

# Mahler



blz. 2

2 oktober 2013

tbv. vaststelling door de gemeenteraad

*Mahler (vastgesteld)*

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Algemeen	7
1.2	Crisis- en herstelwet	8
1.3	Bestuurlijke bevoegdheid	8
1.4	Leeswijzer	8
<b>Hoofdstuk2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Geldend planologisch kader	9
2.3	Beschrijving van het plangebied	9
<b>Hoofdstuk3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>11</b>
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	17
<b>Hoofdstuk4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>27</b>
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	27
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	27
<b>Hoofdstuk5</b>	<b>MER Zuidas-Flanken</b>	<b>29</b>
5.1	Algemeen	29
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	29
5.3	M.e.r.-plicht	30
5.4	M.e.r.-procedure	31
5.5	Inhoud MER	32
5.6	Conclusie	41
<b>Hoofdstuk6</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>43</b>
6.1	Algemeen	43
6.2	Autoverkeer	44
6.3	Openbaar vervoer	51
6.4	Langzaam verkeer	52
6.5	Conclusie	52
<b>Hoofdstuk7</b>	<b>Geluid</b>	<b>53</b>
<b>Hoofdstuk8</b>	<b>Luchtkwaliteit</b>	<b>55</b>
8.1	Algemeen	55
8.2	Beleid en regelgeving	55
8.3	Onderzoeken	58
8.4	Conclusie	59
<b>Hoofdstuk9</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>61</b>
9.1	Algemeen	61
9.2	Beleid en regelgeving	61

9.3	Resultaten onderzoeken	62
9.4	Conclusie	65
<b>Hoofdstuk10</b>	<b>Water</b>	<b>67</b>
10.1	Beleid en regelgeving	67
10.2	Toepassing in het plangebied	67
<b>Hoofdstuk11</b>	<b>Duurzaamheid</b>	<b>69</b>
<b>Hoofdstuk12</b>	<b>Overige ruimtelijke aspecten</b>	<b>71</b>
<b>Hoofdstuk13</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>73</b>
13.1	Algemeen	73
13.2	Planvorm	73
13.3	Artikelgewijze toelichting	73
<b>Hoofdstuk14</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>77</b>
<b>Hoofdstuk15</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>79</b>
15.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	79
15.2	Participatie	79

# Toelichting



## Hoofdstuk 1      Inleiding

### 1.1      Algemeen

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 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. Eén van deze deelprojecten is het project Mahler. Voor het project Mahler is het Projectbesluit Mahler 4 vastgesteld (besluit Gemeenteraad d.d. 28 mei 1998). Het projectbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het gebied en vormt daarmee de basis voor dit bestemmingsplan.

Voor de ontwikkeling van Mahler heeft de gemeente in 2001 met de bouwers en ontwikkelaars (het consortium Mahler4) een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. In 2002 is begonnen met de werkzaamheden aan de eerste drie gebouwen in Mahler4, die in het voorjaar van 2005 gereed kwamen. De laatste gebouwen zijn eind 2009 opgeleverd. Gezien de grote omvang van het gebied, is het project in een zeer korte doorlooptijd gerealiseerd. Alleen het gebouw in de noordwesthoek van Mahler is, als gevolg van de aanwezigheid van de tramboog voor sneltram 51, nog niet ontwikkeld. Bij aanvang van het project was voorzien dat de sneltram inmiddels zou zijn verwijderd, dit is, doordat is besloten de Noord/Zuidlijn niet door te trekken naar Amstelveen, vooralsnog niet gebeurd.

Voorliggend bestemmingsplan biedt ruimte voor kantoren, wonen en voorzieningen in gebouwen met een bouwhoogte van maximaal 100 meter. Het overgrote deel van deze gebouwen is al gerealiseerd.

In vervolg op het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan uit 1994, waarmee de bouw van het hoofdkantoor van ABN-AMRO werd mogelijk gemaakt is in 2004 is een bestemmingsplan vastgesteld om de ontwikkeling van het naastgelegen deelgebied Mahler mogelijk te maken. De Raad van State oordeelde in beroep echter dat dat bestemmingsplan niet in overeenstemming was met de eisen op het gebied van luchtkwaliteit zoals die destijds golden. Inmiddels is een landelijke aanpak ter verbetering van de luchtkwaliteit in gang gezet; het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbij worden enerzijds de projecten in beeld gebracht die in betekenende mate een nadelige invloed hebben op de luchtkwaliteit. Anderzijds worden maatregelen van landelijke, maar ook specifiek gebiedsgerichte aard, genomen om uiteindelijk te komen tot een zodanig eindresultaat dat geen sprake meer is van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Voor wat betreft het plangebied Mahler is in dit verband het nog te realiseren vloeroppervlak relevant. Deze mogelijke toevoeging van ruimschoots binnen de projectomvang van de Zuidas als geheel zoals deze door Amsterdam is aangemeld in het kader van het NSL.

## **1.2 Crisis- en herstelwet**

Per 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage II, Aa, nummer 3). Als gevolg daarvan is (o.a.) afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast.

## **1.3 Bestuurlijke bevoegdheid**

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

## **1.4 Leeswijzer**

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

In de hoofdstukken 1 en 2 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleidskader verwoord. 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 milieueffectrapportage is rekening gehouden. In de hoofdstukken 6 tot en met 11 worden de achtergronden van de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 13 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 14 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 15 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dit laatste hoofdstuk worden zowel de uitkomsten weergegeven van het bestuurlijk overleg op grond van art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken (art. 3.1.6., eerste lid, onderdeel e, Bro).



## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Ligging en begrenzing

Mahler ligt in Zuidas, ten zuiden van de A10 en ter hoogte van Station Zuid. Aan de westkant wordt het begrensd door de Buitenveldertselaan en aan de zuidkant door de Gustav Mahlerlaan. Aan de oostkant ligt het Gustav Mahlerplein met het gebouw van ABN AMRO en is de Beethovenstraat de oostgrens. De noordgrens ligt gelijk met de noordelijke rooilijn van de bebouwing langs de Arnold Schönberglaan en het verlengde hiervan. Dit is tevens de grens van het project Zuidas Dok. Om de plangrens niet door de hogere bouwlagen van het gebouw van de ABN/AMRO heen te laten lopen, is deze uitkragende bebouwing ook opgenomen binnen de bestemmingsplangrenzen.

### 2.2 Geldend planologisch kader

Het vigerende bestemmingsplan is aan de westzijde het bestemmingsplan Buitenveldert, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 augustus 1973 en goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 2 juli 1974. Dit bestemmingsplan geeft de bestemmingen sportvelden en openbaar groen aan. Aan de oostzijde geldt het bestemmingsplan Karel Lotsyiaan, vastgesteld op 14 juli 1994 en goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 7 februari 1995. Dit bestemmingsplan is het ruimtelijk kader voor het kantoor van ABN-AMRO en omgeving.

### 2.3 Beschrijving van het plangebied

De oostzijde van het plan is ingevuld met het kantoorgebouw van ABN-AMRO. Aan de westzijde ligt het deelgebied Mahler. In Mahler is een nieuw type gebouw geïntroduceerd. Het is een soort gebouwencomplex dat te zien is als een combinatie van een toren en een bouwblok, met een forse maat. In feite is het een eenheid van een gelede toren met een robuuste sokkel.

Mahler bestaat uit een aantal van deze gebouwcomplexen die een 'ensemble' vormen, met een voor Nederlandse begrippen hoge dichtheid. Maar er zijn ook vertrouwde kenmerken, zoals smalle straten, pleinen, royale entrees en levendige gevels aan de straat. Een hoge dichtheid is in Zuidas geen doel op zichzelf maar een middel om onder meer een groot draagvlak voor voorzieningen te verkrijgen en de schaarse grond bij het vervoersknooppunt Zuid volledig te benutten. Centraal staat het begrip stedelijkheid. Dat betekent dat bezoekers en gebruikers in Zuidas veel keuzemogelijkheden hebben op allerlei terreinen, van economie en communicatie tot cultuur en vervoer. Mahler is wat dat betreft de pionier voor Zuidas.

De opzet van Mahler, met de compacte onderbouw en daarop een vijftal torens, levert een bebouwingsdichtheid op met een FSI (floor-space index) van 6,5. De FSI is de factor die de verhouding weergeeft tussen het grondoppervlak van een kavel (hier inclusief de interne straten binnen Mahler<sup>4</sup>) en de totale vloeroppervlakte van de verdiepingen. Meestal komt de dichtheid in stedelijke gebieden niet uit boven 4. Deze hoge FSI is te vergelijken met die van bijvoorbeeld de bebouwing op de Potsdamerplatz in Berlijn. Het zuidelijk deel van het Oosterdokseiland, waar geen torens komen maar dat wel zeer dicht bebouwd wordt, heeft een nog hogere FSI: 7.6.

De gebouwen in Mahler bestaan uit vier niveaus met elk een eigen relatie tot de omgeving. Een plint tot 8 meter hoog, een onderbouw van 8 tot 26 meter, de eerste torenzone van 26 tot 62 meter en de bovenste torenzone van 62 tot 100 meter. De lagere niveaus, tot 26 meter, richten zich op het stedelijke leven op straat. De bouwarchitectuur is zeer hoogwaardig evenals de inrichting van de openbare ruimte, waarin veel natuursteen is aangebracht.

De structuur van de openbare ruimte is de contramal van de reeds gebouwde en nog te bouwen volumes. De Arnold Schönberglaan aan de Noordzijde, de Gustav Mahlerlaan aan de zuidzijde, alsmede de daar tussen gelegen Aaron Coplandstraat en de Benjamin Brittenstraat, zorgen voor de ontsluiting van het gebied.

Mahler heeft in het hart een dertien meter brede voetgangersstraat, die diagonaal de verbinding maakt tussen het Station Zuid/WTC en de Vrije Universiteit (VU). De openbare ruimte bestaat daarnaast voornamelijk uit straten van 13 en 15 meter breed in noord-zuidrichting.

Langs de diagonale route, met betrekkelijk grote voetgangersstromen, liggen dan ook de voorzieningen. Met de voorzieningen aan het Mahlerplein en de winkels en bedrijfes aan het Zuidplein verandert de directe omgeving van Station Zuid/WTC langzaam maar zeker in een verblijfsgebied. De bouw van Mahler4 is dan ook erg belangrijk voor een betere ontwikkeling van het stationsgebied, dat nu toegankelijk er is dan voorheen en meer te bieden heeft.

In de kantoorgebouwen is een scala aan zakelijke dienstverleners gevestigd, met een nadruk op de advocatuur. In de plinten van deze gebouwen zijn diverse voorzieningen gevestigd, zoals horeca, een sportcentrum, een expositiecentrum en een gezondheidskliniek. Het woongebouw voorziet in verschillende woningtypen, in de bovenste lagen zijn een aantal zeer royale penthouses gerealiseerd met een fantastisch uitzicht over de stad. De noordwesthoek kan pas volledig worden ontwikkeld als de tramboog is verwijderd, tot die tijd kunnen er kleinschaligere ontwikkelingen plaatsvinden.

Mahler is, na de bouw van ABN AMRO en uitbreiding van het WTC, het eerste deelproject van de Zuidas dat gerealiseerd is. Het ademt de sfeer uit van de internationale toplocatie waar Zuidas voor staat.

## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### *De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

De SVIR, 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, in stand houden 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 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Met de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro vervalt de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid.

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.

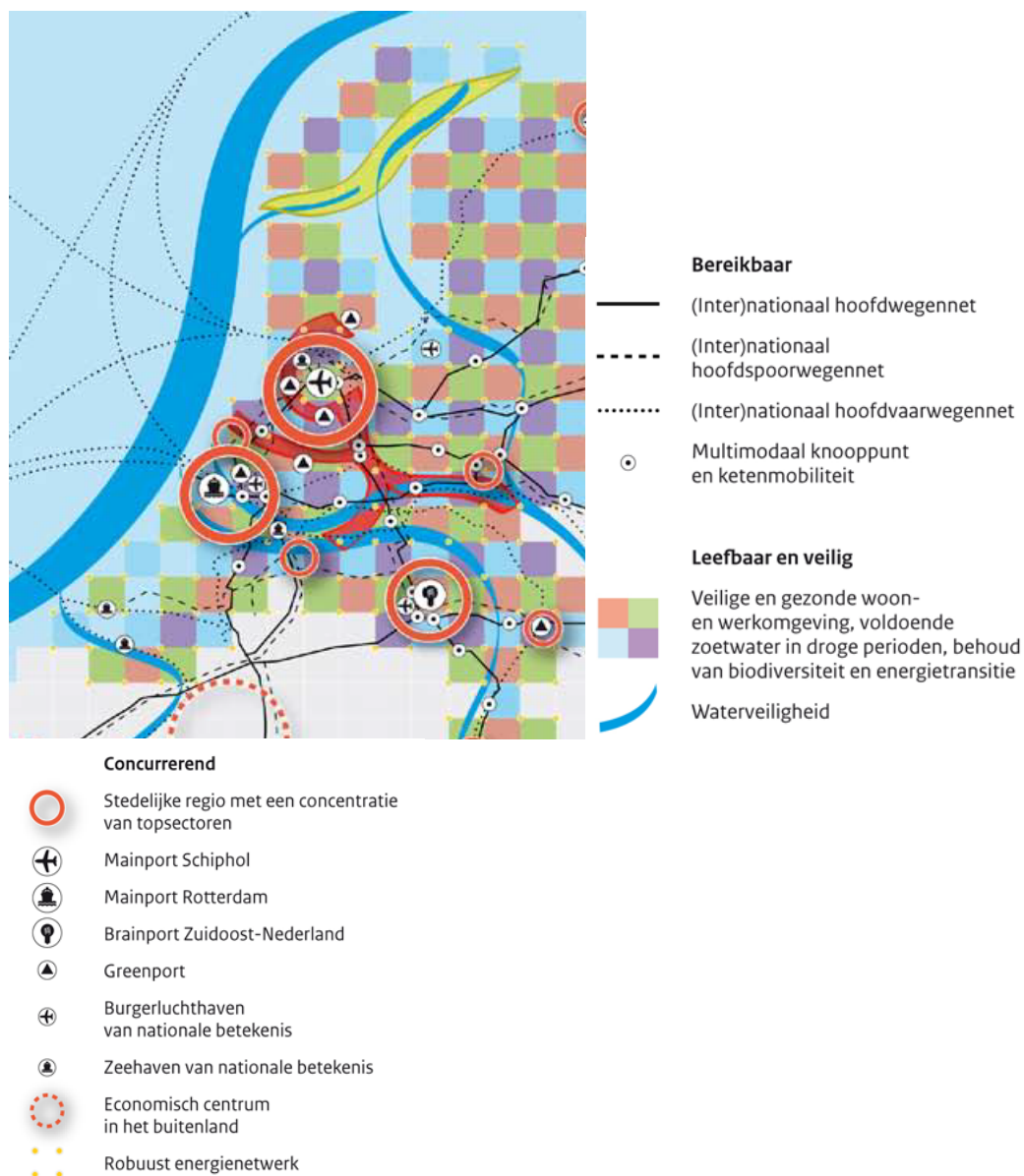
Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

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.



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

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk

kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland wordt onder meer bereikt door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met daarbij 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). Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden.

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

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

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder meer rijksvaarwegen, grote rivieren, en hoofdwegen en hoofdspoorwegen. Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

In 2012 is het besluit aangevuld met regelgeving over onder meer de toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), en duurzame verstedelijking.

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

#### *Vierde Nationaal Milieubeleidsplan*

Het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) beschrijft het te voeren rijksbeleid op het gebied van milieu. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit

(beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

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

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

### **3.2 Provinciaal beleid**

#### *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 van deze structuurvisie is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen.

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

- a. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
- b. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
- c. 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.

#### *Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland*

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen. Deze is echter uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening.

*Mahler (vastgesteld)*

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties.

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, de Groene Ruimte, energie en 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 en het regionaal watersysteem.

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

De kantoorontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRVS.

#### *Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013*

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolven of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

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

### **3.3 Regionaal beleid**

#### *Metropoolregio Amsterdam*

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

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

bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

#### *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 het Plabeka en de Regionale woonvisie in relatie tot dit bestemmingsplan relevant zijn.

#### *Plabeka*

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

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

De mogelijkheden tot kantoorontwikkelingen die het voorliggend bestemmingsplan biedt passen binnen de afgesproken omvang van de kantoorontwikkeling.

#### *Regionale woonvisie*

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. De realisatie van woningen in het plangebied van dit bestemmingsplan heeft bijgedragen aan de woningbouwontwikkeling in Amsterdam.

#### *Regionaal Verkeers- 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.

#### *Mahler (vastgesteld)*



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 Vervkeer en Vervoer wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

### 3.4 Gemeentelijk beleid

#### *Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'*

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

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

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

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationale locatie. Het wordt niet alleen het deel van de stad 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 de Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen. Inhoudelijk geeft het voorliggend bestemmingsplan mede uitvoering aan deze ambitie.

#### *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 en 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.

*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:

- a. 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;
- b. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
- c. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in

zes themahoofdstukken, te weten:

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

Zuidasbreed en dus ook met dit bestemmingsplan wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten.

### *Kantorenstrategie Amsterdam 2011*

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

het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden;

het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen;

de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

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

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Een daarvan is de Zuidas. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast zijn veel van de groeigebieden 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, die zich richt op de (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment

Daarbij wordt uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 525.000m<sup>2</sup>, waarvan 250.000 m<sup>2</sup> in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000m<sup>2</sup> voor de periode daarna. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgiften een aantal kaders zoals opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat verband 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 in het onderhavige plangebied binnen de planperiode worden gerealiseerd. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in realisatie van maximaal 172.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren, waarvan het overgrote deel reeds is gerealiseerd. Het restant toe te voegen kantorenprogramma past binnen het maxima van de kantorenstrategie.

#### *Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"*

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzame stad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

De Zuidas maakt onderdeel uit van de in de woonvisie onderscheiden centraal stedelijke zone. De centraal stedelijke zone vormt het sociaal-economisch-cultureel centrum van de Amsterdamse regio. De stijging van de marktwaarde en de vastgoedprijzen zijn hier bovengemiddeld hoog en voor huurwoningen moet men veel woonduurjaren hebben opgebouwd, dit lijkt met de ontwikkeling naar een metropool alleen maar sterker te worden. Met de bouw van de Zuidas krijgt ook Zuid steeds meer de functie van het stadscentrum. Deze en andere ontwikkelingen in de centraal stedelijke zone vormen tegelijkertijd ook een bedreiging voor starters en middengroepen. Het probleem van de gebieden met hoge marktdruk is dat er steeds minder ruimte is voor de middengroepen. Woningen worden verhuurd in het sociale segment óf ze zijn meteen duur in de koop of huur.

Er zal daarom meer aanbod in het middensegment gecreëerd moeten worden. Met name de gezinnen met een middeninkomen zijn niet in staat een geschikte woning te vinden in de centraal stedelijke zone. Dit vraagt om woningen met zekere oppervlakte, betaalbaar en in het middensegment, en om voorzieningen in de buurt. Dat is vanwege de hoge marktdruk in de centraal stedelijke zone vrijwel niet te realiseren, misschien op Buitenveldert na. Het uitgangspunt wordt daarom bouwen voor stedelijk georiënteerde gezinnen met een hoger inkomen, gezinnen met een middeninkomen kunnen terecht in de zone rond de centraal stedelijke zone: de 19e-eeuwse ring en gordel '20-'40.

De Zuidas wordt een voorbeeldproject van duurzaam bouwen, waar we van kunnen leren. De Zuidas wordt in de komende jaren een duurzaam internationaal stadscentrum. Dit krijgt vorm in energiebesparing, duurzame energie, het gebruik van duurzame materialen, kwaliteit en een hoogwaardige openbare ruimte en architectuur. De Zuidas wil benadrukken dat het bij duurzaamheid ook om mensen gaat. Er zijn initiatieven om de diversiteit van mensen die aan de Zuidas wonen, werken of studeren te bevorderen en een afspiegeling te laten zijn van de Amsterdamse samenleving. De Zuidas wil daarnaast ook bedrijven en instellingen inspireren om duurzaam te ondernemen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

### *Woonvisie 2011 - 2014 Stadsdeel Zuid*

Op 13 december 2011 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid ingestemd met de concept "Woonvisie 2011-2014". Naar verwachting zal de stadsdeelraad de visie in de eerste helft van 2012 vaststellen. In de woonvisie zijn voor 2011-2014 de volgende doelstellingen voor het stadsdeel geformuleerd:

Het stadsdeel streeft voor een langere periode - tot 2020 - naar een percentage van tenminste 35% eigen woningbezit en tenminste 45% betaalbare voorraad.

Er worden nieuwe uitvoeringsregels opgesteld voor woningonttrekking, -samenvoeging en omzetting op basis van de Centraal-stedelijke beleidsregels met als uitgangspunten eenvoudiger en meer mogelijkheden en geen verplichting meer van financiële compensatie voor eigenaar-bewoners.

De huidige verdeelbesluiten t.a.v. short stay worden ingetrokken en er wordt geen nieuw verdeelbesluit vastgesteld, zodat in het hele stadsdeel short stay mogelijk wordt.

Het stadsdeel blijft streven naar 30% betaalbare voorraad. Daarbij zal worden nagegaan of in de periode 2012 - 2015 ruimte is om alsnog het te kort van 27 betaalbare huurwoningen van de afgelopen jaren in te lopen.

Met betrekking tot de Zuidas wordt in het beleid aangegeven dat de Zuidas tot 2020 de grootste bouwlocatie binnen het stadsdeel zal zijn. Binnen de Zuidas zullen op verschillende locaties woningbouw worden gerealiseerd. Van de geplande woningbouw in Zuidas valt 70% van de woningen in de categorie 'vrije sector' (koop en markthuur). De overige 30% is zgn. 'goedkope woningbouw'. Dit laatste kan sociale woningbouw zijn, maar bijvoorbeeld ook goedkope koop- of huurappartementen voor starters en studenten. De prijzen van deze 30% vallen binnen de huurtoeslaggrens, of een equivalent daarvan in de koopsector.

In komende periode ligt de nadruk op woningbouwontwikkeling in de deelgebieden Gershwin, Fred. Roeskestraat, Beethoven en Kop Zuidas. Daarnaast zullen delen van het Kenniskwartier, (incl. Vu terrein) en Ravel gebied in ontwikkeling worden gebracht. Op de Zuidas zijn ook enkele locaties voor zelfbouw aangewezen en wordt gewerkt aan de realisatie van zowel tijdelijke als permanente studentenwoningen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

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

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen

dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

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

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

Binnen de Zuidas wordt niet voorzien in grootschalige en perifere detailhandel. In de Visie Zuidas is verder uitwerking gegeven aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen. De 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> vloeroppervlak 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>.

Dit bestemmingsplan biedt de ruimte om een deel van deze voorziene ontwikkelingen te herbergen.

#### *Nota Locatiebeleid Amsterdam*

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

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

Amsterdam heeft er voor gekozen om de parkeernormen voor kantoren en bedrijven conform het voormalige rijksbeleid 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

*Mahler (vastgesteld)*

van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Daarbij 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 het hoofdstuk 6 van deze toelichting wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het plangebied verder geconcretiseerd.

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

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

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

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 nader worden genuanceerd.

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

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

#### *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 Zuidasgebied 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, zoals 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 door het stadsdeel geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

#### *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. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

#### *Mahler (vastgesteld)*



In het kader van de bouwplanontwikkeling binnen het bestemmingsplangebied is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In het vervolg van deze toelichting wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing van de hoogbouw binnen het plangebied en de effecten op de omgeving.

### *Beleidsnotitie Short Stay*

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor short stay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van short stay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is gewaarborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt short stay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een short stay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste 'pensionachtige' activiteiten onder de noemer van short stay plaatsvinden.

In het voorliggende bestemmingsplan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens short stay toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

### Begripsbepaling short stay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden of voor maximaal vier personen indien deze personen deel uitmaken van meerdere huishoudens voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

### *Extended stay*

Vanwege gemeentebreed toenemende vragen met betrekking tot het realiseren van mengvormen tussen woon- en hotelfuncties is de 'Handreiking Extended stay' opgesteld. De daarin opgenomen beleidsregels hebben betrekking op vormen van relatief kortstondig verblijf onder een hotelfunctie. Het gaat om een ander gebruik dan het gebruik van woningen voor kortstondig verblijf (zie vorige paragraaf).

Bij extended stay wordt blijkens de handreiking bedoeld op tijdelijk verblijf door onder andere expats en studenten. Verder moet worden gedacht aan verblijf binnen de gemeente van tenminste één week tot maximaal één jaar. Bij een verblijf korter dan een week is altijd sprake van een hotelfunctie. Om het onderscheid te maken met de reguliere woonfunctie wordt gesproken over logies en niet over wonen. Daarnaast gaat om het bedrijfsmatig aanbieden van verblijf. In de handreiking wordt ter onderscheid van short stay binnen de woonfunctie de volgende begripsbepaling van extended stay voorgesteld:

*“Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.”*

Het voorliggend bestemmingsplan maakt extended stay mogelijk.

### *Horacabeleid Zuid 2011*

Op 21 december 2011 heeft de stadsdeelraad van Stadsdeel Zuid het Horecabeleid Zuid 2011 vastgesteld. Doelstelling van het horecabeleid is het verlevendigen en aantrekkelijker maken van

het stadsdeel en het verruimen van mogelijkheden voor ondernemers, zonder dat het woon- en leefklimaat onder onevenredige druk komt te staan. Daarnaast wordt met het horecabeleid een bijdrage geleverd aan de ruimtelijk-economische doelstellingen om stadsstraten en -pleinen te ontwikkelen, vrijetijdsmilieus met elkaar te verbinden en het toerisme in het stadsdeel te stimuleren. Om een gericht horecabeleid te voeren, hanteert stadsdeel Zuid in nieuwe bestemmingsplannen een aantal horecacategorieën. Deze categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid.

## Hoofdstuk 4      Het ruimtelijk kader

### 4.1      Ruimtelijk-functionele aspecten

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is dit bestemmingsplan voor wat betreft de oostzijde een conserverend plan ten aanzien van het ABN-AMRO-gebouw.. Aan de westzijde van het Mahlerplein is het voorliggende plan een gevolg van het feit dat het voorafgaande, in 2004 vastgestelde bestemmingsplan de toets bij de Raad van State niet heeft doorstaan. Het bestuurlijk besluit waarmee de planontwikkeling voor dit gebied in beweging is gezet is daar nog aan voorafgaand genomen. Het uitvoeringsbesluit Mahler IV is op 9 februari 2000 vastgesteld (Gem. blad afd. 1 nr. 66). Daar weer aan voorafgaand is het projectbesluit van het toenmalige stadsdeel Zuider Amstel, gedateerd op 26 mei 1998.

Doelstelling van deze besluitvorming was om te komen tot de ontwikkeling van een stuk stad van een niet-Nederlandse dichtheid. Daarmee komend tot een optimale benutting van de schaarse grond rond het station Zuid. Deze dichtheid zorgt voor een groot draagvlak voor voorzieningen, een grote mate van stedelijkheid en een levendig stuk stad. Het indertijd vastgestelde programma is er op gericht een stedelijk milieu te realiseren met circa 160.000 m<sup>2</sup> kantoren, 30.000 m<sup>2</sup> wonen en minimaal 10.000 m<sup>2</sup> voorzieningen. Het overgrote deel van dit vloeroppervlak is inmiddels gerealiseerd. Inclusief de destijds niet als kantoor meegerekende magazijnen is inmiddels 172.000 m<sup>2</sup> kantoor gerealiseerd. Het bestemmingsplan biedt de flexibiliteit om in met name de plinten van de inmiddels gerealiseerde bebouwing een veelsoortigheid aan voorzieningen te realiseren. Op de hogere bouwlagen is inmiddels sprake van de destijds voorziene kantoorontwikkeling en woningen.

Voor het nog te realiseren deelgebied aan de noordwestzijde van het plangebied (de Boog) geldt dat de voorziene invulling voor de komende jaren op basis van het voorliggende bestemmingsplan kan plaatsvinden. Voor de uiteindelijke invulling van deze locatie, zal naar verwachting een apart ruimtelijk besluit worden genomen..

### 4.2      Stedenbouwkundige aspecten

De stedenbouwkundige invulling van het plangebied Mahler behelst de realisatie van een stedelijke structuur dat als sluitstuk tussen Berlage en van Eesteren kan worden beschouwd. Het plangebied maakt daarbij deel uit van het Zuidasgebied als geheel.

Het plangebied speelt een belangrijke rol in de doorlaatbaarheid en toegankelijkheid van het Zuidasgebied. Het wordt gevormd door drie blokken die door straten van 15 meter breed worden gescheiden. De structuur zorgt voor transparantie in de Noord-Zuidrichting en gevelwanden langs de zogeheten Minerva-as en Buitenveldertselaan. Door de diagonale voetgangersverbinding aan te leggen van de zuidwesthoek naar de noordoosthoek wordt een relatie gelegd met de Vrije Universiteit.

Aan de noordkant zullen de rijbanen van de A-10 ondergronds worden gebracht. Op deze tunnel kan dan een straat komen, waarmee een netwerk van routes kan ontstaan die het gebied goed ontsluiten.

Het Mahlerplein deel uit van het bestemmingsplangebied. Het bestemmingsplan biedt daar ruimte voor terrassen en entrees van gebouwen. Het Mahlerplein wordt gebruikt als evenemententerrein. Voor wat betreft de concrete invulling hiervan geldt het stadsdeelbeleid voor evenementen als kader. Op het Mahlerplein wordt ruimte geboden voor in- en uitgangen van een ondergrondse parkeervoorziening, alsmede de vestiging van stationsgerelateerde voorzieningen die, vanwege de realisatie van het ZuidasDok en het daarbij behorende nieuwe station, tijdens de bouw van het Dok en het nieuwe station.

Naast de openbare ruimte vormt de hoogteopbouw de basis van het kerngebied. Een hoge plint biedt

ruimte voor voorzieningen waarbij openheid en zichtbaarheid centraal staan. Dit is de schaal van de voetganger. Daarboven rijzen de torens op tot 100 meter. De torens staan aan de straat zodat de hoeken worden geaccentueerd. Om de noord-zuidtransparantie te realiseren zijn de torens niet breder dan circa 40 meter in oostwestrichting. De afstand tussen de torens is zodanig dat de lichtinval en het uitzicht goed zijn.

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

### **5.1     Algemeen**

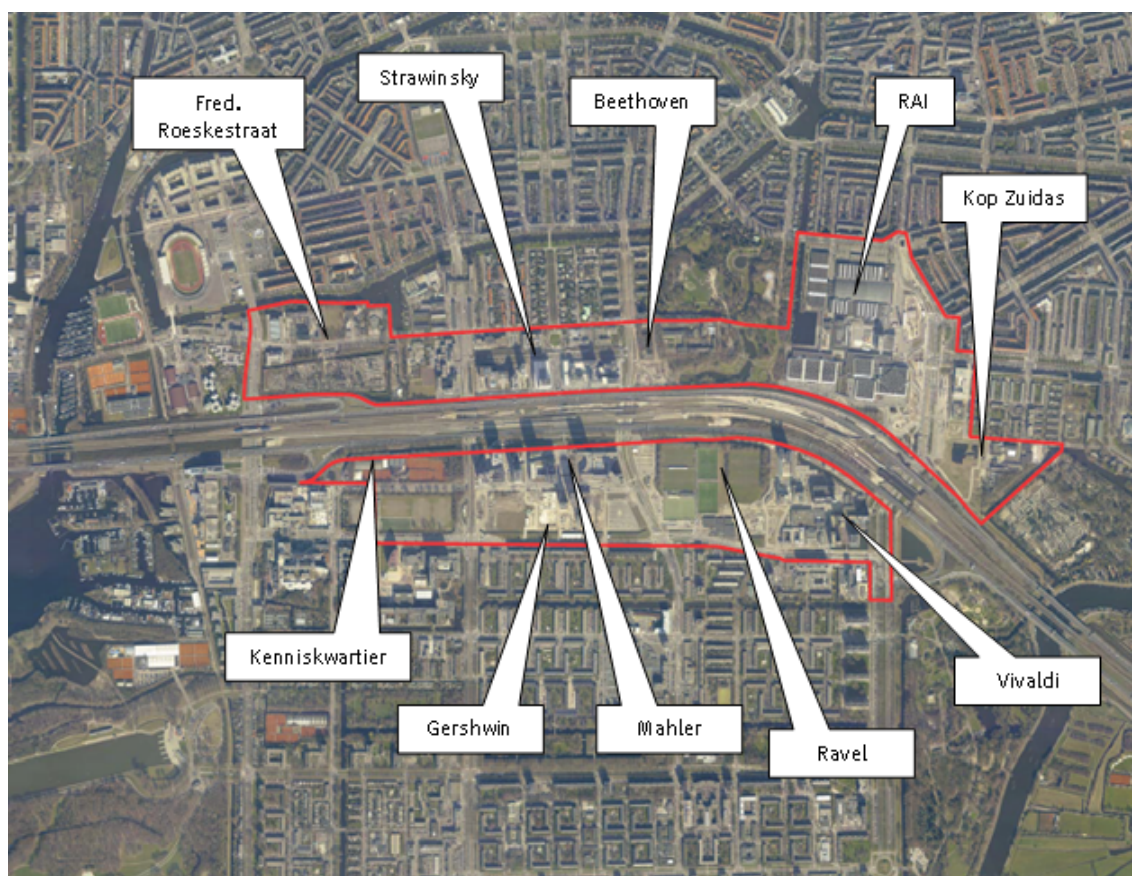
Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlagen). In paragraaf 5.3 is nader ingegaan op de m.e.r.-plicht voor dit project. Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt het wettelijk kader geschetst, en wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht voor de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.5 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.6 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf 5.7 een aantal algemene conclusies getrokken.

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

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

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



Figuur 6: plangebied MER Zuidas - de Flanken

In onderstaande tabel is het programma aangegeven dat in het MER Zuidas - de Flanken op milieueffecten is beoordeeld. Hierbij is het programma voor het VUMC niet opgenomen. Hiervoor is een apart MER opgesteld. Het programma van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het totale programma dat in het MER is onderzocht.

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

### 5.3 M.e.r.-plicht

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

*Mahler (vastgesteld)*

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

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

- de uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen met een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m<sup>2</sup> of meer (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 11.2); en
- de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, die op zichzelf of gezamenlijk 250.000 bezoekers of meer per jaar aantrekken (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 10.1).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concluderend 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.

## 5.5 Inhoud MER

### 5.5.1 Referentiesituatie en alternatieven

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

### 5.5.2 Effectbeoordeling

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

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

Figuur 7: beoordelingsschaal

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



expert judgement om tot een beoordeling te komen.

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

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobilititeit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO <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	

Figuur 8: effectbeoordeling

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

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

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

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

#### *Verkeer en vervoer*

De automobilititeit op en rondom de Zuidas is reeds groot. De verdere ontwikkeling van de Flanken leidt in de drie alternatieven tot slechts een beperkte toename. Hier is een enigszins negatieve beoordeling voor gegeven. Ondanks de toename van de 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.

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

#### *Luchtkwaliteit*

De toename van 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 wegverkeerslawaai, maar -als gevolg van de nieuwbouw- wel tot een toename van het aantal geluidgevoelige bestemmingen.

Op woningniveau is het effect beperkter dan op gebiedsniveau. Dit wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat niet in elk gebouw een geluidgevoelige functie, zoals wonen, gerealiseerd zal worden. Gebouwen met een niet-geluidgevoelige bestemming fungeren voorts als afschermdende 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 (geluidsgevoelige objecten).

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

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

Op het gebied van geluid is 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 Boeelaan 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 geluid afschermdende 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 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

### *Mahler (vastgesteld)*

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 ten opzichte van risicobronnen van functies waar kleine kinderen of geestelijk en/of lichamelijk zwakkeren aanwezig zijn;
- 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

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

#### *Duurzaamheid*

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

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

#### *Ruimtelijke ordening en economie*

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

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

#### *Overige hinderaspecten*

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

#### *Mahler (vastgesteld)*

gesitueerd.

### *Effecten in de aanlegfase*

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

### *Relatie met ontwikkelingen in de omgeving*

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

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

### **5.5.3 Conclusie**

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

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

### **5.5.4 Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Mahler**

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. Het bestemmingsplan Mahler heeft grotendeels betrekking op een gebied waarbinnen de bebouwing reeds gerealiseerd is. Toch 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.

### *Mobiliteit en bereikbaarheid*

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Het betreft onder meer de in het deelgebied Kenniskwartier gelegen kruisingen van de De Boelelaan met de Mahlerlaan/ Van der Boechorststraat en de kruising De Boelelaan met de Amstelveenseweg. Verder worden de aansluitingen van de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) met de A10 als knelpunt benoemd.

Het nemen van maatregelen in de zin van aanpassing van de betreffende kruispunten wordt noodzakelijk geacht ter voorkoming van de nadelige milieueffecten als gevolg van de totale flankenontwikkeling. De keuzes die gemaakt moeten worden ter verbetering van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.5.3) hebben betrekking op maatregelen die buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan plaats zouden moeten vinden, en hebben dus geen direct effect op de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van de Zuidas Flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Inmiddels is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen. In hoofdstuk 6 wordt verder op de specifieke mobiliteitsaspecten van de ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan ingegaan.

### *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.

### *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. In hoofdstuk 7 wordt nader op geluid ingegaan.

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

In het plangebied worden met de vaststelling van dit bestemmingsplan geen woningen of andere geluidgevoelige functies toegestaan dan die reeds aanwezig zijn.

### *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.

### *Mahler (vastgesteld)*



De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplan- en gebouwniveau te gebeuren. In het kader van de bestemmingsplannen moet per besluit worden beoordeeld in hoeverre het opnemen van aanvullende voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is. Voor dit bestemmingsplan wordt hierop in hoofdstuk 9 nader ingegaan.

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

## **5.6 Conclusie**

De effecten van de ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt zijn een klein onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor het bestemmingsplan. Wel wordt middels de situering van niet-geluidgevoelige bebouwing op de meest geluidbelaste locaties uitvoering gegeven aan de adviezen met betrekking tot geluid binnen de Zuidas.

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

Op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Hiervoor is een Actieplan weginfrastructuur opgesteld. De maatregelen liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Bovendien maakt dit bestemmingsplan slechts een beperkt 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 wordt niet noodzakelijk geacht.

Tot slot wordt met name vanwege de aanzienlijke geluidsbelasting van het gebied een aantal adviezen gegeven die betrekking hebben op situering van geluidsgevoelige gebouwen. In de stedenbouwkundige planvorming van de Zuidas Flanken dient daarmee rekening te worden gehouden. In bepaalde gevallen kan dat een heroverweging van een reeds opgesteld stedenbouwkundig plan betekenen. In het geval van voorliggend bestemmingsplan is daarvoor geen aanleiding

Voor voorliggend bestemmingsplan kan worden geconstateerd dat de adviezen voor zover nodig in juridische zin zijn vastgelegd.



## Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

### 6.1 Algemeen

In het kader van het MER 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 Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, deel B, zie bijlagen ). Hierin is met behulp van verkeersmodellen onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken op de bereikbaarheid van het gebied. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken met inbegrip van VU en VUmc 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 het MER. In de volgende paragrafen zijn de uitkomsten van deze studie in relatie tot het bestemmingsplangebied verwoord.



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 bij de actualisatie van de verkeersstudie uit 2011, die heeft geresulteerd in de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. Daarin zijn tevens de maatregelen uit het actieplan op hun toereikendheid onderzocht. Geconcludeerd is dat er ook met de gewijzigde uitgangspunten ten opzichte

van de studie uit 2011 geen nieuwe knelpunten ontstaan. Wel is voor een aantal kruispunten een aanpassing van de te nemen maatregelen nodig.

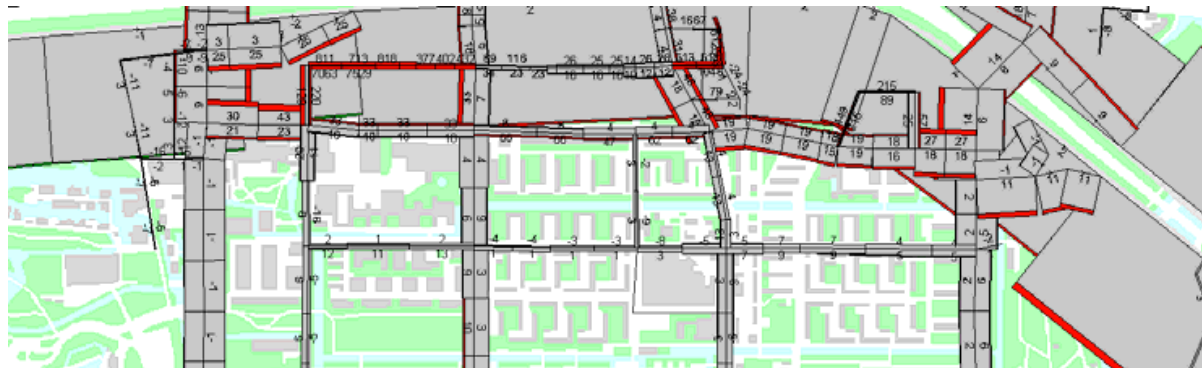
In de hierna volgende paragraaf wordt de hierboven kort aangegeven programmatische aanpak meer uitgebreid behandeld. De hiervoor genoemde volgorde van de verschillende onderzoeken en de samenhang ertussen is voor een goed begrip van groot belang. Achtereenvolgens komen de Verkeersstudie MER Zuidas - de Flanken, de Verkeersstudie Zuidas 2011 en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011, en de Verkeersstudie Zuidas 2013 Zuidas Flanken aan bod.

In de overige paragrafen wordt ingegaan op andere verkeegerelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer en langzaam verkeer.

## 6.2 Autoverkeer

### 6.2.1 Verkeersbewegingen

De effecten van de ontwikkeling van modelvariant 2 zoals onderzocht in het MER op de verkeersbelasting van het wegennet kunnen worden gevisualiseerd met zogenaamde verschilplots. Voor modelvariant 2 zijn deze gemaakt voor de avondspits. De verschilplots laten het verschil zien met de referentiesituatie, uitgedrukt in percentages. Rode kleuren duiden op een toename in vergelijking met de referentiesituatie.



*Figuur 9: effect van de ontwikkelingen op de verkeersbelasting van de wegen voor modelvariant 2. Per wegvak en rijrichting is een balk opgenomen. De breedte van de grijze balk correspondeert met de verkeersintensiteit, de gekleurde rand van de balk correspondeert met het effect van de ontwikkeling in vergelijking met de referentiesituatie: rood is toename, groen is afname. Hoe breder de rand, hoe groter het verschil met de referentiesituatie*

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 Boeelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boeelaan) 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.

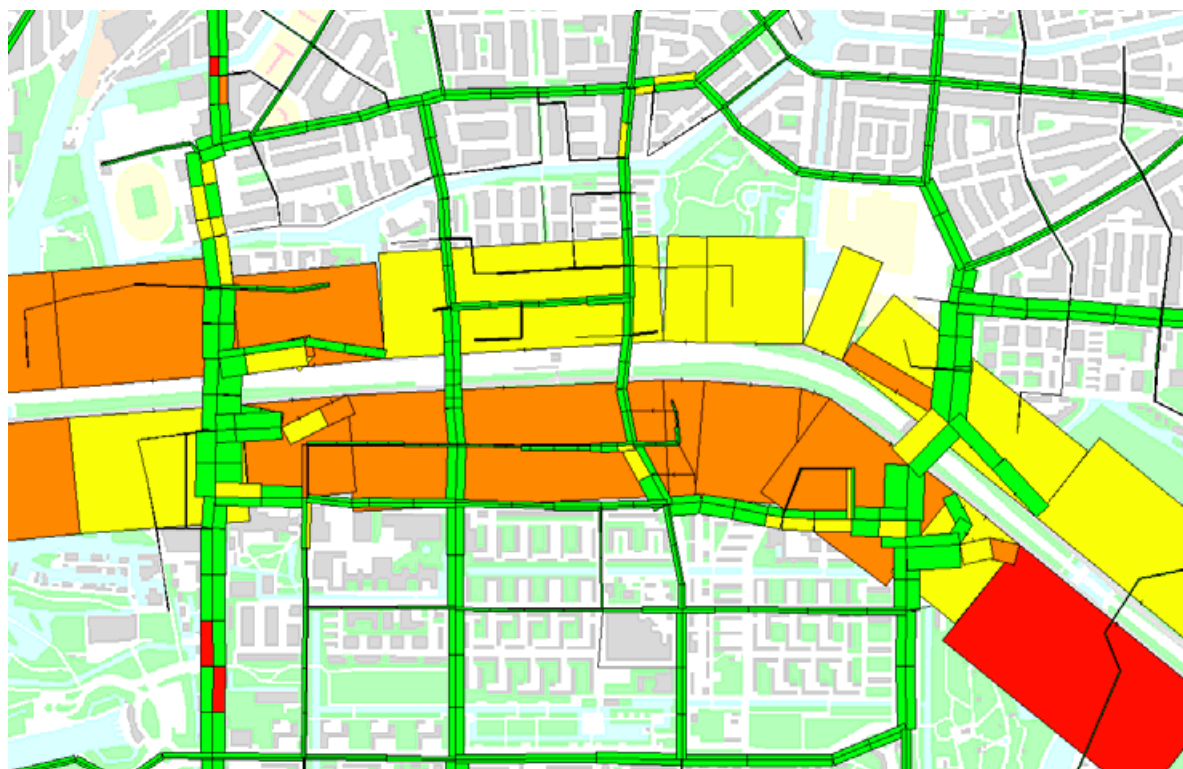
Ontwikkeling van modelvariant 2 in vergelijking met de referentiesituatie leert dat de verkeersintensiteiten weliswaar toenemen, maar dat dit relatief beperkt blijft gezien de grote schaal van de ontwikkeling. Dit heeft te maken met het verschuiven van de modal split in het voordeel van het OV, dus de 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 S109 oost - 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).

#### *Effect op de verkeersafwikkeling*

##### *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.



*Figuur 10: I/C-verhoudingen 2020 modelvariant 2*

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 van oranje naar rood. Dit betreft echter een toename van 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10, waardoor deze net 'omklapt' naar een rode kleur.

##### *Kruispunten*

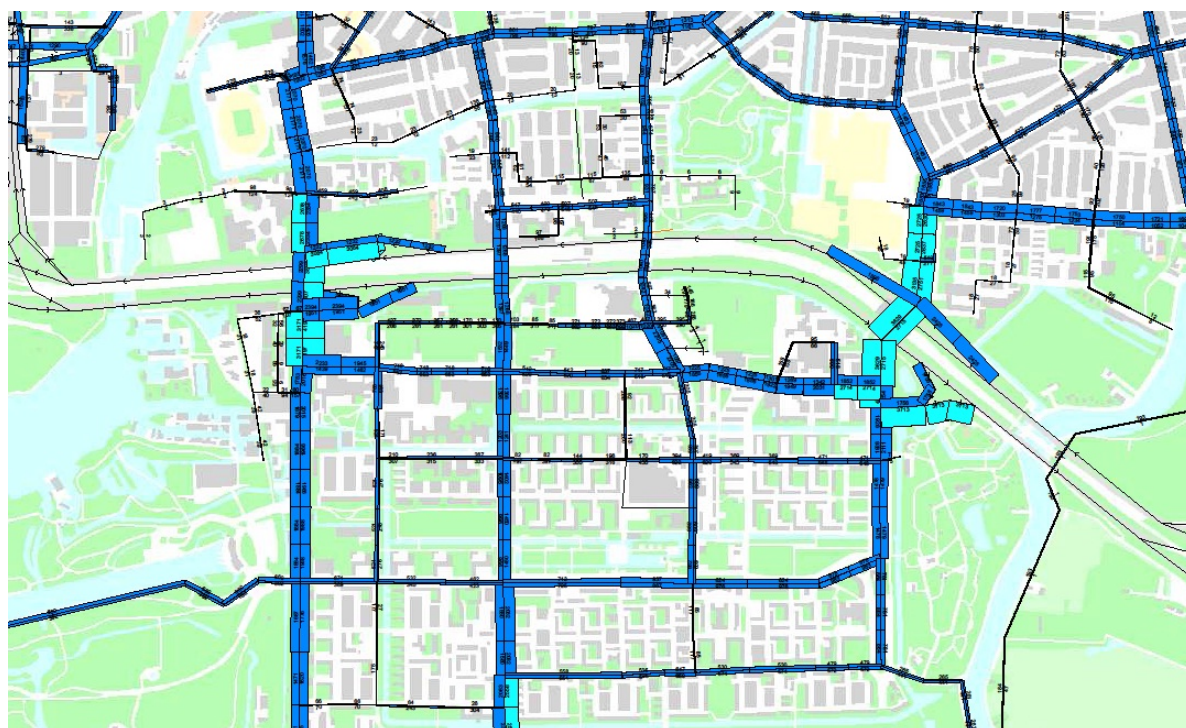
In het stedelijk gebied is de capaciteit van kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van de wegvakken. Om deze reden zijn in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in de Zuidas beschouwd. Een aantal maatregelen is noodzakelijk.

#### *Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011*

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

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

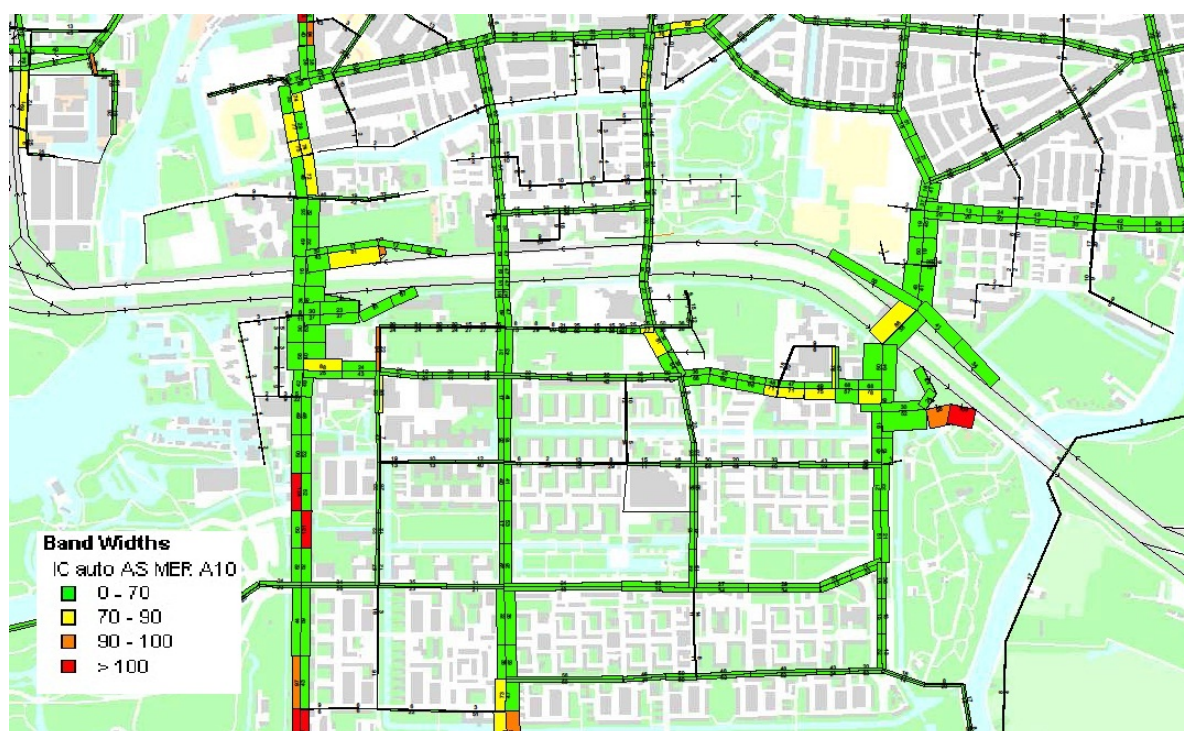
Op onderstaande kaart is de belasting in 2020 van het wegennet in de Zuidas en de directe omgeving in beeld gebracht.



*Figuur 11: Verkeerintensiteiten wegennet in 2020*

Ook zijn de I/C-waarden weer in beeld gebracht, weergegeven op onderstaande kaart.





Figuur 12: I/C-waarden 2020

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

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een plan van aanpak vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlagen). 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.

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven volgde uit de Verkeersstudie Zuidas 2011 een pakket met maatregelen om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011. De verkeersstudie 2011 is geactualiseerd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (zie bijlagen). 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 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. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden als reeds genomen betrokken.

Het ruimtelijke programma zoals dat voorzien is in Zuidas wordt gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook gefaseerd opgenomen in het statische Verkeersmodel Zuidas. De fasering is, in vierkante meters, opgenomen in onderstaande tabel:

Ten opzichte van het programma dat is doorgerekend in het kader van de MER Zuidas Flanken is er sprake van een afname van het programma met circa 1,0 miljoen vierkante meter b.v.o. in het eindbeeld van de studie. Dit deel van het programma is deels komen te vervallen dan wel doorgeschoven naar na 2030. In deze studie is desondanks uitgegaan van een zeer optimistisch planningscenario gegeven het huidige economische klimaat.

#### *Kruispuntberekeningen*

In het kader van het MER en het Actieplan weginfrastructuur zijn zoals hiervoor aangegeven eerder uitgebreide kruispuntberekeningen gedaan. In het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken is een analyse op deze berekeningen uitgevoerd om te kijken of de destijds voorgestelde maatregelen nog steeds voldoende zijn om de bereikbaarheid in het gebied te kunnen garanderen.

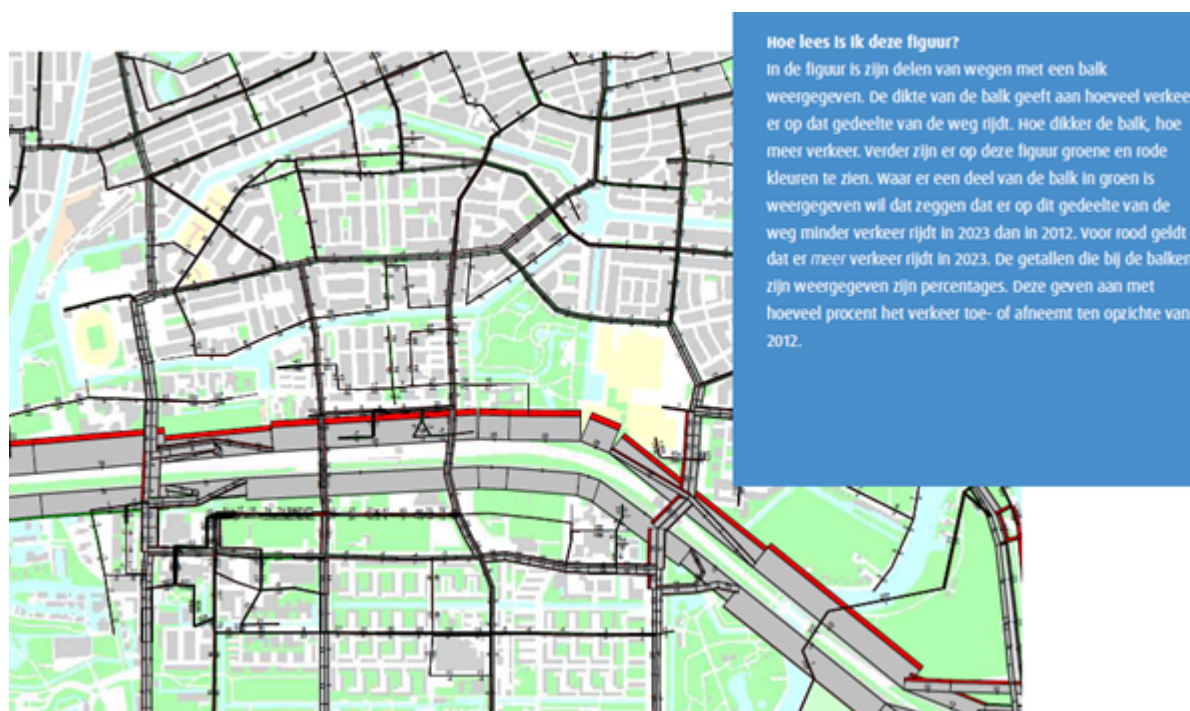
#### *Resultaten*

In Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor is te verwachten dat het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit (auto, OV en fiets) zal toenemen. Dat blijkt ook uit het totaal aantal ritten dat van en naar Zuidas gaat zoals weergegeven in onderstaande tabel. Het aantal ritten neemt ten opzichte van de huidige situatie in zijn totaliteit toe met circa 70%. Deze toename is voor het aandeel auto en het aandeel openbaar vervoer en fiets even groot.

Het aandeel van het openbaar vervoer neemt niet significant toe, maar in absolute zin wel. Er is een aantal zaken dat ervoor zorgt dat mensen het openbaar vervoer prefereren boven de auto. Een voorbeeld daarvan is de reistijd met openbaar vervoer van en naar Zuidas, voor verschillende plaatsen zoals Schiphol en Utrecht. De reistijden nemen in de toekomst vrijwel allemaal af, waar deze voor de auto op deze relaties ongeveer gelijk blijven.

De toename van het ruimtelijke programma in Zuidas zorgt voor meer verkeer dat van en naar het gebied komt. Daarmee zal het relatieve aandeel van verkeer met een herkomst of bestemming in Zuidas toenemen. Dit verkeer, het zogenaamde Zuidas gerelateerd verkeer, is gevisualiseerd in onderstaande figuur (voor een betere leesbaarheid ervan wordt verwezen naar de verkeersstudie).





Uit deze figuur is op te maken dat het relatieve aandeel van Zuidas gerelateerd verkeer op de wegen in Zuidas toeneemt. Onderzocht is waar zich knelpunten kunnen gaan voordoen, en in hoeverre de in het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgenomen maatregelen afdoende zijn.

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.

#### *Dynamisch model*

De getallen uit het statische Verkeersmodel Zuidas zijn vervolgens ingebracht in een zogenaamd dynamisch verkeersmodel. Waar een statisch model enkel aantallen voertuigen per wegvak kan tonen laat een dynamisch verkeersmodel individuele voertuigen zien door de hele Zuidas. De individuele voertuigen, maar ook fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer bewegen zich over het netwerk in dit model. Bovendien wordt het individuele gedrag van de bestuurder nagebootst. Daarnaast houdt het dynamische verkeersmodel rekening met zaken als de verkeerslichtenregelingen en voorrangsregels. Een dynamisch verkeersmodel is daardoor, meer exact dan een statisch model, in staat het feitelijke gebruik van de weg te laten zien. Ten opzichte van de kruispuntberekeningen is een dynamisch verkeersmodel in staat de samenhang tussen de verschillende kruispunten in beeld te brengen. In het dynamisch verkeersmodel wordt dus gekeken naar de kruispunten als onderdeel van een geheel. Dynamisch is ten behoeve van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken een tweetal jaren doorgerekend,

namelijk 2012 en 2023.

Uit de resultaten van het dynamisch verkeersmodel blijkt in grote lijnen dat die maatregelen effectief zijn en dat de reistijden in de 2012 en 2023 op het onderliggend wegennet vergelijkbaar zijn. Uit de resultaten blijkt tevens dat de doorstromingsmogelijkheden op de (opritten van de) A10 grote effecten hebben op het onderliggend wegennet. Indien de doorstroming op de (opritten van de) A10 beperkt is, leidt dit tot een toename van de reistijd op de toe leidende wegen van de Zuidas naar de A10.

### *Conclusie*

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 verhouding tussen de vervoerwijzen blijft gelijk. De bereikbaarheid van de Zuidas blijkt zonder maatregelen bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Om dit het hoofd te bieden is een aanvullend maatregelpakket voorgesteld. De maatregelen concentreren zich op de kruispunten welke ook eerder in het Actieplan weginfrastructuur als potentiële knelpunten werden benoemd. Het gaat om aanpassingen op de reeds eerder voorgestelde maatregelen. Er zijn geen nieuwe, Zuidasgerelateerde potentiële knelpunten gesignaleerd.

### *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 verplichten 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 inspanssen 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.

#### *Stand van zaken infrastructurele aanpassingen*

Inmiddels is begonnen met de aanpak van de eerst optredende knelpunten. Het kruispunt Amstelveenseweg - De Boelelaan is aangepast. Voor de op- en afritten naar de A10 vanaf de Amstelveenseweg worden momenteel de ontwerpen opgesteld. De aanpak ervan is voorzien in 2013. Hetzelfde geldt voor de aanpassing van het kruispunt De Boelelaan - Van der Boechorststraat, en het deel van de De Boelelaan ten westen van de Buitenveldertselaan. Hierbij zal uiteraard rekening worden gehouden met de aanvullende gegevens uit de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. De maatregelen uit het actieplan welke zijn voorzien aan de oostzijde van de Zuidas worden vanaf 2014 uitgevoerd.

#### **6.2.2 Parkeren**

In het deelgebied is een parkeergarage gerealiseerd met ruim 1900 parkeerplaatsen. Het betreft een openbaar toegankelijke parkeergarage. Binnen de parkeergarage is een aantal plekken toegewezen aan specifieke gebruikers van de gebouwen (woningen en kantoren). Verder zijn de openbare ruimte op de Mahlerlaan enkele tientallen parkeerplaatsen aanwezig. Dit betreft openbare plaatsen en een deel parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen (minder validen, oplaadplaatsen elektrische auto's, laad- en losplaatsen etc.). In de Benjamin Brittenstraat en Aaron Coplandstraat zijn geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig, met uitzondering van enkele laad- en losplaatsen.

Op basis van de normering (zie paragraaf 3.4.9) zijn er circa 1300 parkeerplaatsen mogelijk. In het door de gemeenteraad op 19 december 2003 vastgestelde bestemmingsplan was deze norm ook van toepassing. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn gerealiseerd ter dekking van de parkeerbehoefte (conform de norm voor A-locaties), voortvloeiende uit reeds gebouwde en nog in de toekomst op te richten bebouwing. De overige parkeerplaatsen zijn gekoppeld aan de reeds aanwezige functies in de directe omgeving van het plangebied, met dien verstande dat het totaal aantal parkeerplaatsen niet meer dan 2100 mag bedragen. Deze parkeerplaatsen worden ingezet voor het station en de verschillende stationsvoorzieningen en kunnen worden gebruikt ten behoeve van het bezoekersparkeren in de omgeving.

### **6.3 Openbaar vervoer**

Voor het plangebied geldt de nabijheid van het station Zuid als essentieel in het aanbod van vervoersmogelijkheden. Enerzijds het spoor met een directe verbinding richting Schiphol en Utrecht. Anderzijds het stedelijk OV-netwerk met metroverbindingen richting Westpoort, Zuidoost en Centraal station en (snel)tram- en busverbindingen richting Amstelveen, Zuid en Centrum.

Station Zuid maakt een forse groei door. Het station zal met het centraal station de openbaar vervoer terminal voor de metropoolregio van Amsterdam worden. Met het tekenen van de bestuursovereenkomst ZuidasDok zal het station een flinke investering krijgen, waardoor het de potentiële groei verder kan faciliteren. De groei wordt verklaard door de centrale ligging die het station in het OV netwerk heeft.

Deze wordt verder versterkt door de komst van de realisatie van de Hanzelijn, waardoor de verbinding naar Noord Nederland sneller is geworden en de aanlanding van de Noord/Zuidlijn metrolijn, waarmee een snelle verbinding tot stand is gekomen met het centrum van Amsterdam en Amsterdam Noord. Ook de realisatie van OV SAAL, maakt dat de capaciteit van station verder vergroot.

Met de komst van de Noord/Zuidlijn en de uitbreiding van het station die gepaard gaat met de realisatie van het Zuidas-dok zal de vervoerswaarde van het openbaar vervoer alleen maar verder toenemen. Verwacht mag worden dat bij de vervoerskeuze het openbaar vervoer een nog grotere rol gaat spelen in verhouding tot het autoverkeer. Dit heeft tot gevolg dat zelfs bij de grote voorziene uitbreiding van het totale vloeroppervlak binnen de Zuidas een relatief beperkte toename zal zijn van het aantal autoverkeersbewegingen.

#### **6.4 Langzaam verkeer**

De ontwikkeling van Zuidas voorziet ook in de realisatie van een fijnmaziger fietsnetwerk. De Mahlerlaan is aangewezen als Hoofdnet Fiets. Ook aan de west- (Parnassusweg) en oostzijde (Mahlerplein) van het plangebied Mahler lopen Hoofdnet Fiets routes. Door het plangebied lopen geen doorgaande fietsroutes. Er zijn, m.u.v. langs de Mahlerlaan, dan ook geen vrijliggende fietspaden. Wel wordt het plangebied doorkruist door een diagonale looproute die een essentiële verbinding vormt tussen de Buitenveldertselaan en het Mahlerplein. De gevelwanden langs deze route zijn dan ook gericht op een zodanig gebruik van de route. De Mahlerlaan is een belangrijke oost-west looproute.

#### **6.5 Conclusie**

Uit zowel het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat op termijn, als gevolg van de totale Zuidas-ontwikkeling, een aantal infrastructurele knelpunten zal ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van het flankenprogramma en draagt daarmee dus bij aan het ontstaan van die knelpunten. De knelpunten zelf liggen echter niet in het plangebied. Het tijdig oplossen hiervan is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning.

## Hoofdstuk 7      Geluid

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. Dit is de basis van de bescherming van geluidgevoelige functies tegen overmatige geluidhinder. Geluidgevoelige functies zijn onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen.

Rondom het plangebied is sprake van een aantal wegen die binnen het plangebied een substantieel geluideffect genereren. De woningen in het gebied zijn reeds eerder vergund (en gerealiseerd) en in dat kader ook getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder. Een eventuele wijziging van de geluidbelasting op de gevels van de woningen heeft geen juridisch-planologische gevolgen.

Ook heeft de beperkte toename van vloeroppervlak die met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt geen substantiële invloed op de geluidhinder op omliggende geluidgevoelige functies door een toename van het wegverkeer.

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies toegelaten. Het is dus niet mogelijk op grond van voorliggend plan nieuwe woningen of geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen zoals scholen of ziekenhuizen in het plangebied te vestigen. Mocht in de toekomst de vestiging van geluidgevoelige functies alsnog wenselijk zijn, dan zal hiervoor een bestemmingsplanherziening moeten worden opgesteld of een Wabo-afwijkingsprocedure worden doorlopen. In dat kader kan dan zo nodig ook een hogerwaardenprocedure zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, worden doorlopen.

De conclusie is dan ook dat de geluidhinder geen rol speelt bij de vaststelling van dit bestemmingsplan. Een nader onderzoek of overweging ten aanzien van dit aspect is dan ook niet aan de orde.



## 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 Beleid en regelgeving

*Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)*

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

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 verbetert 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 verbetert;
- 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. 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 sinds 11 juni 2011 moeten worden behaald. Voor stikstof geldt dat de grenswaarde per 1 januari 2015 moet worden gehaald. Tot dat moment gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

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

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.

#### *Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit*

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

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

#### *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)*

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

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

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

- Flanken: 1.100.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren en voorzieningen, 700.000 m<sup>2</sup> b.v.o. woningen (5.600)
- Dok: 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. In de tabel is tevens een aantal in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen meegenomen (cursief weergegeven). Het gaat om die bestemmingsplannen die reeds in ontwerp ter inzage hebben gelegen.

	<b>Wonen</b>	<b>Kantoren en voorzieningen</b>
--	--------------	----------------------------------



<b>NSL totaal Flanken</b>	700.000	1.100.000
<b>Kop Zuidas</b>	60.000	147.000
<b>Beethoven (SNL en Akzo Nobel)</b>		28.550
<b>Kenniskwartier Noord West</b>		41.000
<b>Gershwin</b>	169.500	95.720
<b>VU MC (toevoeging)</b>		140.000
<b>Restprogramma NSL</b>	470.500	647.730

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een totaalprogramma van circa 167.000 m<sup>2</sup> kantoren, 25.000 m<sup>2</sup> voorzieningen en 38.000 m<sup>2</sup> wonen. Het grootste deel van dit programma was al gerealiseerd ten tijde van het opstellen van het NSL en blijft in dat verband dan ook buiten beschouwing. Het nog resterend programma voor kantoren en voorzieningen, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, past ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

#### *Besluit gevoelige bestemmingen*

De AMvB 'Besluit gevoelige bestemmingen' 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.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM<sub>10</sub>) en/of voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld voor PM<sub>10</sub> en voor NO<sub>2</sub> en 50 µg/m<sup>3</sup> etmaalgemiddeld gelden, met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM<sub>10</sub>.

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Het onderhavige bestemmingsplan staat de vestiging van nieuwe gevoelige bestemmingen niet toe.

#### *Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam*

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

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

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

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

### **8.3 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 verdere ontwikkeling van het deelgebied Mahler. 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 direct voorzien in vestiging van dergelijke functies. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd.



## Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

### 9.1 Algemeen

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

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

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

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven of buisleidingen, maar vindt over de A-10 wel transport van gevaarlijke stoffen plaats

### 9.2 Beleid en regelgeving

#### *Beleid*

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met

brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren*

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. 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 (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen 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.

### **9.3 Resultaten onderzoeken**

De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNVGS) schrijft via paragraaf 6.1.2 voor dat een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In dit geval is een deel van het plangebied gelegen binnen 200 meter van de rijksweg A10 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Over het spoor worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

#### *Plaatsgebonden risico*

Volgens de circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen is het plaatsgebonden risico langs de A10 zuid lager dan de grenswaarde 10-6 per jaar en hoeft geen veiligheidsafstand gehanteerd te worden.

#### *Groepsrisico*

Er is in het recente verleden onderzoek gedaan naar de hoogte van het groepsrisico langs de A10 zuid [Externe veiligheid op de Zuidas, inventarisatie groepsrisico en mogelijke maatregelen, februari 2010]. Er blijkt dat het groepsrisico als gevolg van het transport over de A10 hoger is dan de oriëntatiewaarde uit de regelgeving. In die berekeningen is uitgegaan van bestaande en toekomstige bebouwing.

De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor dat bij een significante verhoging of

#### *Mahler (vastgesteld)*

een overschrijding van de oriëntatiewaarde een verantwoording groepsrisico is vereist. In de rapportage 'Externe veiligheid op de Zuidas, inventarisatie groepsrisico en mogelijke maatregelen, februari 2010' worden handvatten gegeven voor de invulling van het groepsrisico.

Het vervoer van brandbaar gas is maatgevend voor de hoogte van het groepsrisico. Dit betekent dat bebouwing buiten de 80 meter van de rijksweg nauwelijks invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico wordt bepaald door de hoge aantallen aanwezigen binnen 80 meter van de rijksweg.

In verband met het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is een onderzoek naar de de externe veiligheidsaspecten gedaan. (d.d. 5 april 2013, zie bijlage.) Ook hieruit blijkt dat het plaatsgebonden risico hier geen rol speelt. Ten aanzien van het groepsrisico is de conclusie dat sprake is van een lichte daling van het groepsrisico. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat het rapport uitgaat van de bestaande situatie op het moment van onderzoek. Het overgrote deel van de bebouwing in het plangebied is reeds gerealiseerd. Anders gezegd; de bouw- en gebruiksmogelijkheden die met dit bestemmingsplan worden toegevoegd zijn zeer beperkt. Alleen aan de noordwestzijde van het plangebied kan nog substantieel bebouwing worden toegevoegd. Daarbij komt dat in het rapport wordt uitgegaan van het amoveren van een tweetal kiosken ter plaatse van het Mahlerplein. (Dit in verband met de realisatie van het ZuidasDok.) Aldus kan worden geconcludeerd dat de mogelijke ontwikkeling aan de noordwestzijde van het plangebied een negatief effect heeft dat kleiner is dan het positieve effect van het amoveren van de kiosken.

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar ter verdere reductie van het groepsrisico. Het gaat om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid:

#### *Routing vervoer van gevaarlijke stoffen*

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (brandbare gassen) niet meer over of tot een aanvaardbaar niveau over de A10 Zuid plaatsvindt maar uitsluitend of grotendeels over de Westrandweg. De ingebruikname van de Westrandweg leidt vanzelf al tot een vermindering van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen en dus tot een verlaging van het groepsrisico. De gemeente Amsterdam voert momenteel overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat teneinde het transport van gevaarlijke stoffen (en in het bijzonder brandbare gassen) te routeren via de Westrandweg. De gemeente Amsterdam zet hierbij in op verlaging van de risico's, waarbij de oriëntatiewaarde als richtwaarde geldt.

#### *Ontwikkeling Dok*

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft, in de vorm van een structuurvisie, de voorkeursbeslissing over de aanpak van het Zuidas Dok bekendgemaakt. Deze aanpak houdt onder meer in dat de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas ondergronds wordt gebracht. Deze aanpak verbetert de situatie ten aanzien van de externe veiligheid voor de flankprojecten. Met een ondertunneling van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas is deze rijksweg nauwelijks een risicobron meer. De meeste gevaarlijke stoffen mogen dan namelijk niet meer worden vervoerd.

#### *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 de rapportage zijn ter beperking van de effecten van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld zoals het projecteren van gebouwen op meer dan 30 meter afstand vanaf de A10, gemeten vanaf de buitenste rand verharding van de linker- of rechterrijstrook, waardoor deze

gebouwen buiten het invloedsgebied van een plasbrand zijn gesitueerd. Een voorbeeld van een andere bouwkundige maatregel is de aanleg van geluidschermen welke de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen kan beperken.

#### *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 (binnen zekere afstand van de weg) 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 worden geëvacueerd.

#### *Gebouwuittgangen haaks op de risicobron*

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

#### *Gebiedsontsluiting*

Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. 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. Langzaam verkeer kan het gebied in twee richtingen ontvluchten.

#### *Hulpverlening*

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar de bereikbaarheid van het gebied, de aanwezige bluswatervoorzieningen en de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

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 vluchtende om het gebied te verlaten.

De aanwezigheid van voldoende bluswater is een aandachtspunt 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.

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 Maatrap en de Leidraad Operationele Prestaties. Door de realisatie

#### *Mahler (vastgesteld)*



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. De kans dat een BLEVE optreedt is echter bijzonder gering.

Bovenstaande aandachtspunten zijn verder uitgewerkt in een, naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan, opgesteld advies van de Brandweer Amsterdam-Amstelland d.d. 4 december 2012. Dit advies is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

#### **9.4 Conclusie**

Gezien de nabijheid van de A10 als zijnde een route voor gevaarlijke stoffen moet bij de realisatie van projecten (i.c. de invulling van De Boog en ook bij verbouw van de bestaande bebouwing) rekening worden gehouden met de in de vorige paragraaf genoemde punten. In dat kader geeft het bestemmingsplan de mogelijkheid aan het College van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan ingediende plannen.



## **Hoofdstuk 10 Water**

### **10.1 Beleid en regelgeving**

#### *Het Waterbeheerplan AGV 2010-2015*

Het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarweg beheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is in het waterbeheerplan beschreven 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 zullen worden beoordeeld.

#### *De Keur*

De Keur is één van de instrumenten die de waterbeheerder ter beschikking staat om de doelstellingen van het waterbeheer te behalen. Ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden rondom en in watergangen en waterkeringen en hun beschermingszones moeten daarom onder andere worden getoetst aan de Keur AGV 2011.

### **10.2 Toepassing in het plangebied**

#### *Waterkeringen*

Het plangebied ligt binnen Dijkkring 14. Voor deze Dijkkring is in de Waterwet een overstromingsrisico vanuit rivieren en de zee bepaald van 1/10.000 jaar.

De Binnendijkse Buitenveldertse polder is beschermd door een secundaire waterkering (IPO klasse V met een overschrijdingsfrequentie van 1/1000 jaar). Deze waterkering biedt de Binnendijkse Buitenveldertse Polder (streefpeil NAP -2,0 m) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water vanuit de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4m).

De waterkering is deels een verholen kering, wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen en in de legger vastgesteld, tracé in de ondergrond met een niet-zichtbaar taludlichaam waarbinnen restricties gelden conform de Keur. Het plangebied valt ruim buiten de verschillende beschermingszones van de waterkering.



## Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

De Zuidas, en specifiek ook Mahler, herbergt kantoren, woningen en voorzieningen. Met name het verkeer van de A10 heeft een negatief effect op de omgeving van deze functies. Het betreft met name de milieuaspecten geluidhinder en luchtverontreiniging. Die negatieve effecten, binnen en buiten het plangebied, worden door de stedenbouwkundige opzet van Mahler beperkt, met name door de afscherpende bebouwing langs de A10. Mahler draagt bij aan de acties van het Duurzaamheidsplan Zuidas: Verbetering van het microklimaat en het bijdragen aan een aantrekkelijk buitenklimaat.

*Gebouwen: energie, materialen*

Voor de gebouwen in de Zuidas geldt de doelstelling het energieverbruik terug te dringen. Vooral het beperken van de koelvraag is een uitdaging. Hoe kunnen deze gebouwen en eventueel hoe kan (als extra) een gebiedssysteem ertoe bijdragen dat de Zuidasdoelstelling van 60% CO<sub>2</sub> besparing wordt gehaald.

Zuidas maakt de duurzaamheidsambitie ook mogelijk door een goede en duurzaam ingerichte openbare ruimte en door het (laten) aanbieden van energiesystemen waarvan de CO<sub>2</sub> uitstoot lager is dan van traditionele systemen. Duurzaamheidseisen, waaronder de verplichting om na 2014 klimaatneutraal te bouwen en alsmede de aanleg van groene daken, worden opgenomen in de tenders voor nieuw uit te geven gronden.



## **Hoofdstuk 12      Overige ruimtelijke aspecten**

Ten aanzien van de overige ruimtelijke aspecten die in de diverse andere ontwikkelplannen op de Zuidas wel aan de orde zijn, kan in het kader van dit bestemmingsplan worden volstaan met de conclusie dat, gegeven het feit dat het plan grotendeels gerealiseerd is en nog maar zeer beperkte bouwmogelijkheden kent, geen nadere overwegingen nodig zijn. Dit betreft met name de ecologie en natuurwaarden, bodemgesteldheid, archeologie en (aantasting van) cultuurhistorische waarden alsmede de hoogbouweffecten.





## Hoofdstuk 13 Juridische planbeschrijving

### 13.1 Algemeen

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

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

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

### 13.2 Planvorm

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in een juridisch-planologisch kader waaraan ruimtelijke initiatieven moeten worden getoetst. De bebouwing is grotendeels al gerealiseerd. Het plan is echter geen conserverend bestemmingsplan; het laat ruimte voor een flexibele invulling van met name de plinten van de gebouwen.

### 13.3 Artikelgewijze toelichting

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

#### *hoofdstuk 1 - inleidende regels*

- Begrippen

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

- Wijze van meten

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

#### *hoofdstuk 2- Bestemmingsregels*

Het bestemmingsplan kent verschillende bestemmingen. Voor die gronden waar gebouwen zijn gerealiseerd of voorzien de bestemming 'Gemengd' (artikel 3), Groen (artikel 4), Kantoor (artikel 5), Tuin 1 en 2 (artikel 6 en 7) en 'Verkeer 1 en 2' (artikel 8 en 9). De bestemmingsregelingen bevatten, zoals te doen gebruikelijk, bouwregels die de omvang en locatie van de bebouwing regelen en gebruiksregels die aangeven in welke omvang de in lid 1 van het betreffende artikel opgesomde functies zijn toegestaan, alsmede welke nadere regels hiervoor gelden.

#### *Artikel 3 (Gemengd)*

Voor de in artikel 3 geregelde gebouwen gelden slechts enkele bouwregels. Naast de maximumbouwhoogte is dat een nadere eisen regeling (lid 3.3) met mogelijk te stellen eisen ten aanzien van windhinder en de situering van vluchtwegen.

De bestemming 'Gemengd' laat een veelheid aan functies toe. Aldus is sprake van een flexibele regeling waarbij een verandering van functie goed mogelijk is. Daarbij gelden wel enkele restricties: Kantoren en woningen zijn uitsluitend toegestaan op de tweede bouwlaag en hoger. (Daarbij moet overigens worden aangetekend dat ontvangstbalies van kantoren en opgangen naar kantoren en woningen in de eerste bouwlaag in de context van deze bestemmingsplanregeling niet als kantoorfunctie worden gezien en daar dus wel mogelijk zijn.) Voor kantoren geldt een maximum bruto vloeroppervlak van in het totaal 160.000m<sup>2</sup>. Voor detailhandel geldt dat niet meer dan 1 vestiging is toegestaan met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1000 m<sup>2</sup>. Dit betekent dus dat wanneer sprake is van meerdere detailhandelsvestigingen deze elk kleiner dan 1000 m<sup>2</sup> moeten zijn. Voor de overige functies die in de gebouwen gerealiseerd kunnen worden (met uitzondering van parkeervoorzieningen) geldt een minimum bruto vloeroppervlak van in totaal 10.000 m<sup>2</sup>. Nieuwe woningen en andere geluidgevoelige of luchtkwaliteitgevoelige functies zoals maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijsvoorzieningen en ziekenhuizen zijn niet toegestaan. Om deze alsnog mogelijk te maken dient een aparte procedure gevolgd te worden op grond van de Wabo, en indien de hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder benodigd zijn, ook de Wet geluidhinder.

De aangegeven oppervlaktematen moeten worden gemeten conform de begripsbepaling voor het begrip 'bruto vloeroppervlak' zoals aangegeven in artikel 1 lid 17. Deze wijze van meten is gerelateerd aan de benadering die relevant is in het kader van de ruimtelijke ordening. Dit laat onverlet dat in een andere context, zoals bijvoorbeeld de erfpachtovereenkomst, een andere wijze van meten kan worden gehanteerd.

Zoals gangbaar bij bestemmingsplannen waarbij bedrijven zijn toegestaan is ook in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen die beperkingen oplegt aan de aard van deze bedrijven. Bedrijven worden hier slechts toegestaan voor zover deze vallen in de twee lichtste milieuhindercategorieën. Daartoe wordt verwezen naar de zogeheten Staat van Inrichtingen die als bijlage onderdeel uitmaakt van de regels. In deze lijst wordt per bedrijfstype aangegeven wat de te verwachten milieuhinder is. Voor bedrijven die niet in de lijst voorkomen of in een concreet geval minder milieuhinder dan gemiddeld veroorzaken die feitelijk gelijk is aan de hinder van een bedrijf uit een lichtere milieuhindercategorie is in lid 3.5 een afwijkingsregeling opgenomen.

Binnen het noordwestelijke bestemmingsvlak is een functieaanduiding opgenomen die aangeeft waar het huidige sneltramtracé is gelegen.

Een tweede aanduiding betreft de aanduiding 'wonen'. Deze functie is alleen binnen het desbetreffende bestemmingsvlak toegestaan.

#### *Artikel 4 (Groen)*

*Mahler (vastgesteld)*

Dit artikel heeft betrekking op groenstrook aan de noordoostzijde van het plangebied die verder buiten het plangebied valt en is overeenkomstig het voorafgaand aan dit bestemmingsplan geldende bestemmingsplan Karel Lotsyiaan opgenomen.

#### Artikel 5 (Kantoor)

Ook deze bestemming is overeenkomstig het bestemmingsplan Karel Lotsyiaan opgenomen. De bestaande rechten zijn aldus overgenomen.

#### Artikel 6 en 7 (Tuinen-1 en -2)

Ook deze bestemming is overeenkomstig het bestemmingsplan Karel Lotsyiaan opgenomen. De bestaande rechten zijn aldus overgenomen.

#### Artikel 8 en 9 (Verkeer-1 en -2)

Beide artikelen hebben betrekking op de openbare ruimte. Het verschil is gelegen in het onderscheid tussen rijwegen (Verkeer -1) en de openbare ruimte voor het langzaam verkeer (Verkeer-2). Onder beide functies zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan, zowel voor auto's alsook voor fietsen en andere vervoermiddelen. Ook in deze artikelen is de mogelijkheid opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kan stellen. Hier ten aanzien van de situering van bebouwing.

De ligging van de as van de weg is ter plaatse van de Gustav Mahlerlaan vastgelegd om te garanderen dat wordt voldaan aan de uitgangspunten van de Wet geluidhinder zoals deze ten tijde van de realisatie van de aanliggende bebouwing zijn gehanteerd.

De bestemming Verkeer-2 biedt ruimte voor ongebouwde terrassen en entrees van gebouwen. Het Mahlerplein wordt gebruikt als evenemententerrein. Voor wat betreft de concrete invulling hiervan geldt het stadsdeelbeleid voor evenementen als kader. Op het plein zijn tevens de in- en uitgangen van een ondergrondse parkeervoorziening mogelijk. Ook biedt deze bestemming plaatselijk (in het op de verbeelding nader aangeduide gebied) ruimte voor stationsvoorzieningen die tijdens de bouw van het Dok en het nieuwe station worden uitgeplaatst.

#### Artikel 10 (Water)

Het bestaande water wordt geheel overeenkomstig de bestaande situatie bestemd.

#### hoofdstuk 3 - Algemene regels

- Anti-dubbelregel

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

- Algemene bouwregels

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

- Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- Algemene afwijkingsregels

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

- Overgangsrecht

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

- Slotregel

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

## Hoofdstuk 14 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. 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 die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.



## **Hoofdstuk 15      Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **15.1    Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)**

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

- Dagelijks Bestuur stadsdeel Zuid
- Inspectie Verkeer en Waterstaat
- Kamer van Koophandel Amsterdam
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat
- Stadsregio Amsterdam
- Vrom-Inspectie/ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie uitvoering

#### *Stadsdeel Zuid*

Het stadsdeel heeft voorafgaand aan het 3.1.1-overleg enkele opmerkingen gemaakt, welke zijn verwerkt in het concept-ontwerpbestemmingsplan. Ten aanzien van het exemplaar dat is toegestuurd in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1-Bro heeft het stadsdeel geen opmerkingen meer.

#### *Waternet*

Waternet heeft verzocht de geldende regelgeving en het Waterbeheerplan op te nemen in de toelichting. Aldus is geschied. Daarnaast verzocht Waternet de invulling van de watercompensatie in relatie tot het plangebied op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan. De toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt, in overleg met en naar tevredenheid van Waternet, aangepast.

Van de overige aangeschrevenen is geen reactie ontvangen.

### **15.2    Participatie**

Gezien het feit dat inspraak heeft plaatsgevonden voorafgaand aan de vaststelling van het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag heeft gelegen aan de ontwikkeling van het gebied en gezien de zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt ten opzichte van de bestaande situatie, is een inspraakronde niet noodzakelijk. De mogelijkheid om zienswijzen in te dienen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan is geboden. Er zijn geen zienswijzen ingediend.