorkoming van eventuele negatieve grondwatereffecten is een nadere eisenregeling getroffen. In het kader van de totale gebiedsontwikkeling is onderzoek gedaan naar onder andere de mogelijke grondwatereffecten. Gebleken is dat er mogelijk negatieve effecten kunnen optreden, maar dat deze oplosbaar zijn zonder dat daarmee de uitvoerbaarheid van het plan in geding is. Op specifiek bouwplanniveau kunnen de daadwerkelijke effecten en mogelijke oplossing definitief worden bepaald. Om die reden is ook ter voorkoming van wateroverlast de mogelijkheid opgenomen tot het stellen van een nadere eisen. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar de effecten op het grondwater wordt overlegd.

**Lid 3.4 Specifieke gebruiksregels**

In lid 3.4 zijn, nadat onder a is bepaald dat de algemene gebruiksregels ex artikel 9 in acht dienen te worden genomen, met betrekking tot een aantal specifieke functies nadere regels gesteld.

Allereerst is er onder b en c bepaald dat geluidgevoelige functies en gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet zijn toegestaan.

Onder d en e is er voor het functioneel programma een beperking in omvang opgenomen. Onder d is geregeld dat het totaal kantoormetrage niet groter mag zijn dan 64.500 m<sup>2</sup>. Het gaat om het totaal van het bestaande kantoorprogramma en het nieuw te realiseren kantoorprogramma. Onder e is het totale voorzieningenprogramma geminimaliseerd op 2.400 m<sup>2</sup> en gemaximeerd op 5.000 m<sup>2</sup>. Verder is onder f bepaald dat dit voorzieningenprogramma uitsluitend mag worden gesitueerd in de eerste en tweede bouwlaag. Hiermee wordt beoogd de betreffende functies een bijdrage te laten leveren aan de levendigheid van de aangrenzende openbare ruimte.

Onder g is een aantal regels gesteld met betrekking tot parkeren:

- Allereerst is onder 1 bepaald dat het maximum aantal parkeerplaatsen 547 bedraagt, en dat de verkeerskundige ontsluiting plaatsvindt vanaf de noordoostzijde van het plangebied, en wel ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'.
- Onder 2 is bepaald dat parkeren uitsluitend mag plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen, met uitzondering ter plaatse van de aanduiding 'parkeren'. Voor een bepaalde periode is bovengronds parkeren op specifiek die locatie toegestaan. Parkeren op maaiveld is voor het overige niet toegestaan.
- Onder 3 is een aantal uitzonderingen op het ervoor bepaalde aangegeven.
- Tot slot is onder 4 bepaald dat laad- en losgelegenheden uitsluitend vanaf de noordzijde en op eigen terrein mag plaatsvinden.

Onder h ten slotte is bepaald dat de fietsstalling inpandig moet worden gerealiseerd. Tevens is een fietsparkeernorm opgenomen. Minimaal dient te worden voorzien in een inpandige fietsparkeergelegenheid van 500 m<sup>2</sup>.

#### Artikel 4 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 regelt de bestaande situatie van wegen ten behoeve van autoverkeer. Onder a is daarbij voor zowel de Strawinskylaan als de Parnassusweg vanwege het bepaalde in de Wet geluidhinder het aantal rijstroken aangegeven. In- en uitvoerstroken maken van dat aantal onderdeel uit. hetzelfde geldt voor de bestaande busbaan op de Parnassusweg. Tevens is overeenkomstig de huidige situatie tramverkeer mogelijk. Waar tramverkeer is toegestaan, is aangegeven middels een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'. De tramrails maken van het aantal rijstroken geen onderdeel uit. Voor het overige spreekt de regeling voor zich.

#### Artikel 5 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 regelt dat die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan. In lid 5.2, onder b. is een specifieke regeling opgenomen voor het toestaan van overkappingen t.p.v. de tuin. Voor het overige spreekt de regeling voor zich.

#### Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

In aanvulling op de onderliggende bestemming geldt ter plaatse van de secundaire verholen waterkering deze dubbelbestemming. Aldus geeft deze bestemming aan waar rekening moet worden gehouden met deze functie, waarbij overigens langs de weg van de Waterwet en de Keur nadere eisen en /of voorwaarden kunnen worden gesteld.

#### Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de

tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

#### Artikel 8 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen. Hierop zijn in artikel 8, onder a, onder 3 uitzonderingen gemaakt. bijvoorbeeld een tijdelijke beperking voor gevelaccenten, tot het moment dat de diep- en damwanden t.b.v. ZuidasDok. De tijdelijke beperking ziet op gevelaccenten lager dan 25 meter. Onder c is een koppeling gemaakt met de maximale bouwhoogte in het kader van de LIB.

#### Artikel 9 Algemene gebruiksregels

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

#### Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Onder d is een specifieke afwijkingsregeling opgenomen voor het aanbrengen van luifels en vinnen met een maximale diepte van 2 meter. Dit betekent dat voor luifels en vinnen die groter zijn dan 1,2 meter (anders dan in artikel 8 geregeld) een afwegingsmoment noodzakelijk is. Een omgevingsvergunning omtrent afwijking kan nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

#### Artikel 11 Algemene procedureregels

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

#### Artikel 12 Overige regels

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

#### Artikel 13 Overgangsrecht

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

#### Artikel 14 Slotregel

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

## **Hoofdstuk 16      Economische uitvoerbaarheid**

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

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



## Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 17.1 Algemeen

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

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

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

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

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

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

Er zijn geen reacties ontvangen.

### 17.3 Maatschappelijk overleg

#### Stadsregio Amsterdam

Ten aanzien van het onderwerp openbaar vervoer zou in paragraaf 6.3 beschreven moeten worden welke toekomstige openbaar vervoermaatregelen genomen worden. Het gaat hierbij om:

- De verbindingbogen voor de tram tussen de Strawinskyalaan en de Parnassusweg (richting Stadionweg);
- Een verbinding voor de tram van Parnassusweg Zuid naar Parnassusweg Noord;
- Parkeerplaatsen voor de bus langs de Strawinskyalaan.

De stadsregio verwacht dat het noodzakelijk is deze ontwikkelingen in onderhavig bestemmingsplan op te nemen.

Ten aanzien van het fietspad aan de oostzijde van de Parnassusweg benadrukt Stadsregio dat deze moet worden gehandhaafd.

#### **Gemeentelijke reactie:**

De door Stadsregio genoemde openbaar vervoermaatregelen maken geen onderdeel uit van de ontwikkeling die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt. Over genoemde maatregelen moet nog plan- en besluitvorming plaatsvinden, op basis waarvan juridisch planologische procedures zullen worden doorlopen. Het is daarom niet mogelijk noch noodzakelijk genoemde ontwikkelingen op te nemen in onderhavig bestemmingsplan.

Genoemd fietspad is mogelijk binnen de bestemming "Kantoor" en blijft daarmee gehandhaafd.

### **Brandweer Amsterdam-Amstelland**

Conform de wettelijke bepalingen is de veiligheidsregio in gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Het advies is als bijlage bij de reactie opgenomen (en als bijlage aan deze toelichting toegevoegd, zie bijlage 13). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobron, het effect op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

### **Gemeentelijke reactie:**

Op het door de Brandweer in verband met het aspect externe veiligheid gegeven advies wordt in paragraaf 9.4 inhoudelijk ingegaan. Het advies, dat hoofdzakelijk maatregelen voorstelt ten aanzien van het bouwplan en de bedrijfsvoering, wordt tevens aan de ontwikkelende partij meegegeven teneinde er rekening mee te houden. Overeenkomstig wettelijke voorschriften zal het aspect bij de bestuurlijke besluitvorming worden betrokken.

## **17.4 Participatie**

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

Het bestemmingsplan vindt haar grondslag in het startbesluit dat in 2008-2009 voor Strawinsky is opgesteld. Inspraak over dat startbesluit heeft er indertijd onder meer toe geleid dat het startbesluit door de deelraad Zuideramstel is vastgesteld met een aantal wijzigingen en aandachtspunten. De belangrijkste in relatie tot onderhavige ontwikkeling zijn:

- De beslissing over verlaging van de Strawinskylaan wordt uitgesteld.
- Het waarborgen van een goede stedenbouwkundige overgang tussen Strawinskyontwikkelingen en de Prinses Irenebuurt. Bij nieuwe ontwikkelingen is een studie op de effecten voor bezonning noodzakelijk.
- In het stedenbouwkundig plan zal gestreefd worden naar het behoud van zoveel mogelijk groen in het plangebied. Dit betreft zowel openbaar groen als de invulling van binnentuinen met uitstraling naar buiten.
- Bij het ontwerpen, realiseren en beheren van de ontwikkelingen in het deelgebied Strawinsky van de Zuidas zal specifiek aandacht gegeven worden aan het voorkomen danwel beperken van lichthinder naar de bestaande en nieuwe woningen.
- De BLVC aspecten (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) tijdens de uitvoering/bouw zijn erg belangrijk. De negatieve gevolgen van de uitvoering en bouw worden geminimaliseerd. Hierbij is extra aandacht noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het station Zuid, de parkeerbalans tijdens de uitvoering en de routing van het bouw- en overig verkeer.



De bouwvelop is een uitwerking van het startbesluit. Hierin is rekening gehouden met bovengenoemde aandachtspunten.

In aanloop naar het ontwerpbestemmingsplan heeft, in het kader van het opstellen van de bouwvelop, regelmatig overleg plaatsgehad met eigenaren van omliggende gebouwen en vertegenwoordigers van de Vereniging Beethoven/Parnas. De twee belangrijkste onderwerpen van gesprek zijn:

- De hoogte van de nieuwbouw (met name de toren aan de noordzijde) in relatie tot bezonning en horizongezichten. De hoogte van de noordelijke toren is naar aanleiding van de gesprekken met de vertegenwoordigers van de vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg van 58 naar 45 meter aangepast. De hoogte van de zuidelijke toren is teruggebracht van 75 naar 70 meter. De volumes en hoogtes zoals die in de bouwvelop zijn opgenomen zijn conform de uitgangspunten uit het startbesluit en voldoen aan de TNO-normen ten aanzien van bezonning.
- De mogelijke effecten van de bouw op de grondwaterstanden. Uit de grondwateronderzoeken blijkt dat de bouw van de parkeergarage slechts tot een marginale verhoging van de grondwaterstand zal leiden en ruim binnen de norm blijft.

Tevens is op 8 september 2014 een informatiebijeenkomst gehouden waarbij het bestemmingsplan en de bouwplannen zijn gepresenteerd en aanwezigen vragen konden stellen. Voor deze informatiebijeenkomst zijn direct omwonenden uitgenodigd. Op [www.amsterdam.nl](http://www.amsterdam.nl) is eveneens kennis gegeven aan de informatiebijeenkomst.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. De kennisgeving is op 5 november 2014 gepubliceerd in de Echo. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt.

Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. en de MER de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het startbesluit Strawinsky, buurtoverleg heeft plaatsgehad en een informatiebijeenkomst is gehouden, is afgezien van participatie en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen in het kader van 1.3.1 Bro.

