

## Bestemmingsplan Zuidas-Vivaldi



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam  
Ruimte en Duurzaamheid

Zuidas-Vivaldi

## Colofon

Opdrachtgever	Zuidas
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.K1404BPGST-VG01
Datum print	26 April 2016
Planstatus	vastgesteld

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	8
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	9
2.2	Geldend planologisch kader	10
2.3	Beschrijving van het plangebied	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>13</b>
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Regionaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	20
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>29</b>
4.1	Algemeen	29
4.2	De A10 Zone	29
4.3	Openbare ruimte	32
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>MER Zuidas - de Flanken</b>	<b>33</b>
5.1	Algemeen	33
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	33
5.3	M.e.r.-procedure	34
5.4	Inhoud MER: Bevindingen voor de Zuidas Flanken als geheel	36
5.5	Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan	43
5.6	Conclusie	45
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>47</b>
6.1	Algemeen	47
6.2	Autoverkeer	48
6.3	Openbaar vervoer	55
6.4	Langzaam verkeer	56
6.5	Conclusie	56
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Geluid</b>	<b>57</b>
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Luchtkwaliteit</b>	<b>59</b>
8.1	Algemeen	59
8.2	Toetsingskader	59
8.3	Onderzoeken	64
8.4	Conclusie	65
<b>Hoofdstuk 9</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>67</b>

9.1	Algemeen	67
9.2	Regelgeving	68
9.3	Resultaten onderzoeken	69
9.4	Verantwoording	72
9.5	Conclusie	75
<b>Hoofdstuk 10</b>	<b>Bodem</b>	<b>77</b>
10.1	Algemeen	77
10.2	Regelgeving	77
10.3	Conclusie	78
<b>Hoofdstuk 11</b>	<b>Water</b>	<b>79</b>
11.1	Algemeen	79
11.2	Regelgeving	79
11.3	Waterbeleid Zuidas	82
11.4	Watertoets	84
11.5	Conclusie	87
<b>Hoofdstuk 12</b>	<b>Natuur en Landschap</b>	<b>89</b>
12.1	Algemeen	89
12.2	Regelgeving	89
12.3	Resultaten onderzoeken	90
12.4	Conclusie	91
<b>Hoofdstuk 13</b>	<b>Hoogbouwaspecten</b>	<b>93</b>
13.1	Bezoning	93
13.2	Windhinder	93
13.3	Luchthavenindelingsbesluit	93
13.4	Elekromagnetische veldsterkte en straalpaden	96
<b>Hoofdstuk 14</b>	<b>Cultuurhistorie en archeologie</b>	<b>97</b>
14.1	Algemeen	97
14.2	Regelgeving	97
14.3	Resultaten onderzoeken	99
14.4	Conclusie	100
<b>Hoofdstuk 15</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>101</b>
15.1	Algemeen	101
15.2	Planvorm	101
15.3	Artikelgewijze toelichting	101
<b>Hoofdstuk 16</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>107</b>
<b>Hoofdstuk 17</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>109</b>
17.1	Algemeen	109
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	109
17.3	Maatschappelijk overleg	109
17.4	Participatie	110



# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Algemeen**

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Vivaldi.

Vivaldi bestaat uit kantoren, bedrijfsgebouwen, een hotel en een woontoren. Voor Vivaldi is in maart 2005 een herziening van het stedenbouwkundig programma van eisen (uit 2001) vastgesteld. Ondertussen zijn onderdelen van dat plan gedateerd, maar in de huidige economische situatie wordt er geen volledig nieuw stedenbouwkundig plan voor Vivaldi opgesteld. Tegelijkertijd is er vanuit de markt interesse getoond in de zogenaamde A10 zone, de voor een deel braakliggende zone aan de noordzijde van Vivaldi. Voor deze zone zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd, voortbordurend op het stedenbouwkundig programma van eisen uit 2005. Er wordt geen nieuw stedenbouwkundig plan gemaakt, ook niet voor de rest van Vivaldi. De redenen daarvoor zijn dat de kans dat er zich de komende 10 jaar grootschalige ontwikkelingen voordoen klein is en dat beperkte middelen dwingen om plannen alleen uit te werken op het moment dat realisatie in de nabije toekomst vrijwel zeker is.

De aanleiding voor het in procedure brengen van het bestemmingsplan is tweeledig. Ten eerste wordt met het bestemmingsplan een juridisch-planologisch kader gegeven voor de ontwikkeling van de A10 zone. Het betreft een gemengd programma van werken en voorzieningen van maximaal 80.000 m<sup>2</sup> bvo. Deze geplande ontwikkelingen in de A10 zone passen immers niet in het vigerend bestemmingsplan Buitenveldert uit 1973. Daarnaast wordt voor de overige gronden binnen het plangebied ook een nieuw vigerend bestemmingsplan vastgesteld; dit gelet op de wettelijke verplichting tot actualisatie van alle bestemmingsplannen. Het bestemmingsplannen voor de overige gronden is conserverend, waarbij de huidige situatie, met daarbij enkele in voorbereiding zijnde uitbreidingen, wordt vastgelegd.

### **1.2      Bevoegdheden**

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

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

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam met een herverdeling van taken en bevoegdheden van de bestuurscommissies stadsdelen. Concreet

betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen. Aangezien de Zuidas-ontwikkeling reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.

### **1.3 Crisis- en herstelwet**

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

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

### **1.4 Leeswijzer**

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

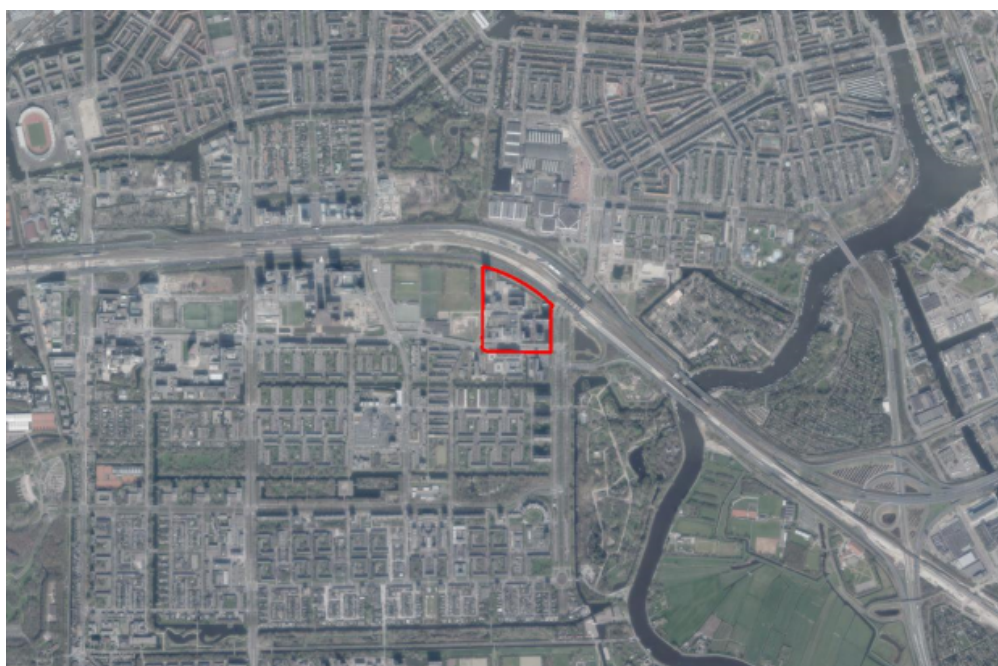
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de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

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

## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt in de zuidoosthoek van Zuidas, aan de zuidkant van Station RAI. Op onderstaande kaart is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



*Ligging plangebied*

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Ringweg A10 aan de noordkant, Europaboulevard aan de oostkant, De Boelelaan aan de zuidkant en Antonio Vivaldistraat aan de westkant. In het westen sluit de plangrens van het bestemmingsplan aan op die van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Ravel. Met de overige plangrenzen wordt aangesloten bij de begrenzing van het grootstedelijk project Zuidas.

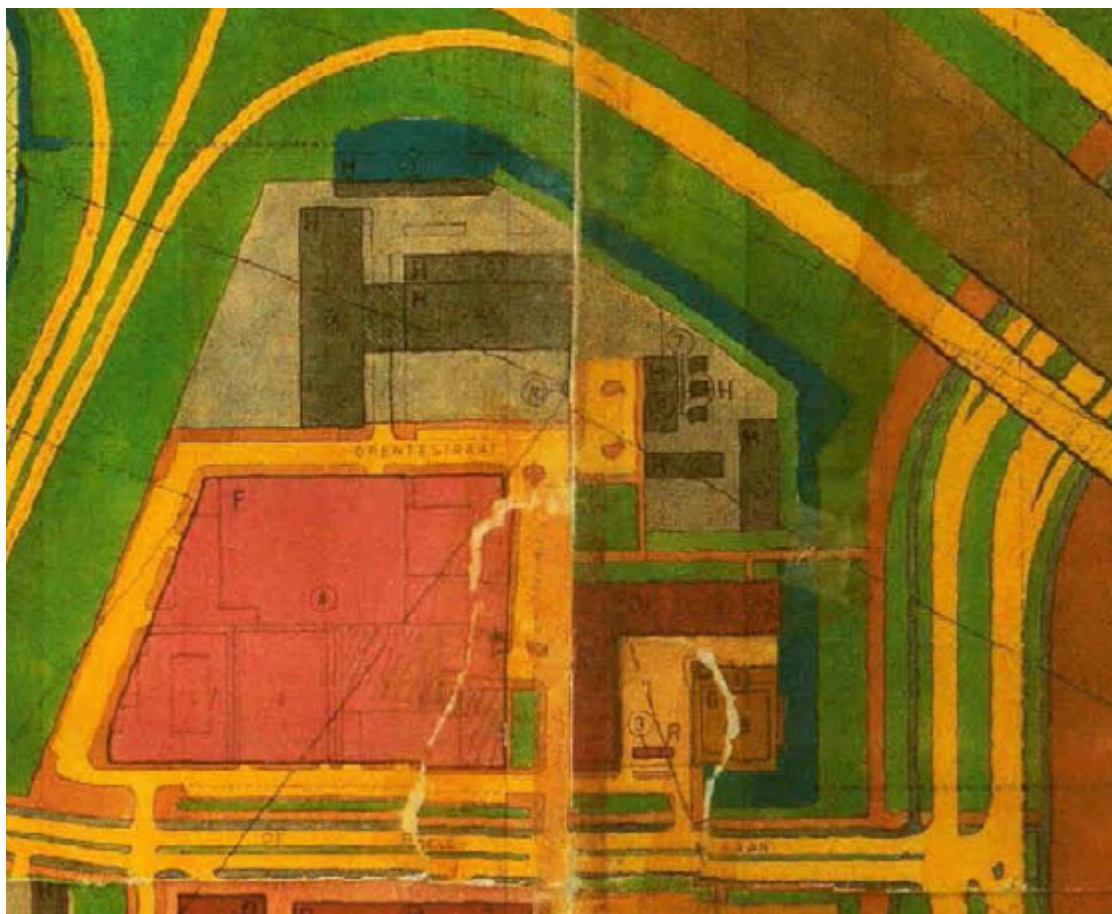


### *Plangrens bestemmingsplan*

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de bestemmingsplankaart is aangegeven.

## **2.2 Geldend planologisch kader**

Het vigerende bestemmingsplan is 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. De gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor bedrijfsgebouwen (F), kantoorgebouwen (D), horeca (G), openbare gebouwen / gebouwen met bijzondere bestemming (H) en groen.



*Uitsnede van de plank kaart van bestemmingsplan Buitenveldert uit 1973*

Het bestemmingsplan is een aantal keren herzien, de herzieningen hadden echter geen betrekking op het plangebied. Verder is er een aantal afwijkingen van het bestemmingsplan toegestaan op meerdere locaties binnen het plangebied.

Het geldende bestemmingsplan, met inbegrip van de herzieningen, voorziet niet in de gewenste ontwikkeling van de A10 strook noch biedt het een actueel juridisch-planologisch kader voor de huidige situatie. Een nieuw bestemmingsplan is derhalve noodzakelijk.

### **2.3 Beschrijving van het plangebied**

Het gebied dat het bestemmingsplan Vivaldi beslaat, was binnen het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 bedoeld als sportterrein. Voor de oorlog was het nog in gebruik als volkstuinpark. Begin jaren zestig kreeg het zijn huidige vorm als bedrijven- en kantoren locatie. In de laatste jaren zijn meerdere nieuwe functies (wonen, theater-repetitiesalen) aan het plangebied toegevoegd waardoor Vivaldi een gevarieerder gebied is geworden.

#### **Zuidwesthoek - Boelehoven**

In de zuidwesthoek van Vivaldi ligt het zogenaamde “Boelehoven” cluster. Het Boelehoven cluster bestaat uit voornamelijk bedrijven en kantoren. Recent is er ook een oefenruimte voor theatermakers met een kleine theaterzaal toegevoegd, als onderdeel van Stage entertainment. Het “Turmacgebouw” gelegen aan de Vivaldistraat 2-8 is recentelijk aangewezen als gemeentelijk monument.

### **Zuidoosthoek – Eurocenter – Holiday Inn**

In de zuidoosthoek van Vivaldi is in 2008 Eurocenter opgeleverd; een combinatie van 2 kantoorpanden en een woontoren aan de Boelegracht met een gezamenlijk binnenhof en parkeergarage. Tevens is hier al jarenlang een hotel van Holiday Inn gevestigd.

### **Middengebied**

Het beeld in het middengebied wordt bepaald door de telecommunicatietoren van Alticom die in 2008 werd opgehoogd naar 146 meter. Door deze ophoging is ook hoogbouw hoger dan 55 meter mogelijk en is deze zendmast met zijn herkenbare grijsblauwe kleur een oriëntatiepunt voor de omgeving. In de bovenste platforms is het lichtkunstwerk van Giny Vos 's avonds en 's nachts een speciale blikvanger. Overdag trekt juist de naastgelegen Zorgvliedkavel de aandacht. Hierop staat een elektriciteitsverdeelcentrum. Dit centrum voorziet een groot deel van Amsterdam Zuid, inclusief Zuidas, van stroom. Recent is de capaciteit uitgebreid met een nieuw 150kv-station. Het nieuwe station wordt mede vormgegeven door de kunstenaar Krijn de Koning, die eerder ook al betrokken was bij het ontwerp van het naastgelegen gebouw. Aan de andere zijde van telcommunicatietoren liggen de kantoorpanden Vivaldi Offices I en II. De gebouwen zijn verbonden door een loopbrug. Beide torens zijn in gebruik door "Spaces", een flexibel kantoorconcept.

### **Noordstrook**

De blikvanger in de noordstrook van Vivaldi is de kantoorstoren waar Ernst en Young is gevestigd de "Cross Tower", ontworpen door Foster and Partners architects. De rest van de noordstrook ligt braak, op een bestaande, maar in de toekomst te slopen, bovengrondse parkeergarage na. In dit bestemmingsplan wordt ontwikkeling van de noordstrook voorzien en mogelijk gemaakt. De strook wordt de A10 zone genoemd, omdat het gebied tegen de ringweg A-10 aan ligt. In de huidige situatie ligt hier een waterloop "de Spoorslagsloot" die aangesloten is op het water dat Vivaldi aan de oost- en zuidzijde omzoomd.

De ontsluiting van het gebied loopt voor autoverkeer via de De Boelelaan. Er zijn twee wegen om het plangebied binnen te rijden; de Antonio Vivaldistraat die tot het deelgebied Ravel wordt gerekend, en de Tommaso Albinonistraat. De Barbara Strozzi laan verbindt beide. Fiets en voetgangers kunnen ook nog in het verlengde van de Barbara Strozzi laan via een brug het voet- en fietspad langs de Europaboulevard bereiken.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

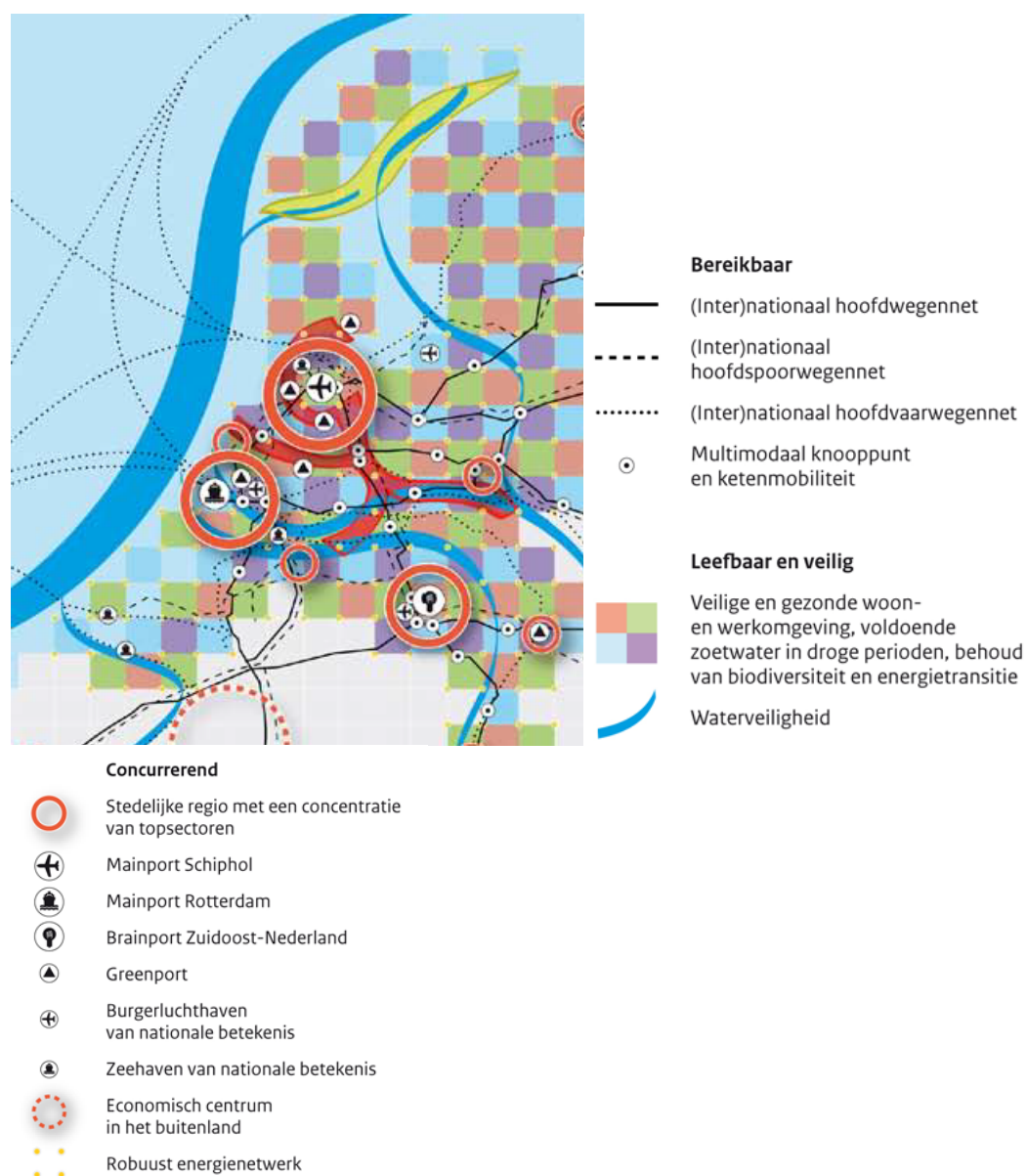
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen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

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;

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

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

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



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

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet

*bestemmingsplan\_Zuidas-Vivaldi (vastgesteld)*

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3 Toepassing SER-ladder

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

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

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

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

In de hierna volgende hoofdstukken alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskaders, is bovengenoemde onderbouwing opgenomen.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en

schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;

2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

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

### **3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010**

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

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

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

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

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

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

De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de regels zoals gesteld in de PRVS.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **Stadsregio Amsterdam**

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

##### **3.3.1 Plabeka**

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

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m<sup>2</sup> aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m<sup>2</sup> 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 kantoorontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt (maximum 50.000 m<sup>2</sup> bvo toevoeging) is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka).

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

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

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

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

Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. De Investeringsagenda Weg geeft een overzicht van de investeringen in het regionale wegennet tot 2035. Om de ontwikkeling van het fietsgebruik in de regio te stimuleren heeft de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 16 juni 2015 de Investeringsagenda Fiets vastgesteld.

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

### 3.3.3 Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

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

De Regionale OV-Visie heeft inmiddels uitwerking gekregen in de Investeringsagenda OV (vastgesteld op 10 december 2013) door de Regioraad van de Stadsregio. Middels de Investeringsagenda OV worden de ambities van de Stadsregio vastgelegd met betrekking tot het stedelijk en regionaal OV, en worden de trajecten aangegeven waarin de Stadsregio de komende jaren wil investeren.

### 3.3.4 Regionale hotelstrategie 2016 - 2022

De regionale hotelstrategie is eind 2013 vastgesteld door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze gemeenten vervullen een prominente rol in de hotelstrategie, omdat hier verreweg de meeste hotels zijn gevestigd en plannen zijn voor nieuwe hotels. De overige 34 gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, van Lelystad tot Haarlem, ondersteunen de strategie.

De nieuwe hotelstrategie zet (net als de oude strategie) in op de groei van de hotelmarkt. De strategie is wel erop gericht om de balans in vraag en aanbod duurzaam in stand te houden.

Tevens is het een uitgangspunt dat een hotel/hotelinitiatief een meerwaarde moet vormen voor de (leef)omgeving. In de hotelstrategie staan hiervoor eenduidige ruimtelijke en economische kwaliteitscriteria. Dit helpt zowel de gemeenten als investeerders om nieuwe initiatieven te toetsen. Bijvoorbeeld de gevolgen en toegevoegde waarde voor de omgeving, de nabijheid van openbaar vervoer en de financiële haalbaarheid van de plannen.

Een regionaal adviesteam monitort de hotelontwikkelingen in de regio continu en kijkt daarbij ook naar de bezoekerscijfers. Het team verstrekt verder informatie aan potentiële investeerders, stimuleert spreiding over de regio en adviseert de gemeenten over de kansrijke gebieden voor nieuwe hotelontwikkelingen en specifieke hotelaanvragen. Het team is op dit moment nog in oprichting.

Onderliggend bestemmingsplan maakt een hotelontwikkeling van maximaal 20.000 m<sup>2</sup> bvo mogelijk (waarvan 18.000 m<sup>2</sup> bvo aan hotelfunctie en 2.000 m<sup>2</sup> bvo aan overige voorzieningen). Het betreft een 4-sterren hotel van de keten Van der Valk. De gemeente is van oordeel dat het initiatief een toevoeging is aan het bestaande aanbod en aan de omgeving. Het hotel richt zich niet alleen op de geëigende markten (zakelijk en toeristisch) maar bedient ook de lokale markt. Van der Valk is beroemd om haar lokale bijdrage. Bewoners en bedrijven in een groot gebied rondom het hotel maken gebruik van het hotel om daar te vergaderen, te eten, bijeen te komen en te feesten. Van der Valk hotels zijn laagdrempelige hotels met een prima prijskwaliteit verhouding. Daarnaast maken veel (auto) reizigers gebruik van de faciliteiten. Daar komt bij dat dit specifieke hotel een extra bijdrage levert aan de ontwikkeling van het gebied. Het betreft station RAI bij de Zuidas en realiseert een tweede entree voor het gebied. Daarbij komt dat de openbare- en toegankelijke horeca kan fungeren als trekker en poort naar het gebied. Tenslotte zal het 24 uren bedrijf zorgen voor meer veiligheid in de omgeving en fungeert het hotel als verbinding tussen de Zuidas en de RAI. Die verbindende factor heeft de potentie om de Zuidas in de beleving van de gebruiker te verlengen naar het gebied wat het moet zijn, namelijk strekkend van de RAI tot aan de Parnassusweg. Tenslotte is de toevoeging van het 'levende parkeerdek' een bijzonder element van het hotel dat bijdraagt aan de uniciteit van het gebouw en aan het aanbod van bijzondere locaties in de stad en aan de citymarketing in de zin van bijzonder hotelconcept. Gelet

hierop kan geconcludeerd worden dat sprake is van het juiste hotel op de juiste plek.

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040**

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

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





Figuur 3: Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

Zuidas is aangemerkt als metropolaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van

een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

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

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

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

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

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

### **3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam**

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

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

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

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

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval

van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

In hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied ingegaan.

#### **3.4.4 Nota parkeren Zuidas 2001**

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

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of 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 getoerd. 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 Amsterdam 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 worden genuanceerd.

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

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.

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

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

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

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

Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld 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 Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein worden hier per 1 januari 2012 geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

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

### **3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)**

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

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

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

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Een daarvan is Zuidas. Deze

groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad. Een goed voorbeeld hiervan is de Zuidas dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

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

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

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een kantoorontwikkeling op Zuidas binnen de aangegeven maxima gewenst. Deze ontwikkeling kan bovendien binnen de planperiode plaatsvinden. Het is dan ook van belang dat dit ruimtelijk-juridisch kader vooruitlopend op concrete gronduitgifte is vastgesteld, zodat na de uitgifte een voorspoedige vergunningverlening kan plaatshebben. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in realisatie van maximum 50.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren. Dit programma past binnen het maximum.

De plantermijn van een bestemmingsplan bedraagt 10 jaar. Dit betekent dat het bestemmingsplan voorziet in zowel de periode tot 2020 als daarna. Het kantoorprogramma (maximum 50.000 m<sup>2</sup> bvo toevoeging) past binnen de maxima zoals die voor de Zuidas zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Voor zover er vanuit de kantorenstrategie quota gelden, zijn die van toepassing op de gehele stad. Dat is ook de reden waarom voor het middel van de gronduitgifte is gekozen. Bij de concrete gronduitgifte zal dit en de de andere in de kantorenstrategie weergegeven aspecten rekening worden gehouden.

#### **3.4.7 “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. 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>.

### **3.4.8 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 in de Structuurvisie niet verplicht gesteld.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). Op uitwerkings- of bouwplanniveau zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar

hoogbouweffecten. In hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing en effecten op de omgeving.

### **3.4.9 Visie Zuidas 2009**

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

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

#### **Toplocatie: succesvol 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.





## Hoofdstuk 4      Het ruimtelijk kader

### 4.1      Algemeen

#### *Te verwachten ontwikkelingen*

De verwachte ontwikkelingen in Vivaldi voor de komende tijd bevinden zich in de A10 zone en de openbare ruimte. Verder worden geen ontwikkelingen voorzien binnen de planhorizon van 10 jaar in Vivaldi. Het bestemmingsplan Vivaldi is grotendeels conserverend waarbij de huidige bestaande situatie voor zowel gebruik als bebouwing wordt vastgelegd. De beperkte uitbreidingen van enkele kantoor- en bedrijfsgebouwen in Boelehoven en de uitbreiding van het 150 Kv station op de Zorgvliedkavel, die reeds vergund zijn, worden tot de huidige bestaande situatie gerekend.

#### *Positie van Vivaldi in het netwerk van Zuidas*

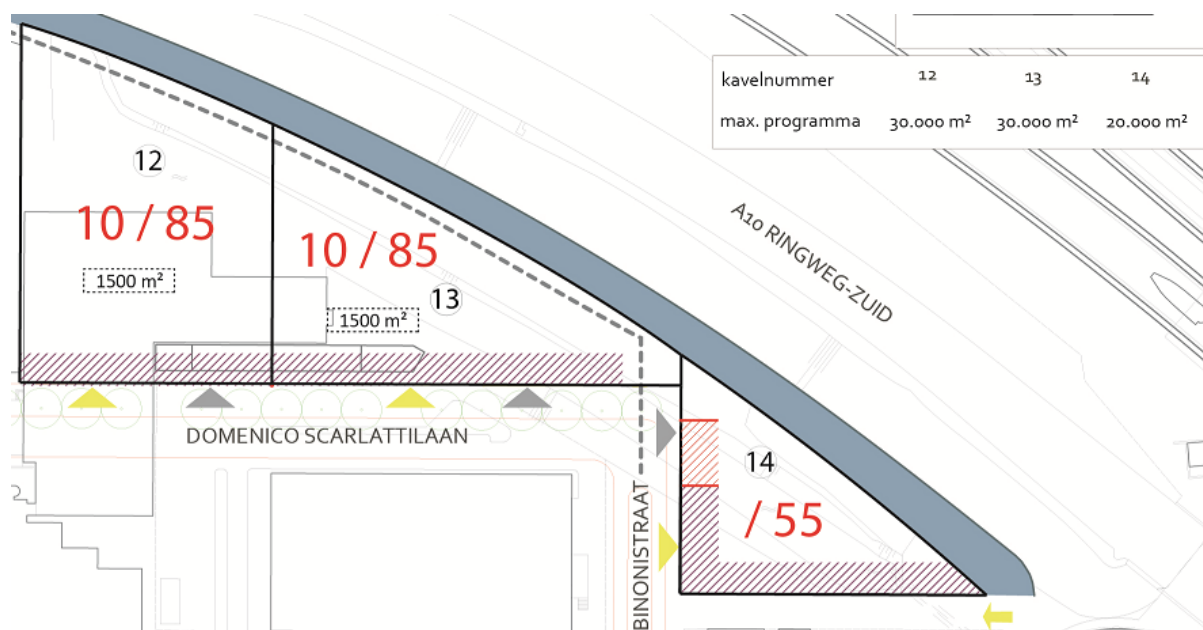
Het plangebied Vivaldi ligt aan de oost- en noordzijde van Zuidas. Op dit moment zijn er in het gebied enkel aan de zuid- en oostzijde verbindingen naar andere delen van de stad. Dat gaat veranderen. Op het moment dat in plangebied Ravel de voetbalvelden van Sportpark 'Goed Genoeg' aan de noordzijde worden gebundeld, kan de Gustav Mahlerlaan vanuit het centrum van Zuidas worden doorgetrokken richting Vivaldi. Door de directe verbinding aan de westzijde zal dit centrum gevoelsmatig dichterbij komen te liggen. Aan de zuidzijde van het plangebied Ravel wordt voornamelijk woningbouw ontwikkeld. De zuidzijde van Vivaldi ligt aan het einde van deze lange strip met woningbouw, die aan de westzijde doorloopt tot en met het Kenniskwartier.

Het plangebied Vivaldi zal door de nieuwe fietsstructuur een verbinding voor langzaam verkeer gaan vormen tussen het centrum en station RAI, de Europaboulevard met daaraan het Amstelpark en daarachter de Amstel. Daarnaast wordt in de toekomst aan het einde van de Antonio Vivaldistraat een fiets- en voetgangerstunnel gemaakt onder de A10 en de treinsporen door naar het Beatrixpark. Hierdoor komt Vivaldi ook aan een fietsnetwerk te liggen tussen Buitenveldert en het Beatrixpark en Amsterdam Zuid.

### 4.2      De A10 Zone

De A10 zone bestaat uit 4 kavels gelegen langs de A10, de zogenaamde kavel 11, 12, 13 en 14. De gemeente heeft in het Herzien Stedenbouwkundig Programma van Eisen in 2005 een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden en ambities gesteld voor nieuwbouw in de A10 zone. Kavel 11, kantoorstoren de Crosstower van Foster is al gerealiseerd. De randvoorwaarden en ambities voor de overige 3 kavels zijn de afgelopen jaren door veranderende marktomstandigheden opnieuw bestudeerd. De belangrijkste aanpassing zit in de beperktere hoeveelheid toe te voegen kantoorprogramma. Hiervoor in de plaats mogen andere functies worden gerealiseerd.

Kavels 12 en 13 worden in dit bestemmingsplan globaal als gemengd gebied bestemd, waarbij een uitwerkingsplicht wordt opgenomen. Dat betekent dat in het bestemmingsplan alleen die eisen worden opgenomen waarover ten tijde van de opstelling al zekerheid bestaat. Tegelijkertijd wordt zo een belangrijke mate van flexibiliteit behouden voor de aspecten die nog nader dienen te worden ingevuld. Hieronder worden de harde en zachte eisen die nu al bekend zijn beschreven. De harde randvoorwaarden zijn bindend gesteld door de regels van dit bestemmingsplan (zie de regels van bestemming Gemengd - uit te werken in artikel 15). Kavel 14, waarvoor een concreet hotelinitiatief ligt, krijgt een eindbestemming (zie de regels van bestemming Horeca - 2 in artikel 7). Hieronder worden de belangrijkste randvoorwaarden weergegeven.



### Legenda

- ⑫ kavelnummer
  - max. rooilijn
  - 10 / max. bouwhoogte (in meters) hele veld
  - / 55 max. bouwhoogte hoogbouw (boven 10 meter)
  - ▨ zoekruimte loading dock
  - ▨ functie presenteert zich aan straat
  - 1500 m<sup>2</sup> maximale footprint hoogbouw
  - ▲ hoofdentreezijde
  - ← signaalwerking entree vanaf punt gebouw
  - ▲ entreezijde parkeergarage
  - ← - optie eenrichtings expeditiestraat
  - toekomstige waterloop
- Ondergrond  
 bestaande situatie in grijs/rood  
 toekomstige indicatieve situatie in rood (straten, bouwvelden), groen (bomen)

### Stedenbouwkundige randvoorwaarden kavels A10 zone

#### Bouwkavels en bouwprogramma

De kavels in de A10 zone bestaan in de huidige situatie uit water (Spoorslagsloot), een bovengrondse parkeergarage en braakliggend terrein. Kavel 12 is 4.878 m<sup>2</sup> groot, kavel 13 bestaat uit 3854 m<sup>2</sup> en kavel 14 telt 2373 m<sup>2</sup>. De kavels 12 en 13 worden gedefinieerd door coördinaten van vier hoekpunten, en door de op kaart aangegeven curve aan de noordzijde. Kavel 14 wordt gedefinieerd door coördinaten van drie hoekpunten en de op de kaart aangegeven curve aan de noordzijde. Het te realiseren programma voor de drie kavels samen is maximaal 80.000 m<sup>2</sup> bvo. Dit is als volgt onderverdeeld over de kavels: Kavel 12 maximaal 30.000 m<sup>2</sup> bvo, kavel 13 maximaal 30.000 m<sup>2</sup> bvo, en op kavel 14 maximaal 20.000 m<sup>2</sup> bvo, exclusief parkeren.

#### Functies

In de A10 zone wordt een breed scala aan functies toegestaan. Vanwege de geluidshinder van het verkeer op de A10 zijn woningen en andere geluidsgevoelige voorzieningen uitgesloten. Op kavel 14 (bestemming Horeca - 2) wordt voornamelijk de functie hotel toegestaan (max. 18.000 m<sup>2</sup> bvo aan hotel), met een klein voorzieningenprogramma van maximum 2.000 m<sup>2</sup>. Op de twee andere kavels (bestemming Gemengd - uit te werken) zijn naast kantoren (maximaal 50.000 m<sup>2</sup> bvo) tevens diverse, niet geluidgevoelige voorzieningen toegestaan. Het aantal nieuw te realiseren kantoorprogramma is in Vivaldi beperkt ten opzichte van eerdere plannen, omdat de markt voor kantoren kleiner is geworden en

verwacht wordt dat onder andere door flexibele kantoorconcepten de behoefte aan extra kantooroppervlak ook in de komende jaren nog zal afnemen. Voor voorzieningen geldt voor de kavel 12 en 13 gezamenlijk een maximum van 1.500 m<sup>2</sup> bvo. Deze beperking op voorzieningen komt voort uit de wens om het voorzieningenprogramma van Zuidas te concentreren in het centrumgebied rond het Station Zuid. De programmaruimte in de A10 zone mag in zijn geheel door overige niet geluidsgevoelige bestemmingen worden ingevuld.

### ***Bouwhoogte***

Het bestemmingsplan heeft een flexibele bouwregeling voor de hoogte, waarbij slechts maximum bouwhoogtes worden voorgeschreven. De maximale bouwhoogtes worden beperkt door het Luchthavenindelingsbesluit (LIB), zie hierover verder paragraaf 13.3. De regels voor de kavels 12 en 13 sluiten aan bij het al gerealiseerde gebouw in de westhoek van de A10 zone. Over het gehele oppervlak is een plint van maximaal 10 meter toegestaan. Er is alleen een uitzondering in de zuidwesthoek van kavel 12. In verband met aangrenzende bebouwing met raampartijen is hier een bouwhoogte van maximaal 2 meter toegestaan. Op de plintlaag kunnen volumes verrijzen van maximaal 85 meter t.o.v. NAP. Het percentage vloeroppervlak van de kavel dat bebouwing boven de 10 meter mag beslaan is per kavel in de bovenstaande tekening aangegeven. De locaties van de hoogbouwvolumes zijn niet voorgeschreven. Voor kavel 14 geldt voor het gehele kaveloppervlak een maximale bouwhoogte van 55 meter t.o.v. NAP. Binnen deze flexibele regeling zijn verschillende ontwerpvarianten mogelijk. Deze bouwhoogtes zijn tevens met KPN overeengekomen.

Voor de geleding en opbouw van de torens is de stedenbouwkundige ambitie om het in Zuidas geldende principe 'plint, sokkel, toren' te volgen. Dit principe maakt een compacte en intensieve stedenbouw mogelijk; een plint van 8 tot 10 meter hoog, een sokkel tot 30 meter hoog en daarop een toren.

### ***Rooilijnen en straatwanden***

Als stedenbouwkundig eindbeeld van Zuidas wordt een compacte stad met levendige stadsstraten nagestreefd. De wanden van de A10 zone die aan (toekomstige) straten en paden liggen dienen daarom nadrukkelijk het straatbeeld te verlevendigen. De straatwanden dienen bij te dragen aan een levendig en aantrekkelijk straatbeeld. Dit betekent dat de entrees en de plint zich openstellen richting de straat, zijn goed zichtbaar en herkenbaar. Kavel 14 vervult daarin een belangrijke functie aangezien deze de entree vormt voor het achterliggende gebied. Wandens die vanaf de straat en de snelweg zichtbaar zijn dienen een representatieve uitstraling te hebben. De rooilijnen zijn maximum rooilijnen, de gevels hoeven niet verplicht op deze rooilijn te worden gebouwd. Bij het plaatsen van de torens dient rekening te worden gehouden met gewenste doorzichten tussen de gebouwen, torens dienen zich als losse volumes te presenteren.

### ***Openbare ruimte en ontsluiting***

Kavels 12 en 13 liggen aan de Domenico Scarlattilaan en zullen via deze straat ontsloten worden. De Domenico Scarlattilaan zal, net als de overige openbare ruimte in Vivaldi, ingericht worden met materialen die voldoen aan de standaard van de Gemeente Amsterdam, de zogenaamde Puccini kwaliteit. In de laan zal na de herinrichting een beperkt aantal kort-parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld bezoekers, taxi's, hulp- en nooddiensten of koeriers worden gerealiseerd. Aan de noordzijde ligt een watergang van minimaal 10 meter breed, bij bouwen op de kavelgrens dient de bebouwing als waterkerende wand te worden uitgevoerd. De architectuur van de gebouwen dient ter plaatse van het water doorgezet te worden. Aan de andere zijde van de watergang ligt het steile talud van het grondlichaam van de A10.

Bij Kavel 14 loopt de watergang aan de noordoostzijde. Aan de oostzijde ligt de kavel aan de Tomasso Albinonistraat, vanaf deze straat zal de kavel voor auto's en fietsers ontsloten worden. Ook deze straat zal ingericht worden met materialen die voldoen aan de Puccini kwaliteit. De openbare parkeerplaatsen bevinden zich bij Vivaldi in de oost-weststraten, aan de Tomasso Albinonistraat zal daarom bij

herinrichting/ voltooiing geen parkeerplaatsen worden toegevoegd, anders dan taxistandplaatsen en Kiss&ride-plaatsen ten behoeve van kavel 14. Aan de zuidzijde van kavel 14 loopt in de toekomst het voetgangerspad dat een belangrijke verbinding vormt tussen de Europaboulevard, Station RAI en Vivaldi.

### **Parkeren**

Het parkeren is in Zuidas in principe ondergronds. Parkeren kan in de A10 zone ook in het bovengrondse bouwvolume worden opgenomen, mits niet gesitueerd op de begane grond aan de straatzijde. Bij situering op de bovenliggende verdiepingen dienen ook de verdiepingen waar parkeren plaatsvindt, een kwalitatief hoogwaardige uitstraling te krijgen. Het parkeren mag vanaf de omliggende straten niet manifest zijn als blinde geveldelen. Laden- en lossen dient op eigen terrein te worden opgelost. Kavels 12 en 13 hebben aan de noordzijde een reservering voor een laad- en losstraat. Deze loopt van de Antonio Vivaldistraat via het noorden van kavel 23 en 13 naar de Domenico Scarlattilaan/ Tomasso Albinonistraat. Deze laad- en losstraat moet waar gevraagd ook toegankelijk worden gemaakt voor laad- en losverkeer van de andere kavels die hierop zijn aangehaakt. Ten aanzien van parkeren zie verder paragraaf 6.2.4.

## **4.3 Openbare ruimte**

Kenmerkend voor het toekomstige stratenpatroon in Vivaldi is het carré in het midden van het gebied. Vanaf daar worden ook de toekomstige gebouwen in de A10 zone ontsloten. Het carré verbetert de interne routing. In de nieuwe situatie wordt het mogelijk om een rondje door Vivaldi te rijden. Om de herkenbaarheid en samenhang van de verschillende adressen te garanderen is een eenheid in het ontwerp van de openbare ruimte van belang. De boombeplanting in de straten zal aansluiten op de beplantingsschema's in de andere straten van Zuidas.

Het plangebied wordt aan drie kanten omsingeld door water. Ten zuiden van het plangebied (en de gehele Zuidas) is het oostelijk deel van de De Boeiegracht al gerealiseerd. Het is de bedoeling dat de De Boeiegracht bij Vivaldi over de hele lengte een breedte van 15 meter krijgt. Deze eindsituatie kan gerealiseerd worden op het moment dat de ventweg voor de ontsluiting van de parkeergarages niet meer nodig is. Naar verwachting zal deze ontwikkeling buiten de planperiode plaats vinden.

In de tussentijd wordt de De Boeiegracht geherprofileerd. Hierbij worden de kruisingen met de Antonio Vivaldistraat en de Tomasso Albinonistraat aangepast. Bij de Antonio Vivaldistraat komt een zebraad zodat de De Boeiegracht veiliger kan worden overgestoken. De kruising met de Tomasso Albinonistraat wordt een onvolledige kruising. Dat betekent dat er wel vanuit twee richtingen in kan worden gereden, maar dat uitrijden alleen rechtsaf kan, richting het westen. Het toepassen van minder volledige kruisingen verbetert de doorstroming van de De Boeiegracht.

Tegelijkertijd met die herprofilering zal de huidige waterloop ter plaatse van Boelehoven worden verbreed en zullen de duikers ter plaatse worden vervangen door open water. Aan de oostkant van Vivaldi is de watergang deels al gerealiseerd. Ter plaatse van de trambrug ligt op dit moment nog een duiker. Op het moment dat de configuratie van de trambrug verandert, wordt ook daar een watergang van 8 meter breed gerealiseerd. Aan de noordzijde ligt deze nu nog op de kavels van de A10 zone. Uiteindelijk komt deze aan de noordzijde van de kavels te liggen. De definitieve waterloop van "de Spoorlagsloot" wordt 10 meter breed. Deze waterloop zal in afstemming met en deels door het project Zuidasdok worden gerealiseerd. In de tussenliggende periode dient er voor het goed functioneren van het gehele watersysteem in de A10 zone een aaneengesloten waterloop te blijven liggen.

Een bijzondere plek is het gebied rond de Zorgvliedkavel. De kunstenaar Krijn de Koning heeft een plan voor deze kavel opgesteld, waarbij ook een deel van de openbare ruimte rondom de kavel volgens zijn concept en materialen wordt ingericht. Het plan beoogt van de plek rond de technische installaties een bijzondere verblijfsplek en toegang tot Vivaldi te maken.

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

### 5.1      **Algemeen**

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlage 1 en 2. Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad (14 juli 2011) en onherroepelijk geworden). De hierna beschreven wetgeving was op de betreffende besluitvorming van toepassing. De (directe) m.e.r.-plicht bestond indertijd vanwege het woonprogramma voor de Flanken. Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestond vanwege de hoeveelheid woningen, en de recreatieve of toeristische voorzieningen hierin reeds meegenomen zijn, is een aparte m.e.r.-beoordeling voor deze laatste activiteiten niet meer noodzakelijk.

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

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

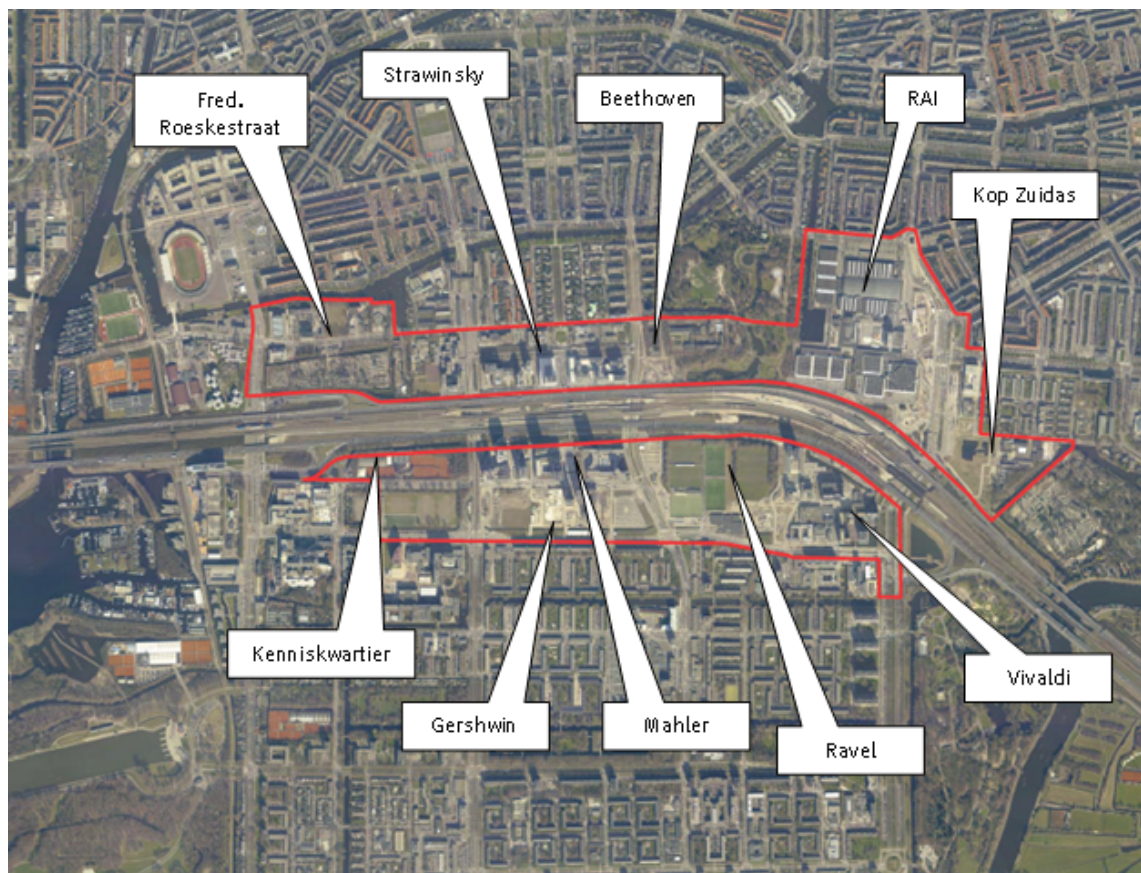
Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken.

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

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

De Zuidas is een gebied dat al een aantal jaren sterk in ontwikkeling is. De gemeente Amsterdam heeft concrete plannen om het gebied verder te ontwikkelen en te intensiveren. Naast de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden behorend bij de Flanken bestaan er plannen om de infrastructuur A10 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. Hiervoor is inmiddels een zelfstandige (plan)m.e.r.-procedure voor doorlopen.

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



### *Plangebied MER Zuidas - de Flanken*

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

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

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

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

Middels een Nota van Beantwoording hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan. Diegenen

*bestemmingsplan\_Zuidas-Vivaldi (vastgesteld)*

die een zienswijze naar voren hebben gebracht, zijn daarover op de hoogte gebracht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 5.4.1 Referentiesituatie en alternatieven

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

### 5.4.2 Effectbeoordeling

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

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

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



aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename 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

### Effectbeoordeling

Voor de criteria waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt hieronder een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieu aspecten en criteria is er geen verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie en/ of tussen de alternatieven onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen zullen moeten

worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid.

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

### **Verkeer en vervoer**

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

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

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

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

Als optimalisatiemogelijkheid is gekeken naar het verder beïnvloeden van de modal split en een verbetering van de oversteekbaarheid van de De Boelelaan. Voor wat betreft de oversteekbaarheid van de De Boelelaan, zijn optimaliseringsmaatregelen voorgesteld, zoals verbrede trottoirs en verruiming van de 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 (geluidgevoelige objecten).

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

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

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

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

### **Externe veiligheid**

Voor de Flanken is alleen de A10 een relevante risicobron. Door de toevoeging van het programma

aanwoningen, kantoren en voorzieningen is sprake van een stijging van het groepsrisico. Bij het alternatief minimaal (85%) is deze stijging enigszins negatief, voor het basisalternatief (100%) en het alternatief maximaal (115%) is de stijging negatief.

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

*Bluswater:*

- aandacht voor voldoende bluswater

*Zelfredzaamheid:*

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

*Bereikbaarheid voor hulpdiensten:*

- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten

## **Ecologie**

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

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

*Vleermuizen:*

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

*Vogels:*

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

*Vissen:*

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

## **Archeologie, cultuurhistorie en landschap**

In een klein deel van het 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 sterkte concentratie van wind ontstaan.

Voor de aspecten ruimtelijke kwaliteit en overige hinderaspecten geldt dat de stedenbouwkundige en

architectonische vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte een grote impact kunnen hebben. Het is verstandig om in een vroeg stadium van het ontwerpproces rekening te houden met deze aspecten.

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

### **Effecten in de aanlegfase**

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

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

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

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

*NB: Inmiddels is op 9 juli 2012 is de Structuurvisie ZuidasDok vastgesteld. De vaststelling van de Structuurvisie ZuidasDok markeert de start van de planuitwerking. Hierin wordt expliciet rekening gehouden met de ontwikkeling van de Flanken. Nadrukkelijk is aangegeven dat de Zuidas een gebied ontwikkeling is, met een programma van in totaal circa 2.000.000 m2 gemengd vastgoed (voor wonen, werken en voorzieningen). Hierbij ligt niet alleen het accent op vergroting van het vastgoedareaal, maar ook op voortdurende kwaliteitsverbetering en verbreding van functies. Met de kwantitatieve groei van het vastgoedareaal en de kwaliteitsimpuls door de ontwikkeling van ZuidasDok staat Zuidas als internationale toplocatie (ook letterlijk) in de steigers en heeft Zuidas alle mogelijkheden om zich verder te ontplooiën. Geconstateerd wordt dat de A10 samen met de trein- en metrosporen op een dijk een barrière vormt in de Zuidas, die voor aanzienlijke milieuhinder zorgt.*

*De A10-zuid wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas ondergronds gesitueerd, zodat de barrièrewerking zal verminderen en de milieuhinder sterk afneemt. Zo ontstaat meer ruimte om woningbouw en andere gevoelige functies zonder dove gevels te realiseren in de Flanken van Zuidas.*

*Door de beleidskeuzes daalt het percentage bebouwing in de Flanken dat dove gevels nodig heeft van circa 50% tot circa 20%. Voor het gebied buiten Zuidas is sprake van een kleine verhoging (maximaal circa 1 dB) van de geluidbelasting vanwege de uitbreiding van de A10.*

*Belangrijk is dat door de inpassing van de infrastructuur de leefkwaliteit in de Flanken toeneemt, van belang bij de ontwikkeling van een gemengd stedelijk milieu. De ingrepen reduceren de milieuhinder, zoals geluidoverlast, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's, sterk. Door uitvoering van de beleidskeuzes verwezenlijken partijen een belangrijk deel van de gezamenlijke ambities. Samen verbeteren zij de bereikbaarheid van Zuidas en versterken zij het verkeer- en vervoersnetwerk van de Noordvleugel van de Randstad. Het centrumgebied van Zuidas kan zich meer ontwikkelen en in de Flanken kan een hogere milieu- en ruimtelijke kwaliteit geboden worden aan daar aanwezige functies. Met de hiervoor genoemde resultaten wordt de positie van Zuidas als internationale toplocatie versterkt.*

### **5.4.3 Conclusie**

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

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

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

## **5.5 Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan**

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

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

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

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

### **5.5.1 Mobiliteit en bereikbaarheid**

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

### **5.5.2 Luchtkwaliteit**

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

### **5.5.3 Geluid**

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

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

Middels voorliggend bestemmingsplan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. In hoofdstuk 7 Geluid wordt nader op op geluid ingegaan, voor zover relevant.

### **5.5.4 Externe veiligheid**

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

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

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



Externe veiligheid nader ingegaan.

### **5.5.5 Overige milieugevolgen**

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

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

### **5.5.6 Conclusie**

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

## **5.6 Conclusie**

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

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



## Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

### 6.1 Algemeen

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

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

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

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

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

## **6.2 Autoverkeer**

### **6.2.1 Voorgaande onderzoeken**

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

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

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

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

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

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

#### **Intensiteit / Capaciteit**

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

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

#### **Kruispunten**

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

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

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

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 3) opgesteld.

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

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

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 4). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

#### *6.2.1.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken*

De verkeersstudie 2011 werd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken geactualiseerd (zie bijlage 5). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook de aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen is in de actualisatie betrokken.

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

## **Resultaten**

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

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;

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

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld.

## 6.2.2 Verkeersstudie Zuidas 2014

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

### 6.2.2.1 Uitgangspunten onderzoek

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

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

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

### Ruimtelijk programma Verkeersstudie 2014

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

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

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

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

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

### 6.2.2.2 Resultaten

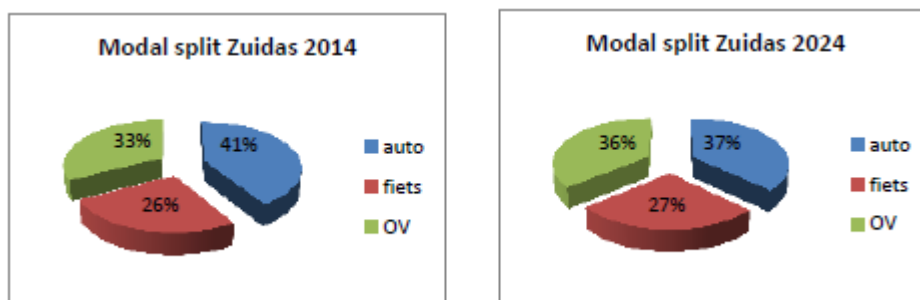
#### Statische modelberekeningen

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



Verskil in intensiteiten tussen 2014 en 2024

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



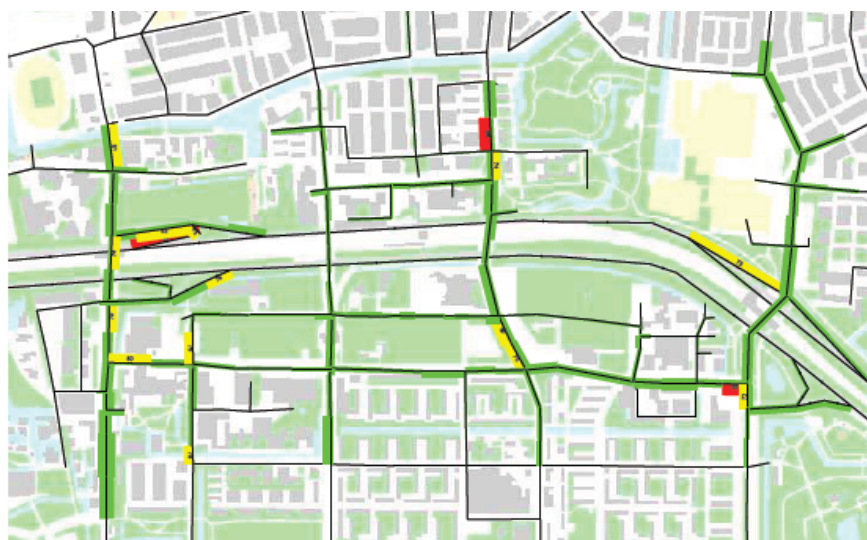
Verskil in vervoerwijzekeuze tussen 2014 en 2024

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

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

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

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



I/C verhouding in 2024

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

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

### **Kruispuntenberekeningen**

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

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





Overzicht resultaat kruispuntanalyses 2024

### 6.2.2.3 Maatregelen

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

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-zuid

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

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-noord

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

- De kruising Boelelaan Oost/Van Leyenberglaan/Beethovenstraat

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

- De kruising Vivaldistraat/Boelelaan Oost

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

- De aansluiting Boelelaan Oost/Europaboulevard/s109-zuid

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

- Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan

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

#### 6.2.2.4 Conclusies Verkeersstudie 2014

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

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

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

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

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

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

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

Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samen werken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club ed). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden, en monitort regelmatig of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt

zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

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

#### **6.2.4 Parkeren**

##### **Parkeren in de A10 zone**

In de paragraaf over het ruimtelijk kader is reeds vermeld dat parkeren in Zuidas in principe op eigen terrein ondergronds plaatsvindt. Op de kavels zijn het aantal parkeerplaatsen aan een norm gebonden. Deelgebied Vivaldi is vanuit het parkeerbeleid gezien een B-locatie. Dat betekent dat bij nieuwe gronduitgifte voor kantoren de B-norm uit het locatiebeleid geldt: één parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> kantoorvloer (ofwel 1 parkeerplaats per 5 werknemers). Voor voorzieningen geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 1 per 100 m<sup>2</sup> bvo. Voor de hotelontwikkeling op kavel 14 wordt maatwerk geboden aan de hand van het concrete initiatief. Gelet op de parkeerbehoefte van het hotel en voorzieningen die eigen publiek trekken, wordt hier maximaal 142 parkeerplaatsen toegestaan. Met de ontwikkelende partij zijn tevens afspraken gemaakt dat (een deel van) deze parkeerplaatsen open worden gesteld voor dubbelgebruik voor bezoekers en werknemers van bedrijven in het Zuidasgebied. Dit met het doel om de parkeerdruk op straat in Vivaldi te verminderen.

##### **Parkeren op overige kavels**

Omdat het voor wat de overige kavels betreft, het een conserverend bestemmingsplan is, wordt uitgegaan van de bestaande parkeersituatie. De maximum parkeernormen zijn wel van toepassing verklaard zodat bij eventuele sloop- en nieuwbouwwontwikkelingen deze in acht worden genomen. Daar waar de maximale parkeernorm in de huidige / bestaande situatie (legaal) wordt overschreden, wordt een maatwerk-regeling opgenomen. Hiermee worden bestaande rechten gerespecteerd.

Op de Eurocenter kavels is in een parkeergarage aanwezig met één laag openbaar parkeren (geëxploiteerd door Q-park). In aansluiting op hetgeen tijdens de vergunningverlening werd vastgelegd, wordt in de regels van het bestemmingsplan geborgd dat 180 parkeerplaatsen in deze bouwlaag voor de buurt toegankelijk blijven.

##### **Parkeren in de openbare ruimte**

In het plangebied zijn ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig. Hier geldt een betaald parkeerregime. De parkeerdruk op straat Vivaldi is hoog. Als gevolg van onderliggend bestemmingsplan verslechtert de parkeersituatie niet.

#### **6.3 Openbaar vervoer**

Vivaldi is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Station RAI grenst aan het plangebied, naast de trein is hier ook een metrohalte waar twee verschillende lijnen stoppen. Voor station RAI zijn diverse bushaltes. Daarnaast ligt aan de Europaboulevard de eindhalte van tram 4. Op dit moment wordt ten noorden van Vivaldi de spoorcapaciteit uitgebreid en worden het station en de aangrenzende openbare ruimte opnieuw vormgegeven waarbij het reizigerscomfort zal worden verhoogd.

De bediening van het openbaar vervoer in en nabij het plangebied kan mogelijk veranderen na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Voorts is het verleden een studie uitgevoerd naar de aanleg en de ruimtelijke inpassing van de traminfrastructuur in het plangebied tussen station Amsterdam Zuid en de tramkeerlus nabij station Amsterdam RAI. Hoewel er momenteel geen concrete plannen wordt deze traminfrastructuur aan de orde zijn, wordt in zoverre rekening gehouden met deze mogelijkheid dat dit

bestemmingsplan een eventuele tramverbinding niet onmogelijk maakt. De bebouwing in het zuiden van het plangebied wordt conserverend bestemd waarmee de fysieke ruimte voor een eventuele tramverbinding ongewijzigd blijft. Het gaat hierbij om een reservering voor langere termijn (2030+).

## **6.4 Langzaam verkeer**

### **Ontsluiting**

Vivaldi kan in de toekomst goed door het langzaam verkeer worden doorkruist. In de huidige situatie loopt de ontsluiting oftewel via de De Boelelaan en de Antoni Vivaldistraat of de Tomasso Albinonistraat, oftewel via het fiets en voetpad vanaf de Europaboulevard. In de toekomst komt daar de voetbrug ten noorden van de Zorgvlied kavel, en de fietstunnel vanaf het Beatrixpark, onder de A10 en de sporen door, bij. Op het moment dat deelgebied Ravel wordt ontwikkeld, zal de Mahlerlaan worden doorgetrokken tot aan de Antoni Vivaldistraat, zodat het plangebied vanaf dan ook vanaf de westzijde goed bereikbaar is.

### **Fietsparkeren**

In de openbare ruimte is geen of zeer weinig plaats voor fietsrekken. Om het fietsgebruik te stimuleren en om een chaos aan gestalde fietsen te voorkomen, is het realiseren van voldoende inpandige fietsenstallingen essentieel. De fietsenstallingen dienen bij voorkeur inpandig en makkelijk toegankelijk te zijn.

## **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 de knelpunten. De knelpunten zelf liggen echter niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels 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.

## **Hoofdstuk 7            Geluid**

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

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij bestemmingsplannen die nieuwe geluidgevoelige objecten toestaan in de geluidzone van (spoor)wegen of industrieterreinen dan wel indien sprake is van aanleg en reconstructie van wegen met een maximale snelheid van 50 km/h.

Aangezien het bestemmingsplan niet voorziet in de aanleg en/of reconstructie van een (spoor)weg en er geen sprake is van het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige bebouwing, behoeft er geen nader onderzoek op grond van de Wet geluidhinder plaats te vinden.

Ten overmoede wordt nog opgemerkt dat als gevolg van dit bestemmingplan wordt geen significant extra verkeer verwacht. Derhalve neemt wegverkeerslawaaï ook niet bedoendend toe bij de bestaande geluidgevoelige bebouwing, zoals wonen in de omgeving. Ten behoeve van dit bestemmingsplan worden enkele erfwegen aangelegd dan wel aangepast, maar dit heeft ook niet tot gevolg dat wegverkeerslawaaï significant zou toenemen bij geluidgevoelige objecten in de omgeving.

### **Conclusie**

Vanuit de Wet geluidhinder en uit het principe van goede ruimtelijke ordening zijn er geen belemmeringen die aan vaststelling en realisatie van het plan in de weg staan.



## Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

### 8.1 Algemeen

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

### 8.2 Toetsingskader

#### 8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven.

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

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2010
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2005

	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	2005
--	---	--	------

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof 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 (tabel 1).

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

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m <sup>3</sup>	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m <sup>3</sup> Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

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

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



## 8.2.2 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 heirna). 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.

## 8.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

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

Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

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 (ca. 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.

Project	Wonen	Kantoren en voorzieningen
<b>NSL totaal Flanken</b>	<b>700.000</b>	<b>1.100.000</b>
<b>Bestemmingsplan:</b>		
<b>In werking</b>		
Kop Zuidas	60.000	147.000
Beethoven, eerste fase		46.300
Kenniskwartier Zuid, eerste fase	19.000	45.500
Kenniskwartier Zuid, tweede fase		90.000
Kenniskwartier Noord West		41.000
Gershwin	169.500	95.720
VUmc (toevoeging)		140.000
Ravel, studentenhuisvesting	40.000	1.000
Mahler	30.000	170.000
Fred. Roeskestraat	20.970	33.310
Amsterdam RAI		45.000
Kenniskwartier Noord	80.000	63.000
Parnas		15.000
Atrium		25.000
<b>Totaal in werking</b>	<b>419.470</b>	<b>957.830</b>
<b>In ontwerp ter inzage</b>		
Ver- en nieuwbouw Prinses Irenestraat 31-33		5.000
Ravel	150.000	50.000
Vivaldi		80.000
<b>Totaal ter inzage</b>	<b>150.000</b>	<b>135.000</b>
<b>RESTPROGR. NSL VOOR BP-en</b>	<b>130.530</b>	<b>17.170</b>

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van het kantoor- en voorzieningenprogramma met maximaal 80.000 m<sup>2</sup> bvo. Omdat in de nabije toekomst voorzieningen op andere locaties binnen de Zuidas Flanken wegbestemd zullen worden (vanwege transformatie naar andere functies, zoals wonen), ontstaat er ruimte voor de realisatie van extra kantoren en voorzieningen in Vivaldi. Gezien het nog resterend programma voor wonen, kantoren en voorzieningen en de hierboven genoemde ontwikkelingen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, binnen de uitgangspunten van het NSL.

#### **8.2.4 Besluit gevoelige bestemmingen**

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie 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 blijven gelden 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 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.

Enmalig 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. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

### 8.2.5 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 orderingsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

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

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

### 8.3 Onderzoeken

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

## 8.4 Conclusie

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



## 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.

Over de A10-zuid dat in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied ligt worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Na realisering van het project ZuidasDok (ondertunneling van een deel van de A10) zal het vervoer van LPG (de meest bepalende gevaarlijke stof) niet meer mogelijk zijn. In het ontwerptractébesluit is vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C.

Verder loopt in de nabijheid van het plangebied een hoge druk aardgasleiding.

Hieronder worden de risico's van deze bronnen voor de omgeving omschreven.

## 9.2 Regelgeving

### 9.2.1 Beleid externe veiligheid

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.

### 9.2.2 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. Per 1 april 2015 is deze wet gewijzigd door de zogenaamde Wet basisnet. Doel van het basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is.

Langs of op de basisnetroutes worden zones aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is. Zo is in de Regeling Basisnet de ligging van het risicoplafond voor het plaatsgebonden risico (PR) en (indien ingesteld) de ligging van het risicoplafond voor het groepsrisico (GR) bepaald. Per wegvak, spoortraject en vaarroute wordt de afstand bepaald waar het PR contour niet meer dan  $10^{-6}$  mag zijn (PR-plafond) en (indien ingesteld) waar het PR contour niet meer dan  $10^{-7}$  of  $10^{-8}$  mag zijn (GR-plafond).

Regelmatig wordt onderzocht of in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen één of meer risicoplafonds worden overschreden. Indien nodig, worden er maatregelen getroffen aan de vervoerszijde. De maatregelen kunnen variëren van technische aanpassingen aan het vervoer tot aan aanpassingen aan de infrastructuur, met als ultimatum remedium: routing.

De ruimtelijke regels zijn opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). De regeling in het Bevt kan samengevat worden als volgt:

- Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-6}$  per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan.
- Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.
- Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten.
- Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.
- Binnen het invloedsgedebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt er een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten



rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

- Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in de volgende gevallen:
  1. het groepsrisico is niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
  2. het groepsrisico in de toekomstige situatie:
    - a. met niet meer dan tien procent toeneemt en
    - b. de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.
- Er geldt tevens een motiveringsplicht als nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten in de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

In de plasbrandaandachtsgebieden gelden er naast de hierboven genoemde aanvullende motiveringsplicht, tevens aanvullende bouweisen ten aanzien van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten op grond van het Bouwbesluit 2012.

### 9.2.3 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- Ietailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan  $10^{-8}$  per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

## 9.3 Resultaten onderzoeken

### 9.3.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico als gevolg van de flankprojecten en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlage 7).

De flankprojecten van de Zuidas liggen aan de A10 Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de flankprojecten. De verschillende onderdelen van het voor u liggende rapport

kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende flankprojecten: Amsterdam RAI, Beethoven, Frederik Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

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

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

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

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

### **9.3.2 Projectsamenhang onderzoek**

In aanvulling op de Zuidasbrede studie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan (zie het rapport van AVIV d.d. 9 oktober 2015 als bijlage 8).

#### *Basisnetafstand*

De A10 maakt uit van het landelijke Basisnet. In de Regeling Basisnet is de ligging van het PR-plafond bepaald op 0 meter. Dit betekent dat er geen verdere belemmeringen zijn om (beperkt) kwetsbare objecten in Vivaldi toe te staan.

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is berekend voor de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10-Zuid voor een kilometer aan weerszijde van het plangebied. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor dit beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde.

Het groepsrisico van de noordelijke rijbaan wordt grotendeels bepaald door bebouwing ten westen van bestemmingsplan Vivaldi. Het groepsrisico voor en na de realisatie van bestemmingsplan Vivaldi is nagenoeg gelijk. Het groepsrisico van de zuidelijke rijbaan wordt in de huidige situatie eveneens grotendeels bepaald door bebouwing ten westen van het bestemmingsplan. Door bestemmingsplan Vivaldi verschuift de hoogstscorende kilometer in oostelijke richting. Het groepsrisico neemt toe met een factor 5.

In onderstaande tabel wordt het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde voor de kilometer met het hoogste groepsrisico conform de regeling Basisnet weergegeven.

Bebouwing	Factor
Huidig	7.1
Toekomstig	18.2

*Het groepsrisico als factor t.o.v. oriëntatiewaarde*

Ter aanvulling op deze berekeningen conform het Bevt is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het groepsrisico feitelijk veel lager ligt als die wordt bepaald aan de hand van de werkelijk vervoerde hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Bovendien kan het groepsrisico in de toekomst tot een minimum beperkt worden indien de tunnel een "c" categorie krijgt hetgeen betekent dat er geen brandbaar gas (Ipg) vervoerd kan worden. In het ontwerptractébesluit ZuidasDok is vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C.

Bebouwing	Transportintensiteit	Factor
Huidig	2012	2.1
Toekomstig	2030 (C-tunnel)	0.01

*Groepsrisico als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde met feitelijke vervoerseenheden en categorie C-tunnel*

#### *Plasbrandaandachtsgebied*

De nieuw te ontwikkelen A10-zone ligt in de directe nabijheid van de A10, waar een plasbrandaandachtsgebied (PAG) geldt. PAG's worden ingesteld langs routes waar grote hoeveelheden benzine of andere vloeibare brandstoffen worden vervoerd. Als er een ongeluk met een tankwagen gebeurt, kan er een plasbrand ontstaan. Om de gevolgen hiervan voor de omgeving te beperken, moet men voor nieuwe gebouwen in het PAG (zone van 30 meter langs de aangewezen routes) bouwkundige maatregelen treffen die in het Bouwbesluit en daaronder hangende Regeling Bouwbesluit worden voorgeschreven.

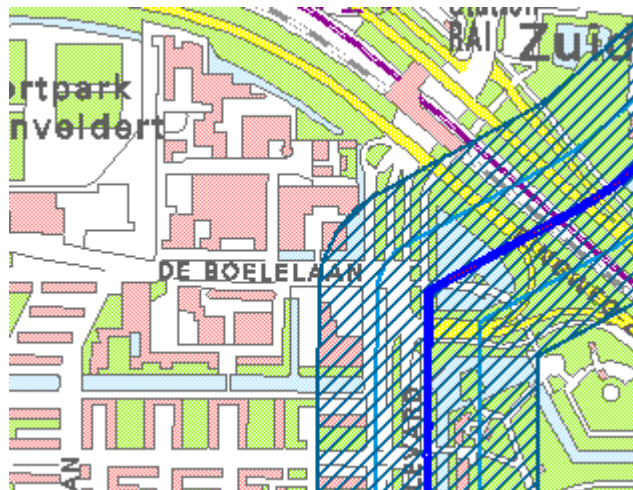
In de huidige situatie liggen de kavels waarop nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd buiten de 30 meter zone vanaf de A10. Met de verbreding van de A10 (in het kader van het project ZuidasDok) zal het PAG echter verschuiven en zullen de bouw kavels binnen de 30 meter zone vallen. Ondanks de potentiële plasbrandrisico's is het nog steeds wenselijk om de kavels in ontwikkeling te nemen. Gelet op de beperkte fysieke ruimte is er geen plaats om de bouw kavels te verkleinen. Om te voldoen aan de ambities van het Rijk, provincie en Amsterdam om hier een internationale toplocatie voor werken te realiseren, is de benutting van deze kavels essentieel. Hiermee wordt wel in beschouwing genomen dat de potentiële risico's beperkt kunnen worden door middel van maatregelen. Deze maatregelen worden in Bouwbesluit verplicht vergeschreven. Op dit moment zijn Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam de doelmatigheid van generieke maatregelen aan de bron aan het onderzoeken. Hierbij kan gedacht worden aan een sloot of aan een scherm die de brandende plas opvangt waardoor brand niet bij de gebouwen kan komen.

#### *Overig*

Tot slot wordt opgemerkt dat na ondertunneling een deel van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar verwachting via de A9 zal rijden. Indien uit monitoring blijkt dat er geen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen meer via de A10 worden vervoerd, kan de Minister van Infrastructuur en Milieu de risicoplafonds aan te passen en het PAG op te heffen.

### 9.3.3 Risico's vanwege aardgasleiding

In de nabijheid van het plangebied loopt een hoge druk aardgasleiding van de Gasunie, zie onderstaane figuur.



*Ligging aardgas leiding*

De buitenste lijn op bovenstaande figuur geeft de zogenaamde 1% letaliteitsgrens van de aardgasleiding weer. De lichtblauwe lijn duidt de 100% letaliteits-grens aan. Het plangebied valt buiten het 100% letaliteitsgebied. Voor zover het plangebied binnen het 1% letaliteitsgebied (het invloedsgebied) valt, worden hier geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Derhalve zijn de bepalingen met betrekking tot plaatsgebonden risico niet van toepassing. Tevens behoeft het groepsrisico geen verantwoording.

## 9.4 Verantwoording

### 9.4.1 De Verantwoordingsplicht

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

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

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

### 9.4.2 Bronmaatregelen

#### Routering vervoer van gevaarlijke stoffen

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

het landelijk Basisnet.

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

### **Ontwikkeling Dok**

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het besluit om het Dok te realiseren nog niet definitief genomen. In het ontwerp-tracébesluit staat wel vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C. Dit betekent dat onder andere vervoer van LPG niet is toegestaan. Hierdoor wordt het groepsrisico bijna tot verwaarloosbaar niveau gereduceerd.

#### **9.4.3 Effectmaatregelen**

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

Het bestemmingsplan maakt in de directe nabijheid van de A10, in de zogeheten A10 zone bebouwing mogelijk. Door de verbreding van de A10 (project ZuidasDok) zal een deel van de bebouwing binnen de 30 meter zone vallen. Vanwege de beperkte fysieke ruimte is projectering van deze bebouwing buiten de 30 meter zone niet mogelijk.

#### **9.4.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid**

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Organisatorische maatregelen zijn van belang om adequaat op te treden bij calamiteiten.

Onderliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies mogelijk voor mensen met beperkte zelfredzaamheid.

#### **Voldoende bedrijfshulpverleners**

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

#### **Gebouwingang haaks op de risicobron**

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

Onderliggend bestemmingsplan maakt nieuwe bebouwing langs de A10 mogelijk via een uit te werken bestemming. In het uitwerkingsplan kunnen nadere regels gesteld worden ten aanzien van de ontsluiting van gebouwen.

### **Gebiedsontsluiting**

In de ruimtelijke inventarisatie is verder per flankproject de ontsluiting beschreven van het langzaam en het gemotoriseerd verkeer. Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. Bij project Vivaldi vormt de ontsluiting van het plangebied geen nader aandachtspunt.

#### **9.4.5 Hulpverlening**

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de rapportage nader toegelicht.

### **Bereikbaarheid**

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten.

### **Bluswatervoorziening**

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

### **Hulpverleningscapaciteit**

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

#### 9.4.6 Advies Regionale Brandweer

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft namens de Veiligheidsregio een advies gegeven met betrekking tot externe veiligheid waarbij wordt geadviseerd vanuit het perspectief van de hulpverlening en rampbestrijding (Advies Externe Veiligheid Bestemmingsplan Vivaldi, 16 juli 2015, zie bijlage 9). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobron die effect heeft op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

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

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

- bij de constructie van gebouwen rekening houden met de effecten van ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen;
- personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- waar mogelijk noodplannen opstellen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen en deze oefenen.

#### 9.4.7 Overwegingen

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden. Als gevolg van dit bestemmingsplan neemt het groepsrisico nader toe.

Het feitelijke groepsrisico ligt veel lager dan hetgeen met het risicoplaafond wordt berekend. In de toekomst zal het groepsrisico significant afnemen als het vervoer van brandbare gassen niet meer over de A10-Zuid mogen vervoerd worden (categorie C-tunnel). De ontwikkeling van kavels langs de A10, als onderdeel van de Amsterdam Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet maakt daarvan onderdeel uit. De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

### 9.5 Conclusie

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





## Hoofdstuk 10 Bodem

### 10.1 Algemeen

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

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

### 10.2 Regelgeving

#### 10.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

#### 10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

### ***Bodemkwaliteitskaart Amsterdam***

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



*Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer*

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

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

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

## **10.3 Conclusie**

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

## Hoofdstuk 11 Water

### 11.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Vervolgens worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

### 11.2 Regelgeving

#### 11.2.1 Waterwet

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

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

### 11.2.2 Nationaal waterplan

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

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

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

### 11.2.3 Waterbesluit

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

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

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

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

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

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

#### 11.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015

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

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

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

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

#### 11.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

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

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

#### 11.2.6 Keur AGV

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

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in

beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

### **11.2.7 Legger**

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

### **11.2.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015**

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

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

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

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

## **11.3 Waterbeleid Zuidas**

In de Visie Zuidas 2009 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

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

waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht en aan de zuidzijde de Boelegracht.

Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

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



Figuur 13: water in Zuidas

## 11.4 Watertoets

Het Ingineursbureau van de gemeente Amsterdam (IBA) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de waterhuishoudkundige effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen die in het plangebied Vivaldi zullen optreden. Het IBA rapport van 20 februari 2015 is opgenomen als bijlage 10 bij de toelichting.

### **Waterkeringen**

Het plangebied ligt binnen Dijkkring 14, waarvoor in de Waterwet een overstromingsrisico vanuit rivieren en de zee van 1/10.000 jaar is opgenomen. Het plangebied is gelegen in de Binnendijkse Buitenveldertse polder, die beschermd is met een regionale waterkering met een IPO klasse V met een overschrijdings-frequentie van 1/1.000 jaar.

Het plangebied valt minimaal 85 m buiten de beschermingszones van waterkeringen. Wijzigingen binnen het plangebied hebben zodoende geen effect op de waterveiligheid en vallen zodoende niet onder beperkingen van het waterschap vanwege de aanwezigheid van een waterkering.

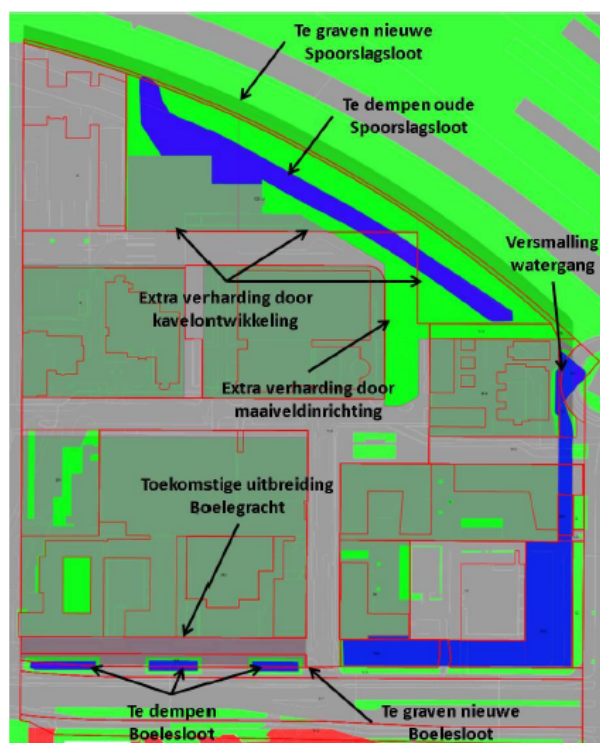
### **Oppervlaktewater**

Binnen het plangebied vallen De Spoorlagsloot, de watergang ten westen van de Europaboulevard en de Boelesloot / -gracht, allen onderdeel van de Binnendijkse Buitenveldertse polder (streefpeil NAP -2,0 m).

### **Waterberging**

De bestaande Spoorlagsloot (circa -3.400 m<sup>2</sup>), een gedeelte van de watergang langs de Europaboulevard (lokale versmalling, circa -20 m<sup>2</sup>) en een gedeelte van De Boelesloot (lokale versmalling, circa -320 m<sup>2</sup>) worden gedempt (totaal -3.740 m<sup>2</sup>). Er wordt een nieuwe Spoorlagsloot (circa +3.530 m<sup>2</sup>, waarvan circa +760 m<sup>2</sup> binnen het plangebied) gegraven en De Boelesloot wordt aan de noordzijde verbreed (circa +790 m<sup>2</sup>) (totaal +1.550 m<sup>2</sup>). De toename van de verharding (circa 7.360 m<sup>2</sup>) resulteert in circa 1.100 m<sup>2</sup> wateropgave. Op onderstaande figuur zijn hierboven genoemde ingrepen weergegeven.





*Geplande wijzigingen in het plangebied*

De totale waterbergingsopgave voor het plangebied is 3.290 m<sup>3</sup>. Deze is opgenomen in de actuele waterbalans Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. De waterbalans Zuidas mag nooit negatief zijn: er dient Zuidas breed te allen tijde een overschot aan watercompensatie te zijn voor de toename aan verhard oppervlak. Op het niveau van de deelgebieden kan de waterbalans echter wel (tijdelijk) negatief zijn.

De waterbergingsopgave van deelgebied Vivaldi wordt onder meer opgevangen met de realisatie van de nieuwe Spoorslugsloot aan de noordzijde van Vivaldi buiten het plangebied (circa +2.770 m<sup>3</sup>) en extra water in deelgebied Ravel rond het nieuwe sportpark.

Alle wijzigingen binnen het plangebied (dempingen, verhard oppervlak) moeten worden aangevraagd via een watervergunning, waarbij van belang is dat in de aanvraag wordt aangetoond dat de actuele waterbalans Zuidas positief blijft.

### **Waterafvoer**

In de hydraulische effectenstudie van 2013 zijn de effecten van de ontwikkelingen in het watersysteem in de Zuidas bepaald. In de situatie uit 2013 is de maatgevende waterstand (optredend bij een bui van 55 mm in 4 uur) in het plangebied NAP -1,65 m. Voor de eindsituatie (2030) wordt een maatgevende waterstand in het plangebied van NAP -1,68 m berekend. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie (daling van de maximale waterstand van 3 cm). Alle watergangen binnen het plangebied zijn in de eindsituatie voldoende gedimensioneerd om aan de benodigde afvoer capaciteit te voldoen en het hydraulisch functioneren van het watersysteem te garanderen.

Voor de waterkwaliteit is het van belang dat er sprake is van voldoende doorstroming in de watergangen. De structuur van het watersysteem verandert niet gedurende de ontwikkeling van het plangebied, waardoor er naar verwachting geen verandering in de waterkwaliteit optreedt.

Het is van belang dat tijdens de transitiefase naar het eindbeeld de waterafvoerende functie van de Spoorlagsloot en de Boelesloot/-gracht in stand gehouden wordt.

### **Grondwater**

De freatische (=ondiepe) grondwaterstand in het plangebied varieert globaal tussen NAP -2,4 m en -1,4 m. De natuurlijke seizoensfluctuaties zijn circa 30 cm. In het algemeen is de grondwater-stroming in de richting van de omliggende watergangen (streefpeil NAP -2,0 m). Het diepere grondwater in het eerste watervoerend pakket heeft een stijghoogte van circa NAP -3,2 m ter plaatse van het plangebied. Dit betekent dat er inzijing plaatsvindt van het ondiepe (freatische) grondwater naar het diepe grondwater. Het diepe grondwater stroomt richting het zuidwesten.

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm. Bij kruipruimteloos bouwen geldt dat een ontwateringsdiepte van 0,50 m beneden maaiveld slechts met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen overschreden mag worden. Wanneer met kruipruimte wordt gebouwd, geldt dat een ontwateringsdiepte van 0,90 m beneden maaiveld slechts met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen overschreden mag worden. Ook mag in omliggende gebieden met bestaande bouw geen, of slechts verwaarloosbare verslechtering van de grondwatersituatie optreden. Verder kunnen beheerders van kabels, leidingen, wegen, sporen en openbaar groen binnen de randvoorwaarden van de gemeentelijke grondwaternorm aanvullende eisen stellen aan de ontwatering.

De ontwikkeling van deelgebied Vivaldi leidt voornamelijk tot een verlaging van de freatische (ondiepe) grondwaterstand met maximaal 0,45 m. Het invloedgebied van de verlegging van de Spoorlagsloot (het gebied waarbinnen een verhoging of verlaging van de freatische grondwaterstand van meer dan 0,1 m plaatsvindt) ligt tussen de kelderconstructies van de bebouwing ten noorden van de Domenico Scarlattilaan (zuidelijke begrenzing) en de tunnelconstructie van de Noord-Zuidlijn (noordelijke begrenzing). De realisatie van bebouwing (inclusief ondergrondse constructies op de nieuwe bouwkvelds) en aanpassingen aan De Boelesloot en de watergang langs de Europaboulevard hebben slechts beperkte en zeer lokale effecten.

De ontwikkeling van het deelgebied Vivaldi heeft daarmee een beperkte invloed op de freatische (ondiepe) grondwaterstand in het gebied. Om in de huidige- en toekomstige situatie te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen moet de maaiveldhoogte in de Tommaso Albinonistraat ten noorden van de Barbara Strozziilaan en het oostelijk deel van de Domenico Scarlattilaan, zoals gepland, worden verhoogd tot minimaal NAP -0,9 m en in het overige deel van het plangebied de huidige maaiveldhoogte gehandhaafd blijven.

De ontwikkelingen in het plangebied vinden in de freatische laag plaats en hebben geen invloed op WKO-installaties in de omgeving. Bij de realisatie van nieuwe WKO-installaties mag men de reeds in de omgeving aanwezige WKO-installaties en de hierbij behorende invloedgebieden niet negatief beïnvloeden. Voor WKO-installaties moet een watervergunning worden aangevraagd.

Tot slot is het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) en permanente polderconstructies in principe niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. Bij delen van ondergrondse constructies die uitsteken buiten de bebouwing in openbaar gebied moet minimaal 1,5 m gronddekking (afstand maaiveld en bovenzijde ondergrondse constructie) aanwezig zijn om bomen op de constructie te kunnen realiseren en kabels en leidingen over de constructie heen te kunnen laten lopen. Geadviseerd wordt om op de constructie een drainagelaag te realiseren om de grondwaterafstroming te bevorderen (bijvoorbeeld 0,15 m grind).

### **Hemelwater**

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater. In het plangebied wordt gescheiden riolering toegepast, bestaande uit een hemelwater-(HWA) en vuilwaterriolering (DWA). Het hemelwater van het plangebied wordt met straatkolken en (in pandige) regenpijpen verzameld om vervolgens via hemelwaterriolering te worden afgevoerd. Bij een eventueel tekortschieten van de hemelwaterafvoer wordt de neerslag geborgen in het straatprofiel. Om wateroverlast in deze situatie te voorkomen moet de maaiveldhoogte aflopen richting de omliggende watergangen.

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

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

Neerslag die via drukbereden straten (met meer dan 5.000 voertuigbewegingen per etmaal) afstroomt moet afgevoerd worden naar een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel of gezuiverd worden voor lozing op het oppervlaktewater. Binnen het plangebied zijn geen drukbereden straten voorzien.

### **11.5 Conclusie**

Uit de waterparagraaf blijkt dat het bestemmingsplan geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de waterhuishouding in het plangebied of de omgeving daarvan. Met de benodigde maatregelen genoemd in de waterparagraaf (zoals aanleg van maaiveld op een bepaalde hoogte) wordt rekening gehouden bij de uitvoering van werkzaamheden. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is er overleg gevoerd met de waterbeheerder die met de uitkomsten van de onderzoek akkoord is gegaan. Derhalve vormt het aspect water geen belemmering voor dit bestemmingsplan.



## Hoofdstuk 12      Natuur en Landschap

### 12.1 Algemeen

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

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

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

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

### 12.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

#### 12.2.1 Natuurbeschermingswet

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

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

#### 12.2.2 Flora- en faunawet

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

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

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

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

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

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

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

### **12.3 Resultaten onderzoeken**

Het plangebied is geen beschermd natuurgebied. Tevens zijn er in de nabijheid van het plangebied geen Natura2000-gebieden gelegen, waarop een negatief effect te verwachten valt. De Botshol is het dichtstbijzijnde gebied met deze status en bevindt zich op +/- 16 km afstand. Externe werking is niet aannemelijk. De Natuurbeschermingswet heeft derhalve geen consequenties.

Het plangebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur, zoals aangewezen in Rijks- en provinciaal beleid. Het Amsterdamse Bos – op enkele honderden meters afstand gelegen – en Amstelland maken deel uit van de EHS. Effecten op deze Provinciale structuur zijn echter niet te verwachten.

Voor dit plangebied gaat het vooral om soortbescherming, oftewel de Flora- en faunawet is hier relevant.

In verband met de voorgenomen ontwikkelingen is een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna, zie het (concept) Natuurwaardenonderzoek Bestemmingsplangebied Vivaldi van de Dienst Ruimtelijke Ordening van december 2014 als bijlage 11. Uit het onderzoek blijkt het volgende.

- Een deel van de huidig aanwezige bebouwing en de te kappen bomen in de huidig aanwezige groenstroken betreft namelijk een geschikt biotoop voor vleermuizen. Tevens betreffen deze bomen en het aangrenzende groen een geschikte foeragerbiotoop en vliegrouwe voor vleermuizen. Om daadwerkelijk vast te kunnen stellen of vleermuizen op de daarvoor geschikt geachte locaties in het onderzoeksgebied voorkomen is een vleermuisonderzoek uitgevoerd conform het \*Vleermuisprotocol

van 2013. Hieruit is gebleken dat de meest noordelijke groenstrook in het plangebied wordt gebruikt als foerageergebied en als vliegroute. Verblijfplaatsen in bomen en gebouwen zijn niet aangetroffen. Voor het aantasten van de functionaliteit van de verblijfplaatsen (vliegroute en foerageergebied) dient een ontheffing te worden aangevraagd op grond van art. 11 uit de Flora- en faunawet. Gelet op de aanwezige groen in de nabijheid van het plangebied (al dan niet in samenhang met maatregelen, zoals het versterken van groen o.i.d.), is het aannemelijk dat de ontheffing verkregen kan worden.

- In het onderzoeksgebied zijn geen nesten waargenomen van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. In het onderzoeksgebied is wel één nest van een bosrietzanger waargenomen. Dit nest is, mits in gebruik, slechts in de broedperiode (maart- augustus) beschermd.
- In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen.
- In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde vissen en amfibieën aangetroffen.

## **12.4 Conclusie**

Het plangebied ligt niet in een wettelijk beschermd natuurgebied. In het plangebied komen alleen algemene dier- en plantensoorten voor. De geplande ruimtelijke ontwikkelingen voor Vivaldi conflicteren, mits rekening wordt gehouden met de algemene zorgplicht, niet met de Flora- en faunawet. Onderliggend bestemmingsplan is niet in strijd met de relevante wet- en regelgeving voor gebied- en soortenbescherming.





## Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

### 13.1 Bezinning

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezinning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO- norm. Deze norm wordt door vele gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO- norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, 21 maart (of 21 september) wordt meestal als maatgevende datum gehanteerd.

In het bestemmingsplan Vivaldi is nieuwbouw alleen in de A10-zone mogelijk. In de nabijheid van de A10-zone bevinden zich geen woningen. Ook voor de nabijgelegen kantoren verandert er weinig. De schaduw van de nieuwbouw valt niet over de kantoren ten zuiden van de toekomstige Domenico Scarlattilaan. De nieuwbouw kan enkel een beperkte invloed hebben op de kantoortoren aan de Antonio Vivaldistraat. Ook daar zal na de nieuwbouw de zon van 21 maart tot en met 21 september tussen 10 en 16 uur meer dan 3 uur de kantoren kunnen bereiken. De schaduw van de te ontwikkelen gebouwen valt hoofdzakelijk over de infrastructuurbundel van de Ringweg A10 en de treinsporen.

### 13.2 Windhinder

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Voor de kavels 12 en 13 met de geplande hoogbouw in de A10-zone wordt geen gedetailleerd eindbestemming gegeven, maar een globaal uit te werken bestemming met meerdere invullingsmogelijkheden. Gelet hierop is het niet mogelijk in dit stadium een concreet windhinderonderzoek uit te voeren. Zodra de definitieve verkaveling is bepaald wordt bij het uitwerkingsplan dan wel voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunning een windhinderstudie uitgevoerd (zie de regeling in artikel 15, lid 15.2.1, onder c). Voor kavel 14 wordt wel een globaal eindbestemming gegeven. In de bestemming Horeca - 2 worden slechts de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgenomen die zodanig flexibel zijn dat ze op meerdere manieren kunnen ingevuld worden. In artikel 7, lid 7.3 is geregeld dat van ontwikkelaar een windtunnelonderzoek kan verlangd worden om windhinder te voorkomen cq. beperken.

### 13.3 Luchthavenindulingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Bij besluit van 15 oktober 2015 is het LIB gewijzigd op het aspect vliegveiligheid. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

De genoemde beperkingen betreffen:

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het

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

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

Het voorliggende plan valt binnen het hoogtebeperkingengebied en binnen de toetszone voor lasers en windturbines. Omdat dit bestemmingsplan geen aangewezen bestemmingen met laserinstallaties of windmolens toestaat, zijn deze laatstgenoemde beperkingen niet relevant.

Het gewijzigde LIB maakt ten aanzien van hoogtebeperkingen onderscheid tussen "algemene hoogtebeperkingen" (bijlage 4) en hoogtebeperkingen in verband met radar (bijlage 4a). Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, en op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en in bijlage 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximum waarden.

In verband met de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit zijn relevante bestaande plannen via een pretoets onderzocht op haalbaarheid in relatie tot viegveiligheid. Op basis van de uitgevoerde pretoetsen is een aantal specifieke plannen opgenomen onder de nieuw toegevoegde uitzonderingsbepalingen (artikel 2.2.2, vierde lid en artikel 2.2.2a, derde lid LIB). In de uitzonderingsbepalingen wordt verwezen naar bijlagen waarin specifiek verwezen wordt naar de gepretoetste plannen die positief zijn beoordeeld (bijlagen 7 en 8 Luchthavenindelingbesluit) of voorwaardelijk positief zijn beoordeeld (bijlage 8a Luchthavenindelingbesluit).

De voorwaarde behorende bij bijlage 8a heeft betrekking op de inzet van de bestaande militaire radar bij Soesterberg voor civiel gebruik. In onderdeel b van het vierde lid is bepaald dat de in bijlage 8a genoemde plannen doorgang kunnen vinden onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. Aan deze voorwaarde is inmiddels voldaan op grond van de daarover afgesloten bestuursovereenkomst. Als gevolg daarvan staat dit onderdeel van het wijzigingsbesluit de vaststelling van bestemmingsplannen niet in de weg, evenmin als de verlening van omgevingsvergunningen en de aanvang van de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de plannen zoals opgenomen in bijlage 8a.

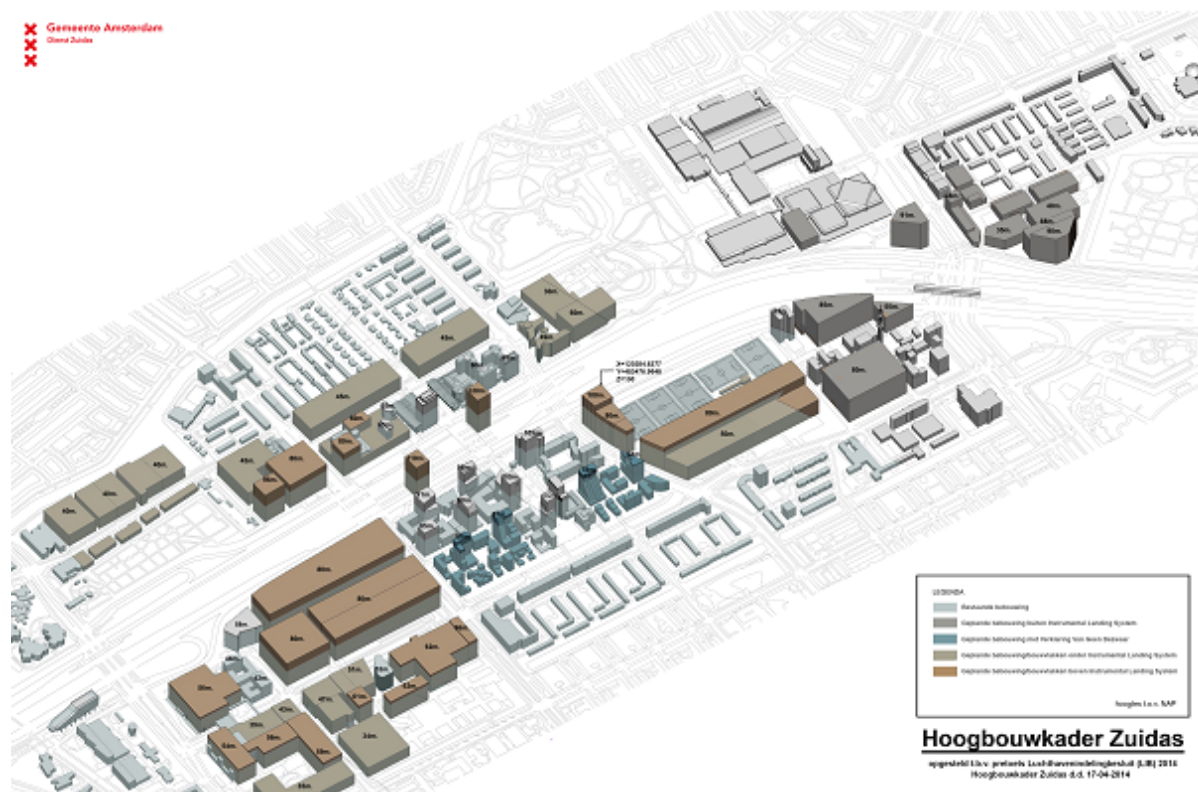
Voor voorliggend plan heeft zowel artikel 2.2.2 als artikel 2.2.2a Luchthavenindelingsbesluit betekenis, in die zin dat de voorgenomen bouwhoogte door zowel het toetshoogtevlak radar gaat (artikel 2.2.2a), als door de algemene toetshoogte (artikel 2.2.2).

In bijlage 7 bij artikel 2.2.2, lid 5, Luchthavenindelingbesluit worden plannen aangegeven die worden uitgezonderd van de hoogtebeperking in het eerste lid. Een van die plannen betreft Amsterdam Zuid – Zuidas, Hoogbouwkader.

In bijlage 8a bij artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b, Luchthavenindelingbesluit, worden de plannen aangegeven die worden uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, Luchthavenindelingbesluit, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. Een van die plannen betreft Amsterdam Zuid – Zuidas, Hoogbouwkader.

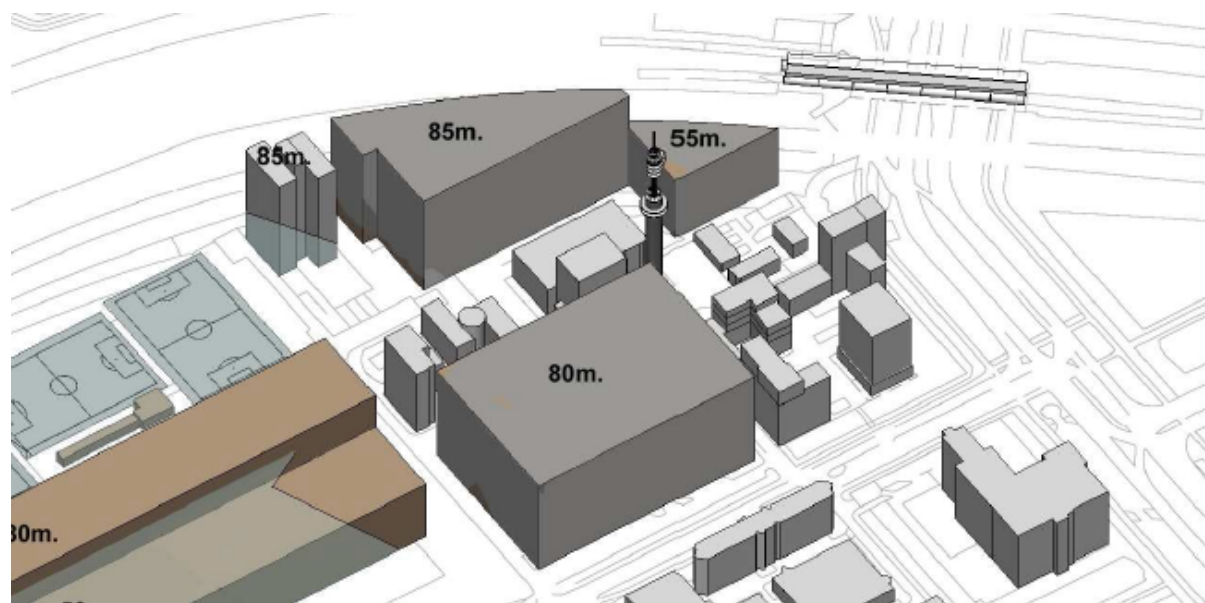
Met het hoogbouwkader wordt bedoeld op het ruimtelijk hoogbouwkader voor de Zuidas zoals dat door de gemeenteraad bij besluit van 5 november 2014 is vastgesteld (Afdeling 3A, nummer 274/925). Het

hoogbouwkader omvat de bestaande bebouwing, de bouwvergunningen en bouwplannen conform vigerende bestemmingsplannen, en nader uit te werken planvlakken op de Zuidas.



Hoogbouwkader Zuidas

Overeenkomstig het Luchthavenindelingbesluit, gezien in samenhang met het Hoogbouwkader Zuidas, kan voor onderhavig plangebied een maximale bouwhoogte worden toegestaan van 80 meter +N.A.P. (zie onderstaande uitsnede van het hoogbouwkader).



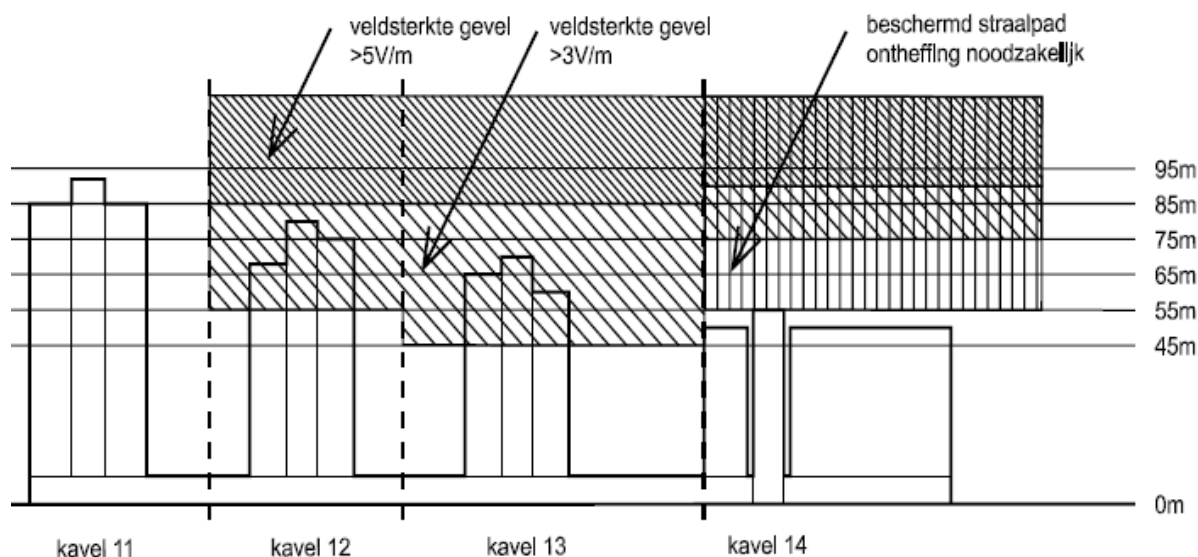
Uitsnede Hoogbouwkader Zuidas

De voorgenomen bouwhoogte past in het vastgestelde Hoogbouwkader Zuidas en hiermee is het in overeenstemming met het LIB.

### 13.4 Elektromagnetische veldsterkte en straalpaden

De aanwezigheid van de Telecommunicatietoren in plangebied Vivaldi zal, boven een bepaalde bouwhoogte, zorgen voor een verhoogde veldsterkte op de gevel van nieuwbouw in de A10-zone. Een te hoge veldsterkte binnen gebouwen kan zorgen voor storingen van elektronische apparatuur. De (strengste) Europese norm voor maximale veldsterkte binnen gebouwen ("leefniveau") ligt op 3 V/m.

TNO heeft, op basis van gegevens van de vergunninghouders en exploitanten van de zendinstallatie, de te verwachten veldsterkte op verschillende hoogtes op de drie nog te bebouwen kavel in de A10 zone geschat. In de onderstaande tekening is het vlak met de 3 V/m contour op de drie kavels ingetekend. In de tekening zijn tevens de straalpaden ingetekend die over kavel 14 lopen. De maximaal toegestane bouwhoogte voor kavel 14 (55 meter) vormt geen belemmering cq. verstoring voor de straalpaden.



Omdat iedere gevel van nature een zekere demping van de veldsterkte veroorzaakt (zeker als hier in de ontwerpfase rekening mee wordt gehouden) is bouwen in de zone met een veldsterkte van 3 V/m niet onmogelijk. Daarom is in de bovenstaande tekening ook een vlak met de 5 V/m contour ingetekend. TNO verwacht dat het met beschermingsmaatregelen mogelijk is een veldsterkte van 5 V/m op de gevel binnen terug te brengen tot onder de 3 V/m.

Het bestemmingsplan maakt bouwhoogtes mogelijk waarbij de veldsterkte hoger kan zijn dan 3 V/m. Om te voorkomen dat apparatuur binnen het gebouw verstoord worden, dienen boven de maatgevende bouwhoogte aan de gevel maatregelen getroffen worden. Deze eisen worden aan ontwikkelaars meegegeven.

Bij het bepalen van de bouwhoogtes is ook rekening gehouden met de mogelijke effecten op de telecommunicatietoren. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente en KPN. Als onderdeel van de afspraken werd de telecommunicatietoren in 2008 verhoogd met 46 meter om te borgen dat de nieuwe ontwikkelingen geen storend effect hebben op het functioneren van het toren.

Tot slot wordt opgemerkt dat zendmasten geen aantoonbare effecten hebben op de gezondheid van omwonenden.

## **Hoofdstuk 14      Cultuurhistorie en archeologie**

### **14.1    Algemeen**

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

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

### **14.2    Regelgeving**

#### **14.2.1   Monumentenwet**

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

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

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

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

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

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

#### **14.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)**

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast leidt de MoMo leidt op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

#### **14.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland**

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

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

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te

geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

#### **14.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam**

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

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

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

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

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

### **14.3 Resultaten onderzoeken**

#### **14.3.1 Archeologische waarden**

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Vivaldi, met kenmerk BO 14-112, datum november 2014, zie bijlage 12). Het onderzoek heeft betrekking op het gehele plangebied en geeft een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen.

Voor het plangebied is op grond van historisch-topografische onderzoek gebleken dat de archeologische verwachting ter plaatse laag is wat betekent dat archeologische resten een lage trefkans hebben en/of vooral losse vondsten zullen betreffen. Gelet hierop is het plangebied vrijgesteld van archeologische

maatregelen. Dit betekent dat verder archeologisch veldonderzoek niet nodig is. Gelet hierop is geen beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig.

Conform de Monumentenwet geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

#### **14.3.2 Cultuurhistorische waarden**

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft tevens een cultuurhistorisch advies voor het gebied Vivaldi opgesteld. Het gebied dat het bestemmingsplan Vivaldi beslaat, was binnen het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 bedoeld als sportterrein. Voor de oorlog was het nog in gebruik als volkstuinpark. Begin jaren zestig kreeg het zijn huidige vorm als kantoren locatie. Drie gebouwen die dateren van de vroegste ontwikkeling van dit terrein bleven gedurende de transformatie van het gebied intact: het door het bureau van P. Zanstra ontworpen Kantoorgebouw (Antonio Vivaldistraat 50-52, 1968), het Turmac-gebouw (Antonio Vivaldistraat 2-8, H. Salomonson, 1966) en het hotel aan de De Boelelaan 2 (A. Bodon, 1968). Op de in 2013 vastgestelde ordekaarten zijn de twee laatste gebouwen gewaardeerd met een orde 2. Hiermee wordt bedoeld dat het gaat om 'een architectuureenheid met een voor de periode karakteristiek architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld. Het Turmac-gebouw is aangewezen als gemeentelijk monument.

#### **14.4 Conclusie**

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



## Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

### 15.1 Algemeen

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.

### 15.2 Planvorm

Voor de ontwikkeling van de A10 zone (de bestemmingen Horeca - 2 en Gemengd - uit te werken) wordt met dit bestemmingsplan beoogd een flexibele regeling. Het bestemmingsplan is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt. Aan de meest oostelijk gelegen kavel wordt een eindbestemming gegeven. Bij de andere twee kavels is voor een uit te werken bestemming gekozen omdat er verschillende invullingsmogelijkheden zijn waarover op dit moment nog geen duidelijkheid bestaat.

De overige kavels binnen het plangebied worden conserverend bestemd. Hier worden de bestaande functies en bebouwing vastgelegd op de verbeelding en in de regels.

### 15.3 Artikelgewijze toelichting

#### Algemeen

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

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

#### Artikel 1 Begrippen

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

#### Artikel 2 Wijze van meten

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

#### Artikelen 3 t/m 6 en 8 t/m 14

In deze artikelen worden de huidige bestaande dan wel vergunde functies bestemd. De bestaande en/of vergunde functies en bebouwing wordt gerespecteerd.

Met betrekking tot artikel 8, lid 3, onder c in het bijzonder wordt het volgende opgemerkt. De parkeervoorziening bij gebouwencomplex Eurocenter is gedeeltelijk een openbare parkeergarage. Het openbare deel is in beheer bij Q-park. Deze openbare parkeergarage heeft mede een buurtfunctie: het wordt mede gebruikt door gebruikers en bezoekers van gebouwen in de omgeving. De parkeergarage heeft een totale parkeercapaciteit (ca. 500 parkeerplaatsen) dat groter is dan wat passend is bij het programma van het gebouwencomplex Eurocenter. Deze extra parkeercapaciteit is gebaseerd op het uitgangspunt dat het mede gebruikt wordt door de omgeving. Het is van belang dat deze openbare buurtfunctie van de parkeergarage behouden blijft. Daarom wordt ook in het bestemmingsplan geregeld dat (een deel van) de parkeergarage voor het publiek toegankelijk moet blijven. Hiermee wordt aldus voorkomen dat parkeergarage volledig als privé stallingsgarage wordt gebruikt.

## Artikel 7 Horeca - 2

In dit artikel wordt juridisch-planologisch mogelijkheid gegeven om een hotel te realiseren.

In lid 1 worden naast de bestemming hotel zijn tevens overige voorziening toegestaan waarmee de levendigheid in het gebied kan vergroot worden. Verder worden hier overige functies genoemd ter inrichting van het gebied rondom het gebouw.

In leden 2 t/m 4 worden regels ten aanzien van bouwen gegeven. Conform de gebruikelijke stedenbouwkundige eis in de Zuidas dienen parkeergarages bij voorkeur ondergronds dan wel niet zichtbaar / manifest als blinde geveldeel gerealiseerd te worden. Zo wordt in lid 2 bovengrondse parkeergarages in de eerste instantie verboden waarvan weer afgeweken kan worden indien het bouwplan voldoet aan de genoemde criteria inzake situering en zichtbaarheid / herkenbaarheid.

Lid 5 regelt het gebruik van de gronden. Vanwege de hoge geluidsbelasting vanwege de A10 zijn hier alleen functies toegestaan die niet als geluisgevoelige objecten in de zin van Wet geluidhinder kunnen worden opgemerkt. Conform stedelijk beleid zijn tevens gevoelige functies luchtkwaliteit uitgesloten. (Deze twee categorieën komen grotendeels overeen met elkaar.) Voor het gebouw exclusief parkeren geldt een totaal programma van 20.000 m<sup>2</sup> bvo, waarvan maximaal 2.000 m<sup>2</sup> door verschillende voorzieningen mogen worden ingevuld. Van deze metrage mag maximaal 1.500 m<sup>2</sup> als detailhandel worden ingevuld. Deze beperking op voorzieningen komt voort uit de wens om het voorzieningsprogramma van Zuidas te concentreren in het centrumgebied rond het Station Zuid. Verder zijn eisen gesteld aan het maximum aantal parkeerplaatsen conform de in Zuidas gebruikelijke normen.

## Artikel 15 Gemengd - uit te werken

De gronden bestemd als Gemengd - uit te werken maken (samen met bestemming Horeca-2) onderdeel uit van de zogenaamde A10-zone waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, zoals hiervoor beschreven in paragraaf 4.2. Deze gronden zijn op grond van het Tracébesluit Zuidasdok deels ook aangewezen als 'werkterrein'. Binnen de bestemming Gemengd - uit te werken (en voor een klein deel in de bestemming Water) zijn deze gronden aangeduid met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - tracéwet'.

Op grond van het Tracébesluit kunnen op deze gronden tijdelijke werkzaamheden van het Tracébesluit worden uitgevoerd. De gronden die binnen het plangebied Vivaldi als 'werkterrein' zijn aangewezen, hebben een oppervlakte van circa 1.000 m<sup>2</sup>. Op grond van de afspraken die zijn gemaakt tussen het Rijk en de gemeente mag binnen de aangewezen gronden maximaal 500 m<sup>2</sup> als werkterrein gebruikt worden. Indien aan de (tussen het Rijk en gemeente) afgesproken voorwaarden wordt voldaan, bestaat de mogelijkheid om 1.000 m<sup>2</sup> als werkterrein te gebruiken. Over de duur van het gebruik als werkterrein bestaat geen zekerheid. Wel is tussen gemeente en Rijk afgesproken dat het gebruik als werkterrein niet langer zal duren dan vijf jaar na ingebruikname (gerekend vanaf 1 januari 2018). Na beëindiging van het gebruik als werkterrein kan de beoogde ontwikkeling aanvangen. Dat zal ruim binnen de plantermijn van tien jaar het geval zijn. Of de betreffende gronden daadwerkelijk voor de functie tijdelijk werkterrein in gebruik zullen worden genomen, staat op voorhand echter niet vast. Het betreft een reservering. Mocht eerder duidelijk worden dat de gronden niet als werkterrein in gebruik zullen worden genomen, en een reservering niet langer noodzakelijk is, dan kan de beoogde ontwikkeling vanaf dat moment beginnen.

De regeling van artikel 15 voorziet in een juridische inpassing van hetgeen het Tracébesluit met betrekking tot de werkterreinen mogelijk maakt. De regels die betrekking hebben op de werkterreinen, zijn uitsluitend van toepassing op de gronden die zijn aangeduid met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - tracéwet'. Hoewel de voorgenomen programmatische ontwikkeling van de gronden eerst mogelijk is nadat een uitwerkingsplan is vastgesteld, is het gebruik als werkterreinen met de

daarbij benodigde bebouwing juridisch toegestaan, ook voordat uitwerking heeft plaatsgevonden.

Ontwikkeling van de gronden die als werkterrein zijn aangewezen voor een gemengd programma is eerst mogelijk nadat het gebruik als werkterrein feitelijk is beëindigd, dan wel nadat duidelijk is geworden dat het niet langer noodzakelijk is om de gronden voor werkterrein gereserveerd te houden. De gemeente heeft er een belang bij dat zo spoedig mogelijk daarna ook met de daadwerkelijke ontwikkeling kan worden begonnen. Teneinde ook naar ontwikkelende partijen in een zo vroeg mogelijk stadium voldoende juridische zekerheid te kunnen bieden dat de ontwikkeling daadwerkelijk kan plaatsvinden, is van belang dat met het opstellen van het uitwerkingsplan niet hoeft te worden gewacht totdat de gronden zijn vrijgekomen voor ontwikkeling. Dat is ook niet nodig. Wel moet duidelijk zijn dat een bepaalde fasering geldt, waarbij bestuursrechtelijk wordt geborgd dat de werkterreinen in gebruik dan wel daarvoor gereserveerd kunnen zijn en blijven zolang als dat dit in verband met de ontwikkeling van Zuidasdok nodig is.

Overigens zijn de gronden in eigendom van de gemeente Amsterdam. Afspraken met ontwikkelende partijen over het moment van planrealisatie zullen vanzelfsprekend ook via het privaatrechtelijke spoor worden gemaakt, daarbij rekening houdend met de belangen van de Dok-ontwikkeling.

In verband met de uitwerkingsplicht is in lid 15.3, onder a, bepaald dat de gronden slechts mogen worden bebouwd in overeenstemming met een vastgesteld uitwerkingsplan. Van dit bouwverbod zijn in lid 15.3, onder b, onder 1, bouwwerken ten behoeve van tijdelijk werkterreinen ZuidasDok uitgezonderd. Van een gebruiksverbod in afwachting van een vastgesteld uitwerkingsplan is geen sprake. Nu het gebruik van de gronden ten behoeve van tijdelijk werkterrein bij recht is toegestaan, en de daarbij behorende bebouwing van het bouwverbod is uitgezonderd, is het tijdelijk werkterrein zoals in het Tracébesluit voorzien, bij direct recht toegestaan.

Teneinde ook de reservering van het tijdelijk werkterrein te borgen, zijn in de uitwerkingsregels bepalingen opgenomen die een bepaalde fasering in gebruik zeker stelt. Daartoe is in lid 15.2.1, onder e een bouwregel opgenomen inhoudende dat omgevingsvergunningen voor het bouwen ten behoeve van de functies als genoemd in lid 15.1, onder b tot en met i, pas verleend mogen worden indien door de directeur Zuidasdok schriftelijk wordt meegedeeld dat de reservering kan vervallen. Hiernaast is in lid 15.2.2, onder b, een gebruikregel opgenomen dat het gebruik van de in lid 15.1 genoemde gronden ten behoeve van de functies als genoemd in lid 15.1, onder b tot en met i, niet eerder is toegestaan dan nadat door de directeur Zuidasdok schriftelijk wordt meegedeeld dat de reservering kan vervallen. De functies die in deze bepaling zijn benoemd betreffen het gemengde ontwikkelingsprogramma (kantoren en voorzieningen). De na i volgende functies zijn niet in deze faseringsbepaling opgenomen, omdat deze niet aan de reservering als werkterrein in de weg staan. Bovendien zullen de gronden ook wanneer deze niet als werkterrein in gebruik zijn, een bepaalde functie hebben. Op deze wijze wordt daarin voorzien.

Tot slot is in de uitwerkingsregels een bepaling (lid 15.2.3, onder b) opgenomen die het mogelijk maakt dat bij uitwerking nadere faseringsregels worden opgenomen, voor zover dat nodig is in verband met het gebruik als tijdelijk werkterrein ZuidasDok, dan wel in verband met de reservering daarvoor. Bij faseringsregels kan worden gedacht aan bepalingen in het uitwerkingsplan zelf, dus aanvullend op de hiervoor genoemde bepaling in lid 15.2.2., onder b, die bijvoorbeeld vergunningverlening of het gebruik van vergunningen afhankelijk stellen van het moment waarop het feitelijk gebruik van het werkterrein definitief is beëindigd, en/of een reservering niet langer nodig is.

#### Artikel 16 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen

worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

#### Artikel 17 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

De overschrijdingsmogelijkheden ten aanzien van bouwhoogte zoals bedoeld in de leden c en d gelden niet ten aanzien van de bestemmingen Horeca - 2 en Gemengd - uit te werken. Op deze locatie is de maximale bouwhoogte opgenomen die vanwege het Luchthavenindulingsbesluit mogelijk is. Overschrijding van de maximum bouwhoogte van 55, respectievelijke 85 meter (gemeten vanaf NAP) zou strijd met de wetgeving opleveren.

#### Artikel 18 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

Allereerst is in dit artikel in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd. Verder worden in aanvulling op de bestemmingsregels enkele niet gewenste functies uitgesloten.

#### Artikel 19 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel worden gronden met de aanduiding 'wetgevingszone - tracéwet' aangewezen die als werkterrein voor het project Zuidasdok gebruikt kunnen worden. De aangewezen gronden vallen voor het overgrote deel in de bestemming Gemengd - uit te werken met uitzondering van een smalle strook met de bestemming Water. Om de samenhang tussen de regels van het werkterrein met de overige bestemmingen van de bestemming Gemengd - uit te werken goed weer te kunnen geven, is de inhoudelijke regeling in die bestemming opgenomen. In Artikel 19 Algemene aanduidingsregels is een schakelbepaling opgenomen naar de regeling in Artikel 15 Gemengd - uit te werken. Hiermee geldt de functie werkterrein ook in de bestemming Water.

#### Artikel 20 Overige regels

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

#### Artikel 21 Overgangsrecht

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

#### Artikel 22 Slotregel

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

## Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

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 (met uitzondering van de gronden bestemd als Bedrijf - 1) 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. De gronden met de bestemming Bedrijf - 1 (het datacenter van KPN) worden conserverend bestemd. Derhalve wordt op die kavel geen bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, mogelijk gemaakt.

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.

Voor het projectgebied Vivaldi is een grondexploitatie opgesteld. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en de daar voorziene ontwikkeling maken onderdeel uit van projectgebied Vivaldi en van de daarvoor vastgestelde grondexploitatie. De grondexploitatie (het saldo van grondkosten en grondopbrengsten) laat een ruim positief resultaat zien. Gesteld kan daarom worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.





## Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 17.1 Algemeen

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

- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Provincie Noord-Holland

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- KPN;
- Liander;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Stadsregio Amsterdam.

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

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

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

Er zijn geen reacties ontvangen in het kader van het bestuurlijk overleg.

### 17.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg zijn de volgende reacties ontvangen:

#### **Brandweer Amsterdam-Amstelland**

Conform de wettelijke bepalingen is de veiligheidsregio in gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Het advies is als bijlage bij de reactie opgenomen (en als bijlage aan deze toelichting toegevoegd, zie bijlage 9). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobronnen die effect hebben op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

#### **Gemeentelijke reactie:**

Op het door de Brandweer in verband met het aspect externe veiligheid gegeven advies wordt in paragraaf 9.4.6 inhoudelijk ingegaan. Het advies, dat hoofdzakelijk maatregelen voorstelt ten aanzien van bouwplan en bedrijfsvoering, wordt tevens aan ontwikkelende partij meegeven ten einde er rekening mee te houden. Overeenkomstig wettelijk voorschrift zal het aspect bij de bestuurlijke besluitvorming worden betrokken.

#### **KPN**

KPN heeft verzocht om de kabels en leidingen vast te leggen in het bestemmingsplan. Tevens heeft KPN gevraagd of bij het toestaan van nieuwe bebouwing voldoende rekening is gehouden met het functioneren van de zendmast.

**Gemeentelijke reactie:**

Het is niet gebruikelijk om kabels en leidingen vast te leggen in bestemmingsplannen omdat het geen ruimtelijk relevant aspect is. Bij het toestaan van de nieuwe (hoge) bebouwing is degelijk rekening gehouden met het functioneren van de zendmast. Zoals in paragraaf 13.4 is aangegeven, is in het verleden een onderzoek door TNO uitgevoerd. Naar aanleiding van dat onderzoek is de zendmast verhoogd om de beoogde nieuwbouw mogelijk te kunnen maken.

## **17.4 Participatie**

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

Daarnaast heeft de gemeente met stakeholders uit het plangebied overleg gehad waarbij de gemeente haar plannen voor het gebied nader had toegelicht. Voor zover nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt in de A10-zone, sluit het bestemmingsplan aan bij het eerder vastgesteld Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, en er is overleg geweest over het bestemmingsplan, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 8 april 2015 langs elektronische weg bekendgemaakt.