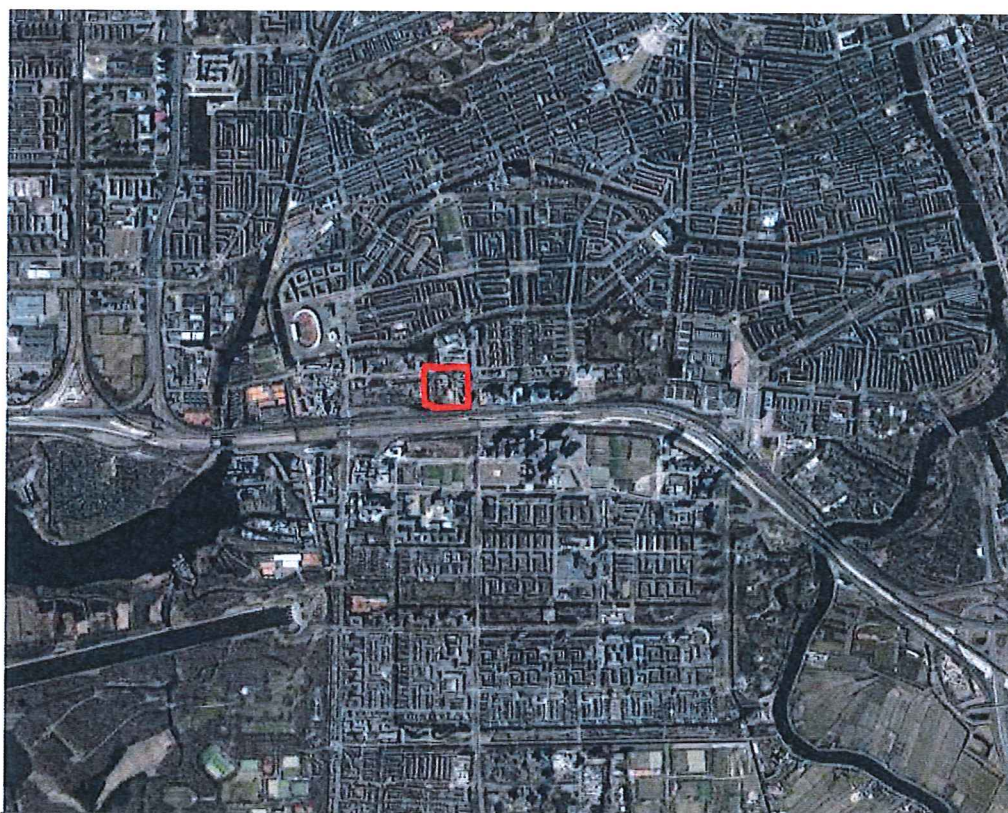


Bestemmingsplan Zuidas-Parnas

toelichting (exclusief bijlagen)



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 9-9-2015, NR. 177/808
DE RAADSGRIFFIER,

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Raadsgriffier (Municipal Clerk) of Amsterdam.

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer

RVE Zuidas
RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn

NL.IMRO.0363.K1405BPGST-VG01

Datum

1 juni 2015

Planstatus

bestemmingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	9
2.2	Beschrijving van het plangebied	11
2.3	Geldend planologisch kader	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	31
4.1	Algemeen	31
4.2	Kavel nieuwbouw rechtbank	31
Hoofdstuk 5	MER Zuidas - de Flanken	35
5.1	Algemeen	35
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	35
5.3	M.e.r.-procedure	36
5.4	Inhoud MER: Bevindingen voor de Zuidas Flanken als geheel	38
5.5	Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan	45
5.6	Conclusie	47
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	49
6.1	Algemeen	49
6.2	Autoverkeer	50
6.3	Openbaar vervoer	58
6.4	Langzaam verkeer	58
6.5	Conclusie	59
Hoofdstuk 7	Geluid	61
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	63
8.1	Algemeen	63
8.2	Toetsingskader	63
8.3	Onderzoeken	68
8.4	Conclusie	68
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	69
9.1	Algemeen	69

9.2	Regelgeving	69
9.3	Resultaten onderzoeken	70
9.4	Verantwoording	72
9.5	Conclusie	75
Hoofdstuk 10	Bodem	77
10.1	Algemeen	77
10.2	Regelgeving	77
10.3	Conclusie	78
Hoofdstuk 11	Water	79
11.1	Algemeen	79
11.2	Regelgeving	79
11.3	Waterbeleid Zuidas	82
11.4	Watertoets	84
11.5	Conclusie	87
Hoofdstuk 12	Natuur en Landschap	89
12.1	Algemeen	89
12.2	Regelgeving	89
12.3	Resultaten onderzoeken	90
12.4	Conclusie	90
Hoofdstuk 13	Hoogbouwaspecten	91
13.1	Bezoning	91
13.2	Windhinder	91
13.3	Luchthavenindelingsbesluit	92
Hoofdstuk 14	Cultuurhistorie en archeologie	95
14.1	Algemeen	95
14.2	Regelgeving	95
14.3	Resultaten onderzoeken	97
14.4	Conclusie	98
Hoofdstuk 15	Juridische planbeschrijving	99
15.1	Algemeen	99
15.2	Planvorm	99
15.3	Artikelgewijze toelichting	99
Hoofdstuk 16	Economische uitvoerbaarheid	105
Hoofdstuk 17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	107
17.1	Algemeen	107
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	107
17.3	Maatschappelijk overleg	107
17.4	Participatie	108

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 de deelgebieden binnen Zuidas is Parnas.

Een belangrijk onderdeel van het plangebied Parnas is het gerechtsgebouw aan de Parnassusweg, waarin de Rechtbank Amsterdam en het Openbaar Ministerie werden gehuisvest. In verband met inefficiëncy, afdoende binnenklimaat en strenger geworden veiligheidseisen, heeft het Rijk besloten tot herhuisvesting van de rechtbank (dus exclusief het Openbaar Ministerie) in een nieuw gebouw op (een deel van) de huidige locatie. Tussen de Staat der Nederlanden en de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt zowel over de nieuwbouw van de rechtbank als over de verdere ontwikkeling van de overige delen van het huidige gerechtscomplex (het voormalig kantongerechtgebouw) op de middenlange termijn. Deze ontwikkelingen passen niet in het vigerende bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. uit 1981.

De aanleiding voor het in procedure brengen van het bestemmingsplan Parnas is tweeledig. Ten eerste wordt met onderliggend bestemmingsplan een juridisch-planologisch kader gegeven voor de nieuwbouw van de Rechtbank Amsterdam. Hiernaast wordt voor de overige gronden binnen het plangebied tevens een nieuw bestemmingsplan vastgesteld; dit gelet op de wettelijke verplichting tot actualisatie van alle bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan voor de overige gronden is conserverend waarbij de huidige situatie wordt vastgelegd. De herontwikkeling van de overige kavels van het huidige rechtbank complex, die op midden-lange termijn gaat plaats vinden en waarover nog nadere besluitvorming dient plaats te vinden, wordt in onderliggend bestemmingsplan aldus niet meegenomen.

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 wijziging was de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

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

bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.

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

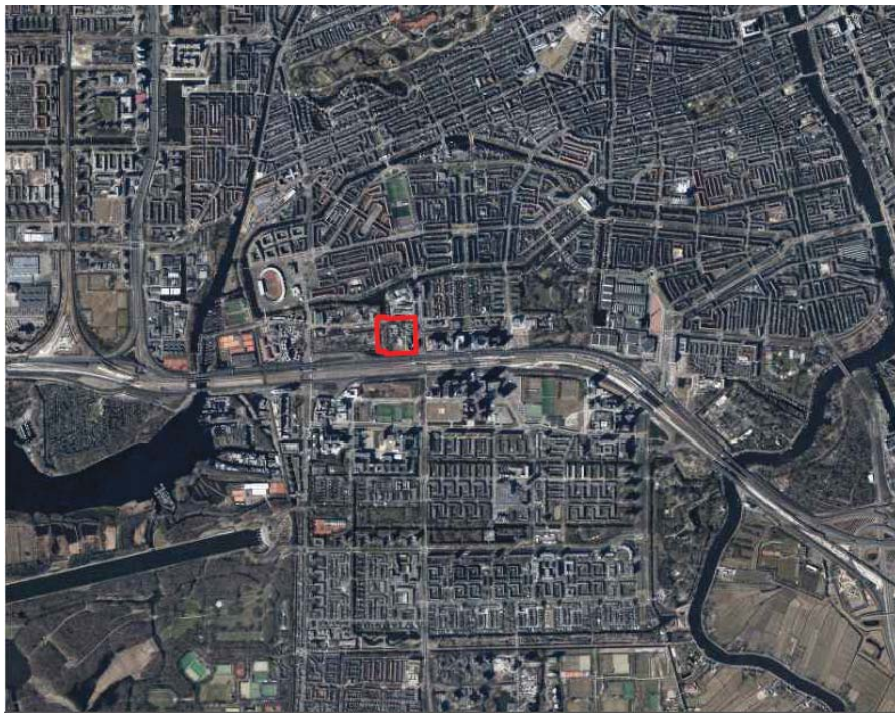
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de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

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

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt in de noordoosthoek van Zuidas. Op onderstaande kaart is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Ligging plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Fred. Roeskestraat in het noorden, de Parnassusweg in het oosten, de Ringweg A10 in het zuiden en de Begraafplaats Buitenveldert in het westen. Op onderstaande kaart is de begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de bestemmingsplankaart is aangegeven.

Het plangebied is gelegen tussen stedelijke gebieden van uiteenlopende aard. Ten noorden, tussen de Prinses Irenegracht en het Zuideramstelkanaal ligt een buurt gebouwd in de periode van het Algemene Uitbreidingsplan van Van Eesteren. Het is een gemengd gebied van woningen, kantoren en het Spinoza Lyceum. Daarnaast zorgt het Zuideramstelkanaal en de oude bomen voor een groen en rustig verblijfsklimaat in het noorden van het gebied.

Ten oosten van het plangebied, aan de overzijde van de Parnassusweg, bevindt zich plangebied Strawinsky. Dit gebied wordt gedomineerd door kantoorgebouwen.

Ten zuiden wordt het projectgebied begrensd door de ringweg A10. Infrastructuur, met de snelweg en de daar middenin gelegen sporenbundel, zijn de dominante kenmerken van de zone aan de zuidzijde van het gebied. De A10 zal ter hoogte van het plangebied grotendeels onder de grond worden gebracht als onderdeel van het Zuidasdok project. Aan de overzijde van de infrastructuurbundel bevindt zich het plangebied Kenniskwartier, ook onderdeel van grootstedelijk gebied Zuidas, waar de komende jaren veel

ontwikkelingen zijn voorzien.

Ten westen wordt het gebied begrensd door plangebied Fred. Roeskestraat. Direct ten westen van het plangebied bevindt zich de Rooms-Katholieke begraafplaats Buitenveldert. Dat is een groengebied met een rust- en stiltefunctie. Langs de Fred. Roeskestraat zelf bevinden zich veel onderwijsinstellingen, te weten de Rietveldacademie, de Geert Grootteschool/college, de Openluchtschool en (tijdelijk) de Britisch School. Daarnaast bevinden zich aan de westzijde van het plangebied kantoren.



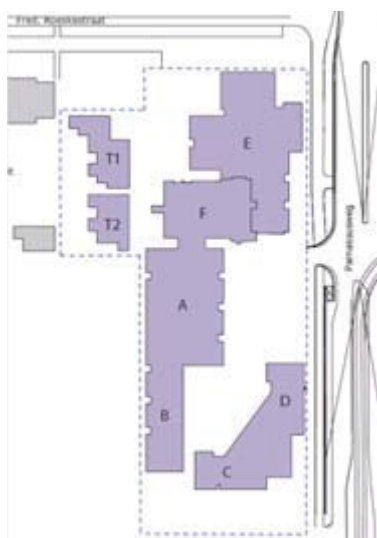
Plangrens bestemmingsplan

Met deze plangrenzen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de begrenzing van andere projecten. In het oosten en westen van het plangebied sluit het bestemmingsplan aan bij de Zuidas Flanken projecten Strawinsky en Fred Roeske. In het noorden wordt aangesloten bij de projectgrens van het grootstedelijk project Zuidas Flanken. In het zuiden wordt er in principe uitgegaan van de projectgrens van Zuidas Dok. Hierbij past echter de volgende nuancerings.

In het concept-ontwerpbestemmingsplan is wel een deel van het project ZuidasDok meegenomen zodat de ontsluiting van de nieuwbouw van de rechtbank (vooruitlopend op een hierna volgend Tracébesluit) juridisch-planologisch geregeld kan worden. Hierbij wordt uitsluitend de bovengrond bestemd en heeft onderliggend bestemmingsplan uitdrukkelijk geen betrekking op de ondergrond. Het (hierna volgend) Tracébesluit (en het daarmee samenhangende bestemmingsplan) zal zowel de bovengrond als de ondergrond regelen en zal met een nieuwe regeling dit bestemmingsplan voor het betreffende deel vervangen.

2.2 Beschrijving van het plangebied

De dominante functie in het plangebied is de Rechtbank Amsterdam, dat de gehele oostzijde van het plangebied beslaat en is gelegen aan de Parnassusweg 220. Dit gebouw is ontworpen door de architect Ben Loerakker. Het gebouw, dat in het verleden naast de rechtbank ook het Openbaar Ministerie huisveste, bestaat uit zes gebouwdelen van in totaal circa 50.000 vierkante meter bvo. De delen E en F (stammend uit medio jaren '70) vormen het oudste onderdeel van het complex. Onderdeel E is vanwege de grote cultuurhistorische waarde in 2013 benoemd tot stedelijk monument. In deze delen van het gebouwencomplex zijn vooral zittingzalen. De gebouwdelen A t/m D (vooral gebruikt als kantoor) worden gesloopt ten behoeve van de nieuwbouw van de rechtbank.



Bestaande situatie gebouwencomplex Parnassusweg

Ten westen van de rechtbank ligt het terrein van welzijnsinstelling Spirit, die gericht is op het leveren van jeugdzorg en al decennia actief is in de regio Amsterdam. Stichting Spirit heeft ruim 1000 mensen in dienst. Het hoofdkantoor van de stichting is gelegen in het plangebied, aan de Fred. Roeskestraat nummer 73. Op het terrein van Spirit, dat in volle eigendom is van de stichting, bevinden zich verschillende gebouwen.

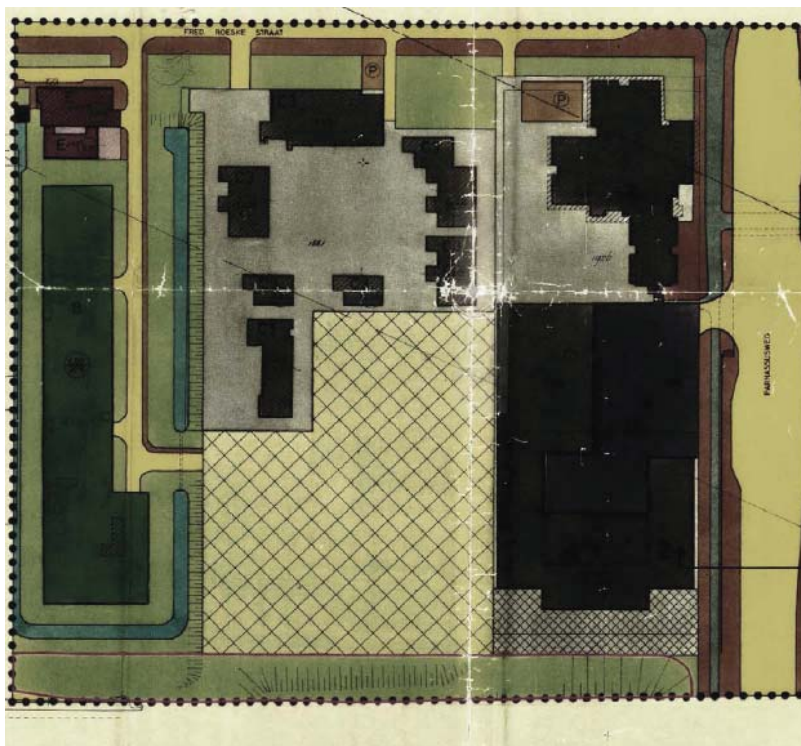
Direct ten zuiden van Spirit (ten westen van de rechtbank en ten noorden van der ringweg A10) bevindt zich een sportveld. De gemeente Amsterdam is eigenaar van het terrein.

Een aftakking van de Fred. Roeskestraat naar het zuiden vormt de grens tussen het terrein van Spirit en het sportveld aan de oostkant, en de groenstrook aan de westkant waar zich momenteel één functie bevindt. Aan de noordzijde van deze strook, direct aan de Fred. Roeskestraat gelegen bevindt zich Uitvaartcentrum Zuid. In de groenstrook ten zuiden hiervan was in het verleden Den Boer gevestigd. De hele groenstrook ten zuiden van het Uitvaartcentrum is eigendom van de gemeente Amsterdam.

De noordzijde van het plangebied wordt ten slotte gevormd door een fietspad en een trottoir die de Fred. Roeskestraat voor langzaam verkeer verbinden met de Parnassusweg. Het fietspad maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes door het Zuidasgebied.

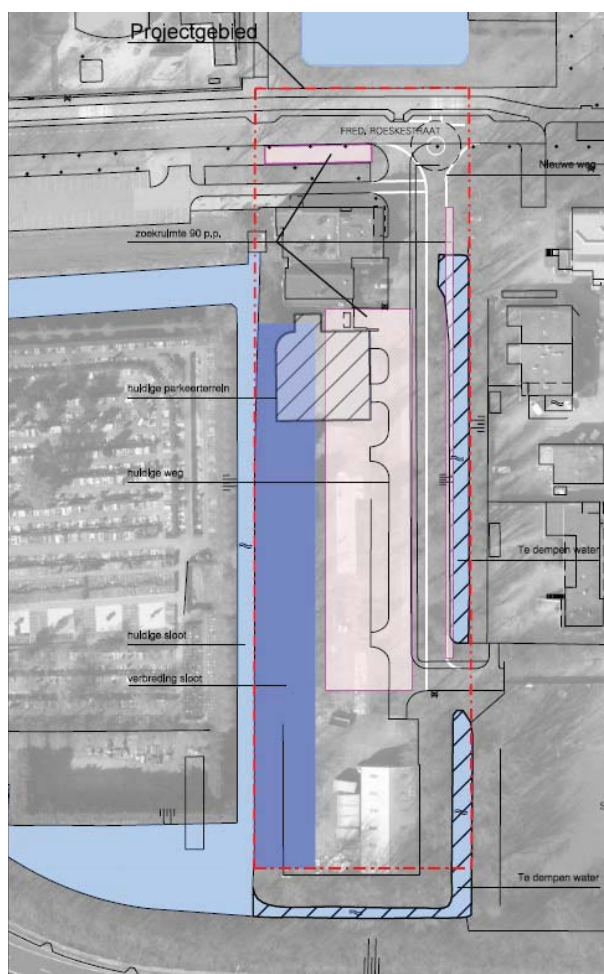
2.3 Geldend planologisch kader

De gronden waarop het bouwplan is geprojecteerd maken deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o.", vastgesteld 4 november 1981. Het bestemmingsplan kent voor de gronden van het plangebied de volgende bestemmingen toe: "Openbare gebouwen en gebouwen met een bijzondere bestemming", en in het bijzonder als "Rijksverzamelgebouw", "Kantongerecht", "Kindertehuis", "Uitvaartcentrum", "Erven, behorende bij openbare gebouwen en gebouwen met een bijzondere bestemming", "Hoveniersbedrijven", "Sportterreinen", "Water", "Openbaar groen" en verschillende "Verkeersdoeleinden".



Uitsnede van de plankaart van bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Met een recente omgevingsvergunning vooruitlopend op dit bestemmingsplan wordt de herinrichting van de groenstrook in het westen van het plangebied mogelijk gemaakt. Hiermee worden enkele werkzaamheden, zoals het dempen van een watergang, het verbreden van een andere watergang, verlegging van een weg en het verschuiven van enkele parkeerplaatsen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Onderliggend bestemmingsplan legt de juridisch-planologische regeling van genoemd afwijkingsbesluit over. Hoewel een deel van de werkzaamheden is op het moment van in procedure brengen van dit bestemmingsplan nog niet uitgevoerd, is het bestemmingsplan (ook) op dit punt "conserverend" in juridische zin.

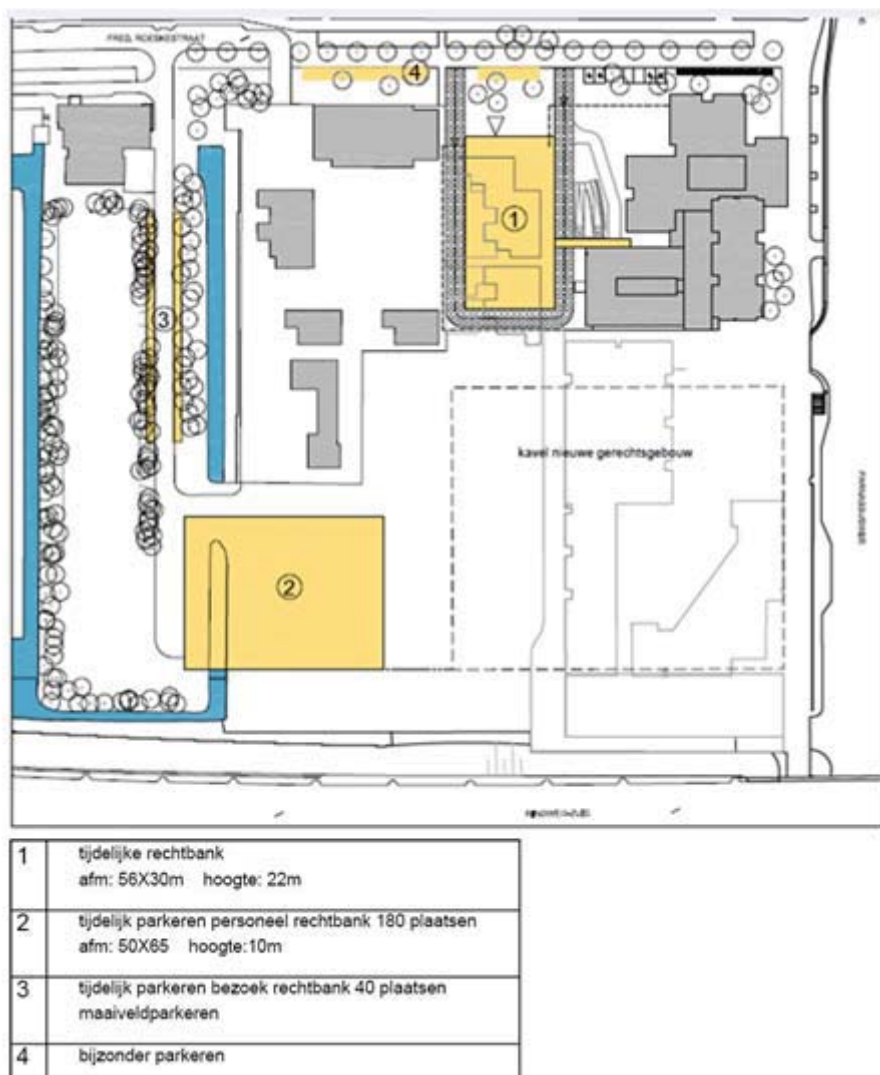


Kaart bij afwijkingsbesluit voor de groenstrook

Tijdelijke situatie (bouw rechtbank)

Tijdens de bouw van het nieuwe rechtbankgebouw (inclusief voorbereidende werkzaamheden, zoals het slopen van delen A t/m D) moet de rechtbank blijven functioneren. In deze tijdelijke situatie wordt de rechtbank gehuisvest in de te behouden delen E-F en in een nieuw tijdelijk gebouw G dat ter plaatse van de gebouwen T1 en T2 gerealiseerd wordt.

Het tijdelijke rechtbankgebouw (inclusief een tijdelijke parkeergarage) wordt in 2015 gebouwd. Verder worden parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd voor bezoekers en bijzondere gebruikers (zoals gehandicapten). De tijdelijke voorzieningen worden tot de ingebruikname van de nieuwe rechtbank (volgens planning in 2020) in stand gehouden.



Kaart bij afwijkingsbesluit tijdelijke rechtbank

Bovengenoemde tijdelijke voorzieningen zijn met een recente tijdelijke omgevingsvergunning mogelijk gemaakt. Omdat het om een reeds vergunde en tijdelijke situatie gaat, behoeft het in dit bestemmingsplan niet geregeld te worden.

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 Snelwgomgeving.

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:

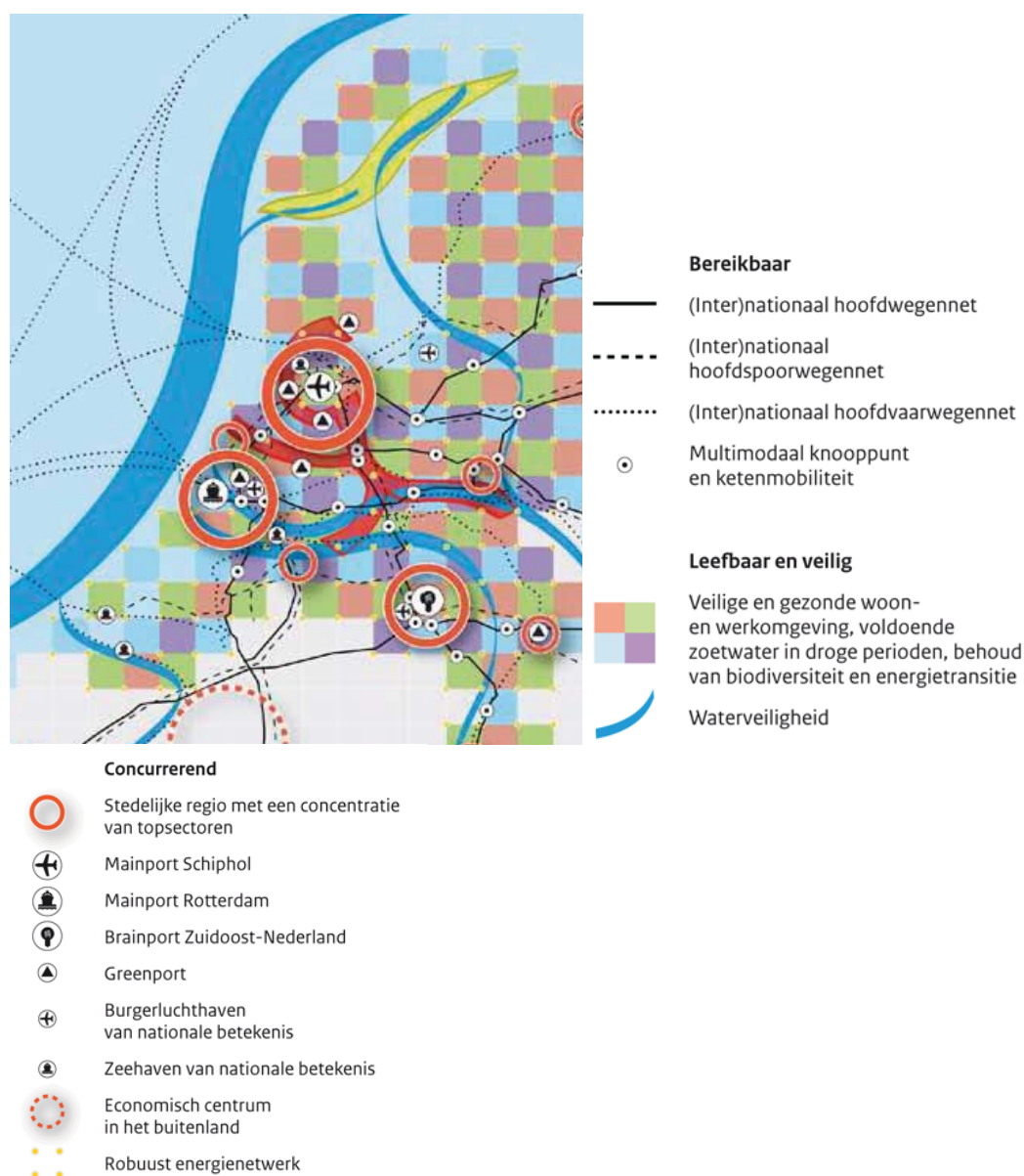
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen 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-Parnas (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 voorziet in de herontwikkeling van de rechtbank, een belangrijke maatschappelijke functie op de bestaande locatie. Hiermee geeft het bestemmingsplan 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 rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

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

3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober jl. 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 paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskader, is bovengenoemde onderbouwing opgenomen.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het

bestemmingsplan_Zuidas-Parnas (vastgesteld)

overige daarmee niet in strijd.

3.1.5 Structuurvisie ZuidasDok

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

Met de ontwikkeling van het ZuidasDok is in voorliggend bestemmingsplan met het bepalen van de situering van nieuwbouw rekening gehouden. Ook met het bepalen van de plangrens is rekening gehouden met de besluitvorming die voor het ZuidasDok in voorbereiding is. In het concept-ontwerpbestemmingsplan is wel een deel van het project ZuidasDok meegenomen zodat de ontsluiting van de nieuwbouw van de rechtbank (vooruitlopend op een hierna volgend Tracébesluit) juridisch-planologisch geregeld kan worden. Hierbij wordt uitsluitend de bovengrond bestemd en heeft onderliggend bestemmingsplan uitdrukkelijk geen betrekking op de ondergrond. Het (hierna volgend) Tracébesluit (en het daarmee samenhangende bestemmingsplan) zal zowel de bovengrond als de ondergrond regelen en zal met een nieuwe regeling dit bestemmingsplan voor het betreffende deel vervangen.

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

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

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

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

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

3.3 Regionaal beleid

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, het Regionale Verkeer en Vervoerplan en de Regionale OV-Visie 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 m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

De mogelijkheden voor kantoren zijn in dit plan beperkt tot maximaal 51.000 m² bvo. Bovendien is hier sprake van vervangende nieuwbouw. De voorgenoemde ontwikkeling past binnen de Plabeka-afspraken die voor de gehele Zuidas zijn gemaakt.

3.3.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

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

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

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

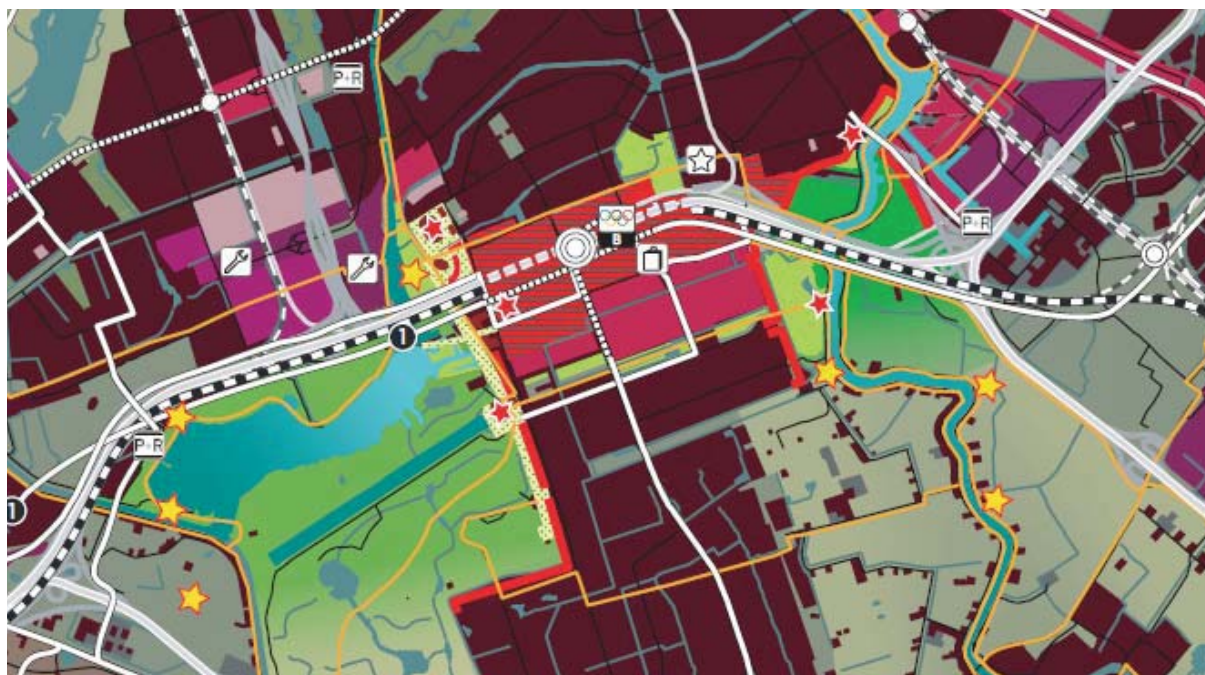
De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. 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.

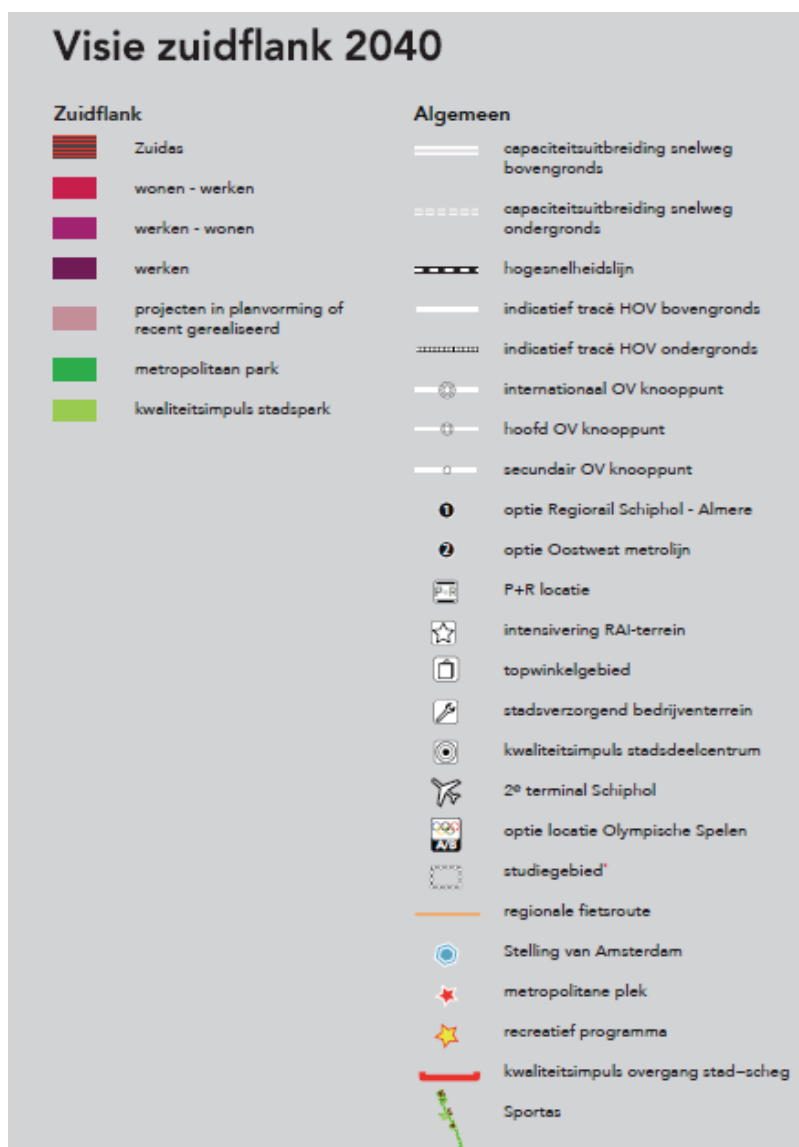
3.4 Gemeentelijk beleid

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

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

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

bestemmingsplan_Zuidas-Parnas (vastgesteld)

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 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² 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. Het plangebied kan als A-locatie worden aangemerkt. Hiernaast 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.

De rechtbank is een bijzondere functie waarvoor maatwerknormering kan toegepast worden. In hoofdstuk 6 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 getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

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

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

Voor kantoren geldt voor een A-locatie een parkeernorm van één parkeerplaats op 250 m² kantoorvloeroppervlak. Voor een B-locatie is dat één parkeerplaats per 125 m².

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 m². 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 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid

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

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

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

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

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

3.4.6 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 de Zuidas. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande 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 m², waarvan 250.000 m² in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000 m² voor de periode daarna. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgaven een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat kader rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

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

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een kantoorontwikkeling op de Zuidas binnen de aangegeven maxima gewenst. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in realisatie van maximaal 51.000 m² bvo kantoren, waarbij bovendien sprake is van vervangende nieuwbouw. 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 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 andere in de kantorenstrategie weergegeven aspecten rekening worden gehouden.

3.4.7 Hoogbouw in Amsterdam

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

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit en het voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In hoofdstuk 13 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

3.4.8 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.

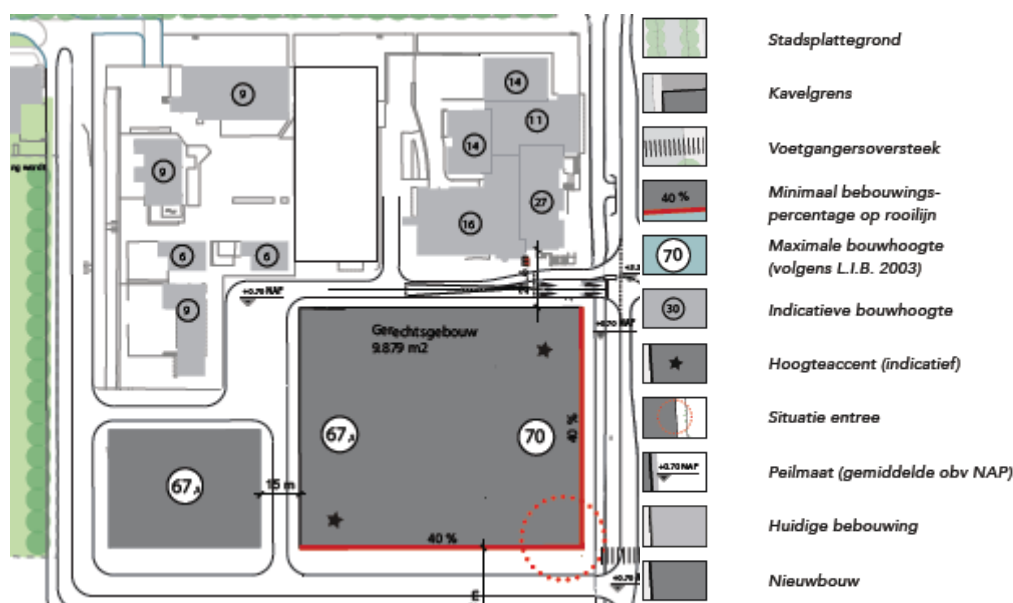
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Algemeen

Met uitzondering van de kavel voor de nieuwbouw van de rechtbank (zie hieronder) vinden in het plangebied binnen het planhorizon van 10 jaar geen voorziene ontwikkelingen plaats. Gelet hierop wordt voor die gronden de huidige bestaande situatie (gebruik en bebouwing) vastgelegd. Met betrekking tot de overige gronden van het huidige rechtbankcomplex (in dit bestemmingsplan bestemd als Maatschappelijk - 1) wordt het volgende opgemerkt. De bestaande bebouwing binnen deze bestemming (waarvan een deel monumentenstatus heeft) zal - aangevuld met een tijdelijk rechtbankgebouw - tot oplevering van het nieuwe rechtbankgebouw (naar verwachting in 2020) als rechtbank worden gebruikt. Na ingebruikname van de nieuwe huisvesting van de rechtbank, kan deze functie vervallen en kunnen deze gronden herontwikkeld worden voor nieuwe doeleinden. Hiervoor zal de komende jaren nog nadere planvorming plaatsvinden. Ter zijner tijd zal een nieuw bestemmingsplan in procedure gebracht worden dat de definitieve bestemming van deze gronden zal regelen. Op dit moment kan hierover echter geen duidelijkheid gegeven worden.

4.2 Kavel nieuwbouw rechtbank

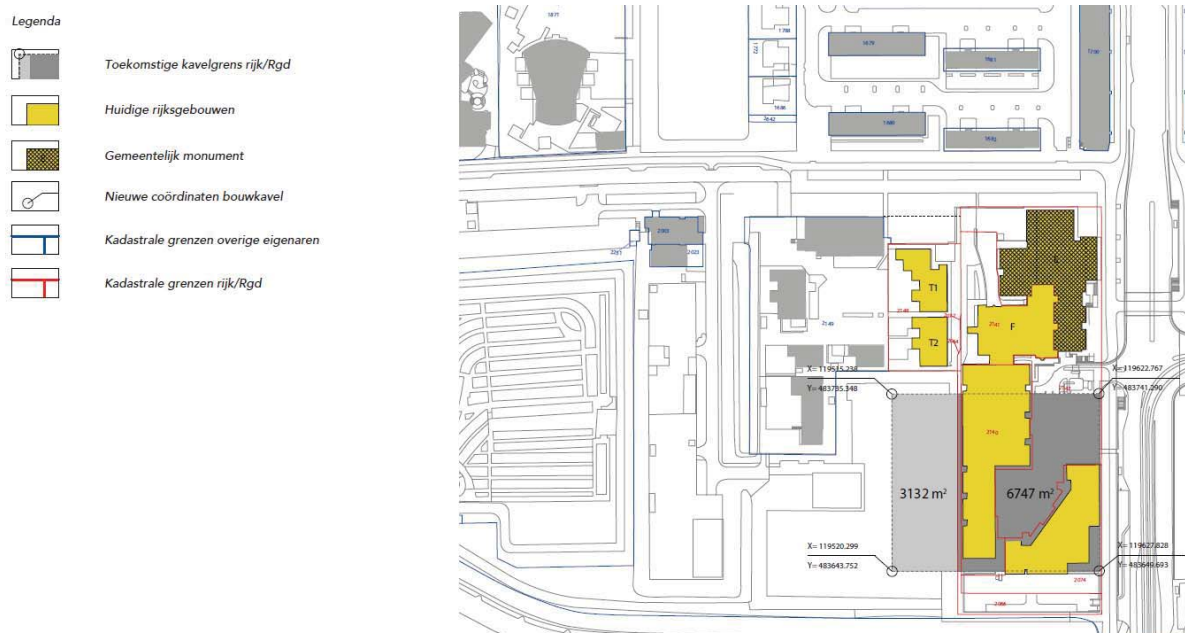
In het kader van de afspraken tussen de gemeente Amsterdam en het Rijk, heeft de gemeente een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden en ambities gesteld met betrekking tot de nieuwbouw van de rechtbank. Hieronder worden deze (harde en zachte) eisen beschreven. De harde randvoorwaarden zijn bindend gesteld door de regels van dit bestemmingsplan (zie de regels van bestemming Kantoor). Hieronder worden de randvoorwaarden op een kaart weergegeven.



Stedenbouwkundige randvoorwaarden: Bouwvolume

Bouwkavel en bouwprogramma

Het nieuwe rechtbankgebouw wordt gedeeltelijk ter plaatse van (een deel van) het huidige rechtbankcomplex gerealiseerd. Hieronder wordt de ligging van de nieuwe kavel ten opzichte van de bestaande bebouwing weergegeven.



Situering nieuwe rechtbank kavel ten opzichte van huidige bebouwing

De kavel wordt gedefinieerd door coördinaten van de vier hoekpunten. Het oppervlak van de kavel is 9.879 m². Het te realiseren programma is maximaal 51.000 m² bvo. Dat is exclusief de parkeergarage.

Functies

De rechtbank bestaat grofweg uit een zittingszalengebied, een gehechtengebied, een kantoorgebied en een parkeergarage. Het zalengebied is publiektoegankelijk. De kantoren worden gerekend tot het beveiligde gebied. Daarnaast zijn er extra beveiligde delen, zoals het gehechtengebied. Beveiliging en logistiek bepalen voor een groot deel de lay-out van het gebouw en de condities voor de omgeving van het gebouw. De toegangen naar het gebouw zijn globaal aangegeven. Na de precieze bepaling zal de inrichting van het openbare gebied met de gemeente hierop worden uitgewerkt.

Conform de afspraken die zijn gemaakt met het Rijk, maakt onderliggend bestemmingsplan (net als het vigerend bestemmingsplan) kantoorfunctie mogelijk. De huidige bestemming van de gronden is "Rijksverzamelgebouw" hetgeen de mogelijkheid biedt tot de huisvesting van andere Rijksdiensten. Deze mogelijkheid wordt onderliggend bestemmingsplan in stand gehouden. Dit is tevens in lijn met het beleid van het Rijk inzake duurzaam en toekomstbestendig gebruik van gebouwen. Omdat de gebruiker (overheid of commerciële partij) geen invloed heeft op de ruimtelijke uitstraling van het gebouw, wordt deze niet geregeld in onderliggend bestemmingsplan.

Bouwhoogte

Het bestemmingsplan heeft een flexibele bouwregeling waarbij slechts een maximum bouwhoogte van circa 65 meter wordt dwingend voorgeschreven. De maximale bouwhoogte wordt beperkt door het luchthaven indelingsbesluit (LIB 2003). Binnen deze flexibele regeling zijn verschillende uitwerkingsvarianten mogelijk. De in de stedenbouwkundige randvoorwaarden aangegeven posities voor hoogbouw-accenten zijn indicatief.

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

een toren.

Rooilijnen

Als stedenbouwkundig eindbeeld van Zuidas wordt een compacte stad met levendige stadstraten en straatwanden nagestreefd. Voor de rechtbankkavel is als minimum randvoorwaarde de huidige situatie ten noorden van de A10 als referentie genomen, waarbij circa 40% van de gevels op de grens van de kavels staat. Voor de straatwanden Parnassusweg en Verlengde Mathijs Vermeulenpad die door de rechtbank worden gevormd geldt een minimum percentage gevelvlak van 40% op de kavelgrens, van het vlak gemeten van maaiveld tot een hoogte van 30 m. Uitkragingen met 3 meter is mogelijk boven 10 meter (gemeten vanaf maaiveld).

Straatwanden

De ambitie die wordt gesteld aan de straatwanden van de Parnassusweg en van het verlengde Mathijs Vermeulenpad is dat zij bijdragen aan een levendig en aantrekkelijk straatbeeld in Zuidas. Dat betekent dat blinde gevels zoveel mogelijk moeten worden vermeden, de entrees goed zichtbaar en herkenbaar zijn, zichtbare delen van het programma (bv het centrale gebied) en zo mogelijk actieve functies gepositioneerd worden in de plintzone (8 tot 10 m hoog). De entree ligt vanwege de oriëntatie op het openbaar vervoer bij voorkeur in de omgeving van de hoek Parnassusweg / Verlengde Mathijs Vermeulenpad. Expeditiezones en laad- & los voorzieningen worden niet gesitueerd aan deze twee straatwanden.

Openbare ruimte

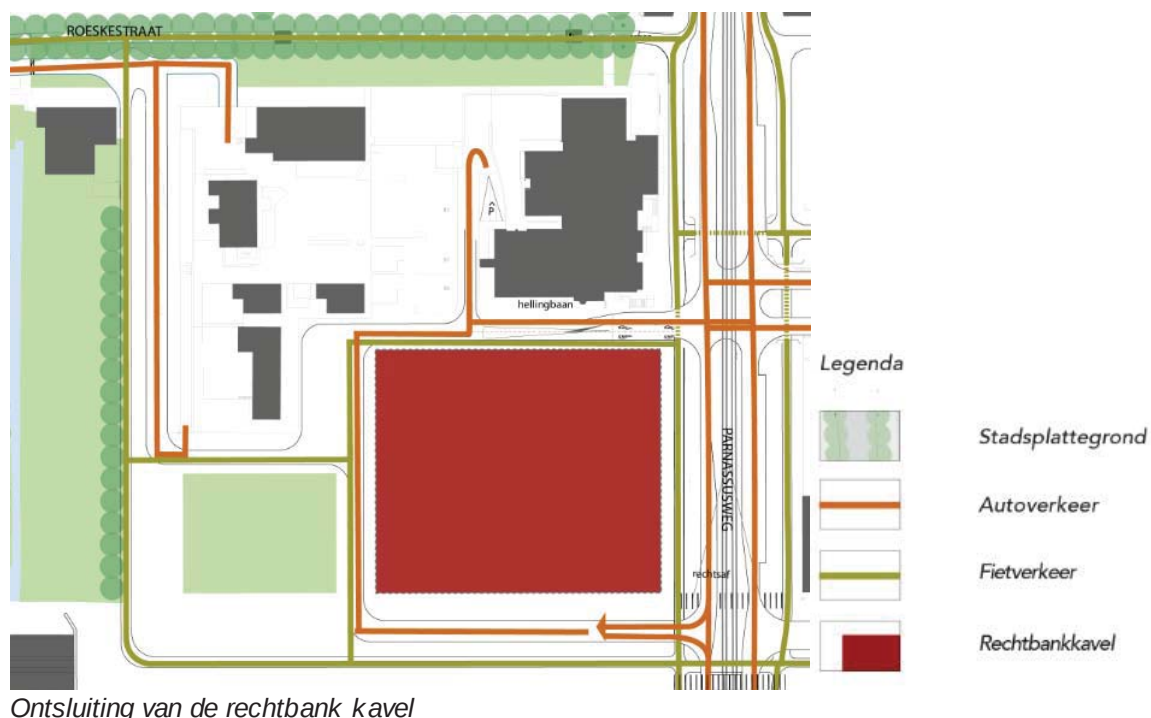
De openbare ruimte wordt aan de oost- en zuidzijde van de rechtbankkavel en de bestaande bouwdelen E en F aangelegd in 'Zuidas kwaliteit'. De rest van het plangebied zal met 'Puccini-kwaliteit' worden ingericht.

Ten zuiden van de kavel is ruimte voor taxi's, televisie wagens, parkeerplaatsen voor mindervaliden (circa 4 parkeerplaatsen) en het stallen van fietsen voor bezoekers (circa 100 stuks).

Overgangen tussen openbaar gebied en eigen terrein worden bij voorkeur alleen zichtbaar als er sprake is van afscheidingen. In het geval van een doorlopend maaiveld wordt de bestrating conform openbaar gebied toegepast. Toegangen tot installaties van de rechtbank, al dan niet ondergronds zoals bv trafo's en WKO, worden gesitueerd op eigen terrein.

Ontsluiting en parkeren

Voor de ontsluiting van autoverkeer voor gehechtemvervoer zijn minimaal twee aan- en afrijroutes nodig. Ten noorden van de kavel zal via een openbare weg met hellingbaan (met als voorlopige naam Verlengde Strawinskyalaan) een derde toegang die aansluit op de Parnassusweg / Strawinskyalaan worden gerealiseerd. Dit wordt ook de hoofdontsluiting van en naar de parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers. De ontsluiting richting/via de Fred. Roeskestraat in principe alleen voor noodgevallen zal worden gebruikt. Deze ontsluiting is normaliter afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en kan alleen worden gebruikt door langzaam verkeer.



Het parkeren is in Zuidas in principe ondergronds. Parkeren kan ook in het bovengrondse bouwvolume worden opgenomen, mits niet zichtbaar vanaf de omliggende straten of manifest als blinde geveldelen. Om veiligheidsredenen is er geen bezoekers parkeren onder de rechtbank; bezoekers parkeren (30 parkeerplaatsen) wordt in de openbare ruimte opgelost. Zie verder paragraaf 6.2.4 Parkeren.

De expeditie en afvalverzameling worden opgelost op eigen terrein, toegankelijk via de west- of noordzijde van de kavel. Aan de westzijde is een opstelplaats voor incidenteel laden en lossen voor beperkte duur mogelijk.

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 bijlagen 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.

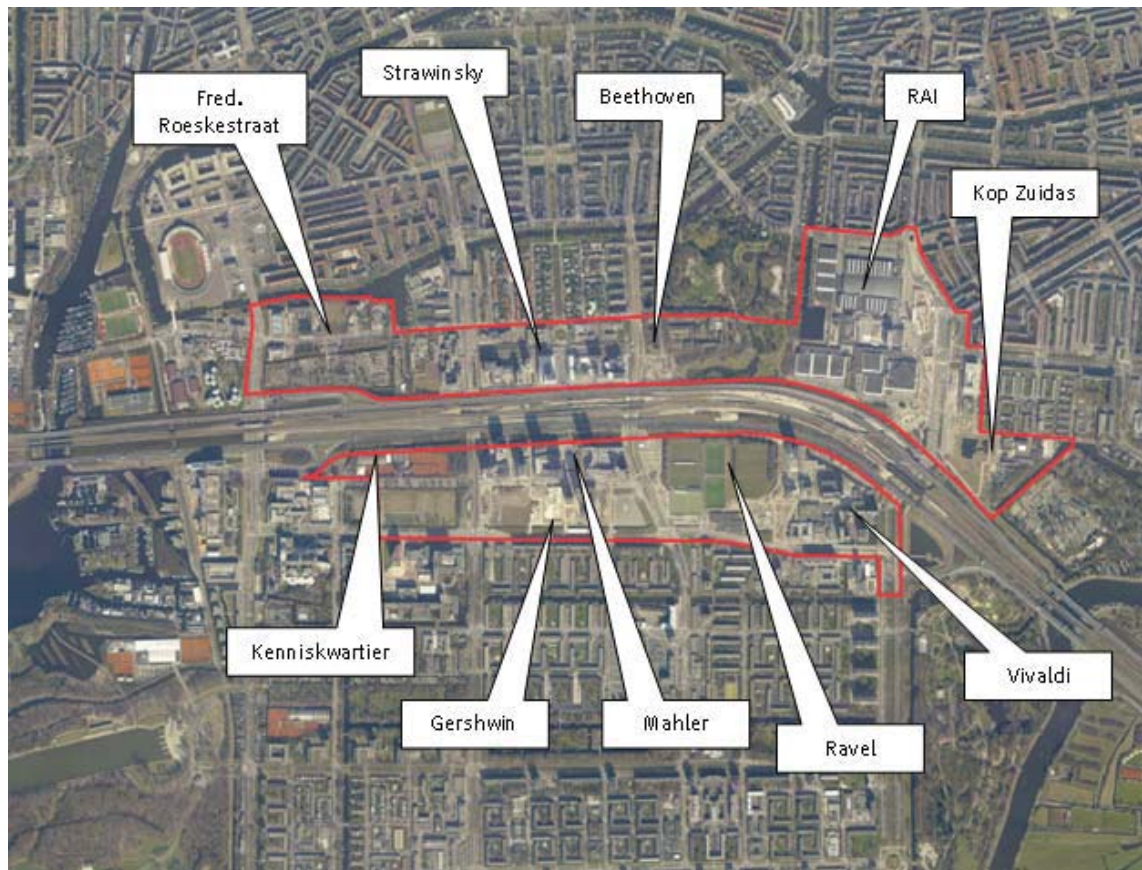
In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.4 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde 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 m² woonfuncties, zo'n 837.500 m² kantoorfuncties en ca. 360.500 m² 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.

5.3 M.e.r.-procedure

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

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

Middels een Nota van Beantwoording hebben burgemeester en wethouders van de gemeente

Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht, zijn daarover op de hoogte gebracht.

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

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

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

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

De Commissie m.e.r. is van mening dat de verkeersrapportage, luchtkwaliteitsrapportage en geluidrapportage welke onderdeel vormen van het MER heldere en gestructureerde informatie bevatten. Uit het MER blijkt dat er zonder het nemen van maatregelen knelpunten zijn op het vlak van geluidhinder in het studiegebied. De mogelijke realisatie van 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 voorzagt, te weten het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 14 juli 2011, en onherroepelijk geworden. Daarmee is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. Wel dient, zoals ook in paragraaf 5.1 is aangegeven, in de daarna volgende ruimtelijke besluiten, zoals onderliggend bestemmingsplan, 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 ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerlawaaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerlawaaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaaai 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 NO₂ (stikstof) scoort in alle alternatieven negatief ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties liggen echter ruim onder de grenswaarden. Voor PM₁₀ (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 dichtbij 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 deels 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 wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Voor wat betreft verkeer zijn deze voor een groot deels reeds genomen, en wordt via een programmatische aanpak met periodieke monitoring gezorgd dat tijdig maatregelen zullen worden getroffen mochten zich nieuwe knelpunten gaan dreigen voor te doen. Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan genomen. Daarnaast zal het project ZuidasDok naar verwachting grote positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken.

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

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

5.5 Doorwerking in voorliggend bestemmingsplan

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

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

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

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

5.5.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

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

5.5.2 Luchtkwaliteit

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

5.5.3 Geluid

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

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

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

5.5.4 Externe veiligheid

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

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

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

5.5.5 Overige milieugevolgen

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

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 verkeergerelateerde 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 weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de 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 signaleerde 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/afrt 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 m² bvo in de eindsituatie 2024.

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

Ruimtelijk programma Verkeersstudie 2014

Het programma dat onderliggend bestemmingsplan Zuidas-Parnas 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 wegennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen.

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

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

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

6.2.2.2 Resultaten

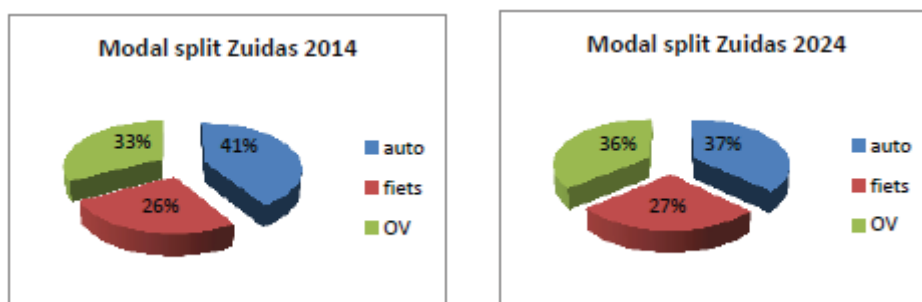
Statische modelberekeningen

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



Vershil in intensiteiten tussen 2014 en 2024

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



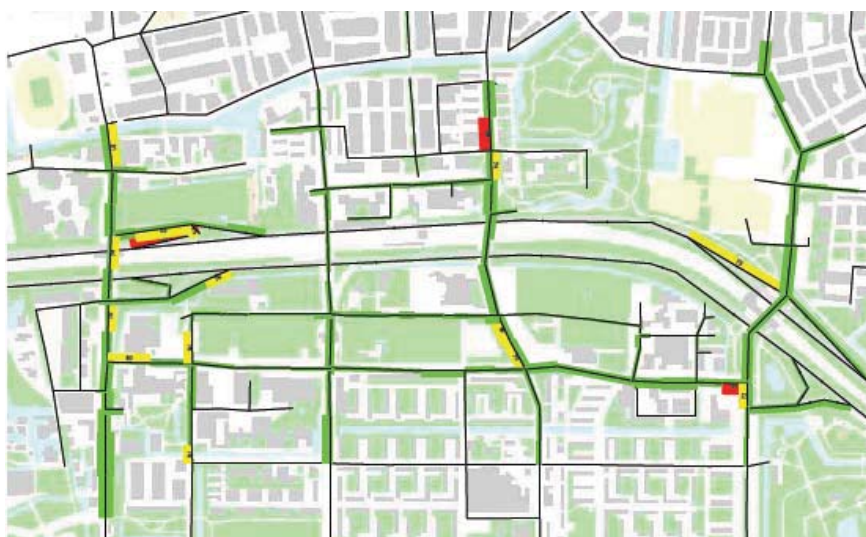
Vershil in vervoerwijzekeuze tussen 2014 en 2024

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

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

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

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



I/C verhouding in 2024

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

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

Kruispuntenberekeningen

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

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



Overzicht resultaat kruispuntanalyses 2024

6.2.2.3 Maatregelen

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

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-zuid

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

- Aansluiting Amstelveenseweg/s108-noord

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

- De kruising Boelelaan Oost/Van Leyenberglaan/Beethovenstraat

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

- De kruising Vivaldistraat/Boelelaan Oost

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

- De aansluiting Boelelaan Oost/Europaboulevard/s109-zuid

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

- Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan

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

6.2.2.4 Conclusies Verkeersstudie 2014

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

Het ruimtelijke programma van onderliggend bestemmingsplan Zuidas-Parnas 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.

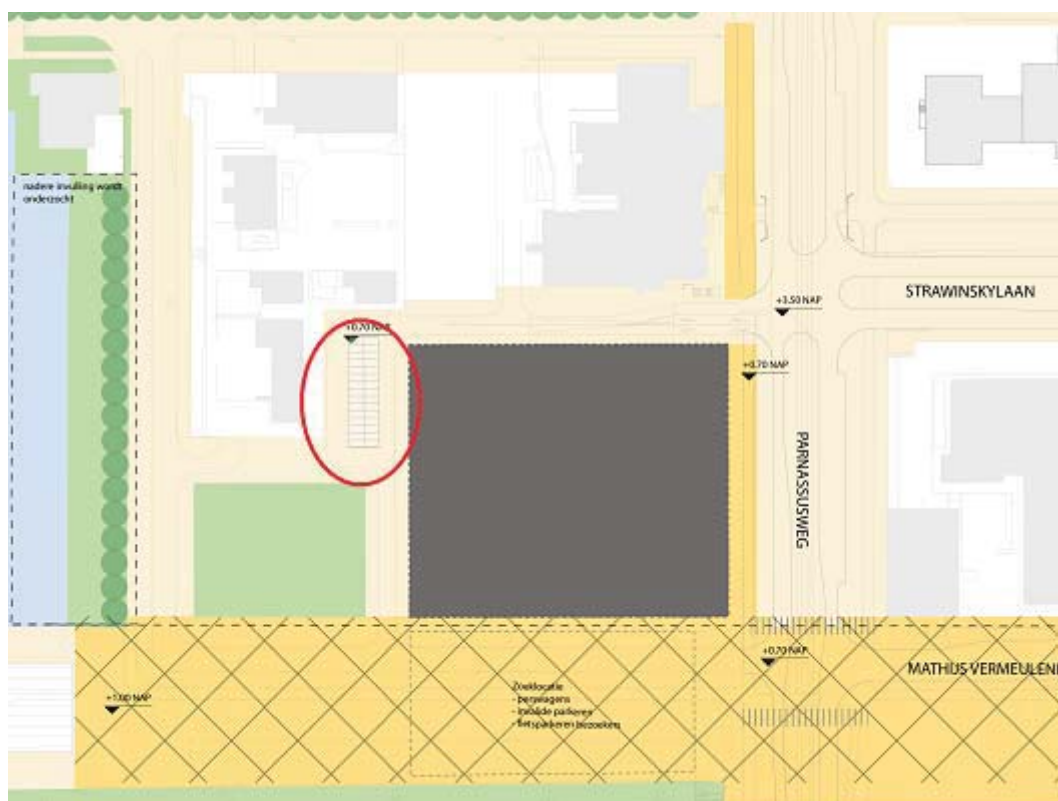
6.2.4 Parkeren

Parkeren bij nieuwbouw rechtbank

In de paragraaf over het ruimtelijk kader (zie paragraaf 4.2) is reeds vermeld dat parkeren in Zuidas in principe ondergronds plaats vindt. Onderliggend bestemmingsplan maakt derhalve een parkeergarage met maximum 263 parkeerplaatsen mogelijk. Deze parkeergarage is beschikbaar voor het personeel van de rechtbank, voor gehechtenvervoer en voor procesgebonden doelen. Voor bezoekers worden 30 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten westen van het nieuwe gebouw aangelegd (zie figuur hieronder).

De Zuidas is een A-locatie. Conform beleid geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² kantoor. Een gebouw van 51.000 m² bvo zou dus tot een totaal van 204 parkeerplaatsen moeten komen. De reden hiervoor is dat voor specifieke functies per geval wordt bepaald welke parkeernorm toegepast moet worden (maatwerk). De rechtbank is een bijzondere functie, waarbij maatwerk wordt geleverd om in de parkeerbehoefte te voorzien. In de parkeergarage zullen 263 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, voor medewerkers, procesgebonden parkeerplaatsen en voor gehechtenvervoer. Dit aantal is gebaseerd op kennis over het huidige gebruik van de bestaande parkeergarage van de rechtbank en de toekomstige behoefte. Het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie komt overeen met het huidige aantal parkeerplaatsen. Omdat de rechtbank een specifiek wagenpark heeft en omdat vanwege veiligheidsredenen extra eisen zijn gesteld aan de inrichting van de parkeergarage, is hier ervoor gekozen om de maximale maat van de parkeergarage vast te leggen wat passend is bij de parkeerbehoefte van de rechtbank en de bijzondere eisen.

Vanwege veiligheidsredenen is de parkeergarage niet openbaar. Voor bezoekers worden 30 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten westen van het nieuwe gebouw aangelegd.



Ligging bezoekers parkeerplaatsen

Parkeren door medewerkers van Spirit, vindt plaats op eigen terrein. Ten behoeve van het Uitvaartcentrum Zuid zijn er parkeerplaatsen in de openbare ruimte, in de groenstrook (bestemming Groen) beschikbaar. Deze parkeerplaatsen mogen voor 9.00 's ochtends door een ieder gebruikt worden. Hier treden geen wijzigingen op ten opzichte van de bestaande situatie.

6.3 Openbaar vervoer

Het plangebied is uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. Het nieuwe gebouw van de rechtbank ligt op zeer korte afstand van station Zuid, een belangrijk OV-knooppunt voor trein, metro, tram en bus. De bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer zal in de toekomst alleen maar beter worden als gevolg van de aanleg van de Noord Zuidlijn en uitbreiding van het bus- en tramnet. Om de groei van het aantal reizigers de komende jaren op te kunnen vangen wordt station Amsterdam Zuid uitgebreid. Met de aanleg van de A10-tunnel in Zuidas ontstaat ruimte voor de doorgroei van station Zuid tot Openbaar Vervoer Terminal (OVT) in de openbaar vervoer netwerken in de zuidflank van Amsterdam. Het station krijgt een grotere transfercapaciteit, een betere overstapkwaliteit en nieuwe voorzieningen. Robuustheid, functionaliteit en het reizigerscomfort zullen worden verbeterd.

6.4 Langzaam verkeer

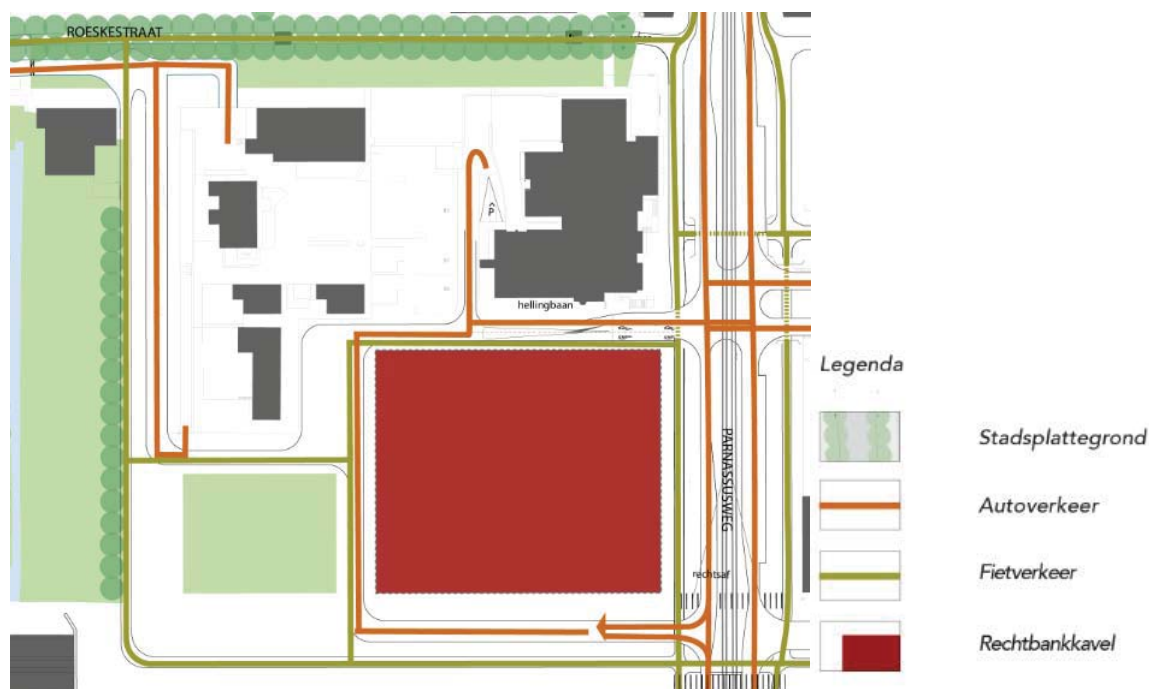
De verschillende functies in het plangebied Parnas zijn goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zowel vanuit het centrum van Amsterdam als vanaf de nabijgelegen stations Zuid.

Voetgangers kunnen het gebied gemakkelijk bereiken en verlaten. Er zijn in het hele gebied goede trottoirs en het plangebied alleen bestemmingsverkeer heeft en daardoor is de straat relatief autoluw. Door de nieuwe auto ontsluiting aan de oostzijde tussen het voormalige Rechtbank en de nieuwbouw

zal het gebied ook beter bereikbaar worden voor fiets- en voetgangers.

Aan de noordzijde in de Prinses Irenestraat zal het vrijliggende fietspad blijven functioneren (hoofdnet fiets) en maakt onderdeel uit van de doorgaande route tussen de Amstelveenseweg en het Beatrixpark.

Op onderstaand plaatje zijn de fietsroutes in en rondom het plangebied met groene lijn weergegeven.



Ontsluiting plangebied parnas

De entree van het nieuwe rechtbankgebouw zal aan de zuidoostelijke hoek liggen, wat een logische route is van en naar het station Zuid.

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. Middels het Actieplan weginfrastructuur (dat indien daar aanleiding toe is wordt geactualiseerd) committeert de gemeente Amsterdam zich aan het treffen van voor de ontwikkeling van de Zuidas benodigde infrastructurele maatregelen.

De ontwikkeling van een nieuwe rechtbank ter plekke van de bestaande rechtbank heeft geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de Zuidas.

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, hoeft 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 extra verkeer verwacht. Derhalve neemt wegverkeerslawaaï ook niet 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 dan wel 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 verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

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

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

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

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

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 ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m ³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) 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/m³ 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 (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

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 NoordMeugegebied.

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 m² b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)

Dok: 600.000 m² b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m² 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
NSL totaal Flanken	700.000	1.100.000
Bestemmingsplan:		

In werking		
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, studentenhuysvesting	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
Totaal in werking	419.470	917.830
In ontwerp ter inzage		
Parnas		15.000
Ravel	100.000	100.000
Atrium		25.000
Totaal ter inzage	100.000	140.000
RESTPROGR. NSL VOOR BP-en	180.530	42.170

Het voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van het kantoor- en voorzieningenprogramma met maximaal 15.000 m² bvo. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidas programma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterend programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots 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 in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

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

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

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

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. 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 ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeentebblad 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 NO₂ en PM₁₀.

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. Het project Zuidas is 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 dat in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied ligt worden gevaarlijke stoffen vervoerd.

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; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

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

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

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 gebruiksruimte 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 Projects specifiek onderzoek

In aanvulling op de Zuidasbrede studie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan (zie het rapport Externe veiligheid A10-Zuid bestemmingsplan Parnas van adviesbureau AVIV d.d. 17 november 2015 als bijlage 8). In het onderzoek zijn twee varianten berekend. In variant 1 zijn de personendichtheden berekend aan de hand van gegevens die de Rijksvastgoedbedrijf had aangeleverd ten aanzien van de te verwachten toekomstige invulling van het nieuwe gebouw en de huidige invulling van het te behouden zalencentrum E+F (reële scenario). In variant 2 zijn de personendichtheden voor de gebouwen berekend aan de hand van kengetallen die standaard worden gebruikt voor de functie kantoor. Dit is een worst case invulling van wat het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico langs de A10-Zuid is kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw. Dit geldt voor beide scenario's.

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.

In de huidige situatie is er een overschrijding van het groepsrisico. Het groepsrisico wordt grotendeels bepaald door bebouwing ten westen van bestemmingsplan Parnas. In variant 1 is het groepsrisico nagenoeg gelijk. In variant 2 (worst case invulling) is de mogelijke toename van het groepsrisico hoger. In onderstaande tabel worden de resultaten voor groepsrisico weergegeven.

Wegvak	Bebouwing	Factor
A10-Zuid noordelijke rijbaan	Huidig	9.7
	Toekomst, variant 1	9.8
	Toekomstig, variant 2	10.9
A10-Zuid zuidelijke rijbaan	Huidig	9.5
	Toekomstig, variant 1	9.6
	Toekomstig, variant 2	9.7

Tabel Groepsrisico als factor t.o.v. de oriëntatiewaarde

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

Routing vervoer van gevaarlijke stoffen

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

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

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

Ontwikkeling Dok

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het besluit om het Dok te realiseren nog niet genomen. Indien in dat kader wordt besloten om geen gevaarlijke stoffen te vervoeren door de tunnel, zal deze rijksweg geen risicobron meer zijn. Ook indien er gevaarlijke stoffen worden vervoerd door de tunnel, zullen de effecten van een eventuele ramp in de tunnel voor de omgeving van de tunnel beperkt zijn.

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. Onderliggend bestemmingsplan voorziet in de nieuwbouw van de rechtbank. Dat gebouw staat gepland langs het tunnel-gedeelte van de A10. Het treffen van effectmaatregelen op deze locatie is dan ook niet effectief cq. nodig.

9.4.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Bij flankprojecten waar de aanwezigheid van deze groepen personen verwacht kan worden, zal extra aandacht moeten worden besteed aan het aspect zelfredzaamheid bij de verantwoording van het groepsrisico. Gehechten in het cellingebied zijn minder zelfredzaam. Dit is echter een gegeven dat hoort bij het functioneren van een rechtbank. Organisatorische maatregelen zijn van belang om adequaat op te treden bij calamiteiten.

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.

Gebouwuittgangen 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 voorziet in de nieuwbouw van de rechtbank. Dat gebouw staat gepland langs het tunnel-gedeelte van de A10. Het treffen van deze maatregelen is dan ook niet effectief cq. nodig.

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 drie flankprojecten vormt de ontsluiting van het plangebied een aandachtspunt. Dit zijn de projecten Beethoven, Frederik Roeskestraat en Amsterdam RAI. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor deze flankprojecten is het van belang dat er tenminste twee ontsluitingswegen zijn voor motorvoertuigen en dat voetgangers en fietsers het gebied op meerdere manieren kunnen ontvluchten. Aan dit vereiste voldoet het plangebied.

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 Parnas, 11 november 2014, 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:

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

9.4.7 Overwegingen

Uit onderzoek is gebleken dat als gevolg van dit bestemmingsplan het groepsrisico niet toeneemt (realistische scenario). De oriëntatiewaarde van het groepsrisico is al in de huidige situatie overschreden. Met een worst-case invulling van de planologische mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt, kan het groepsrisico nader toenemen.

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

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

9.5 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt mogelijk 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 Parnas het groepsrisico te laten toenemen en de oriëntatiewaarde te overschrijden.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

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

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

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

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



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

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

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 *Wbb* vereist indien meer dan 50 m³ 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 vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

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 afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. 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 aangeakt kan worden. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholten waterkering tussen twee boezems met een verschillend

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



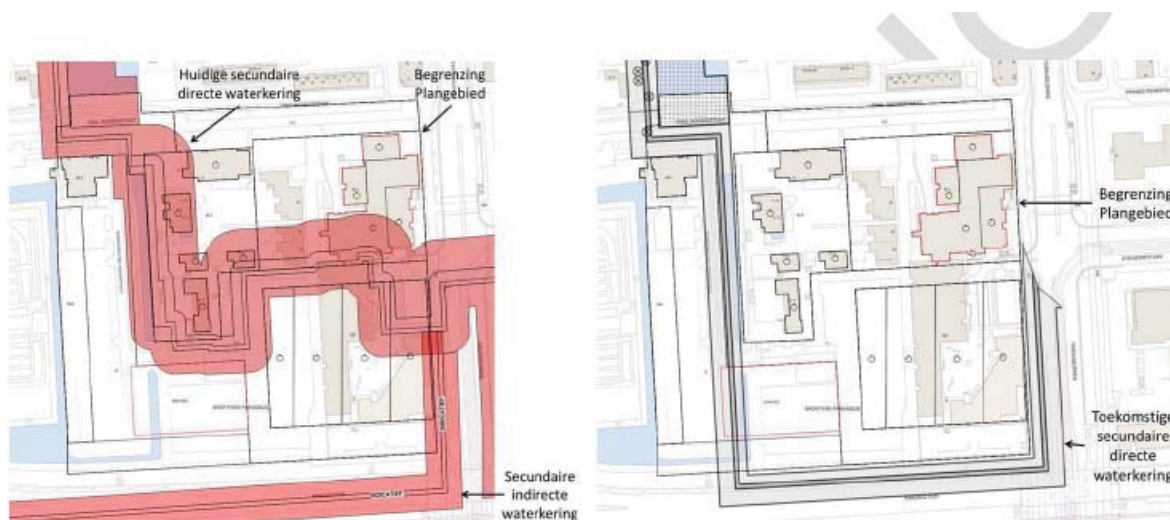
Figuur 13: water in Zuidas

11.4 Watertoets

Het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam (IBA) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de waterhuishoudkundige gevolgen van dit bestemmingsplan. Het rapport Waterparagraaf deelgebied Parnas van 15 augustus 2014 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 noordelijk deel van het plangebied bevindt zich in de Amstelland boezem met een streefpeil van NAP -0,4 m. Het zuidelijke en westelijke deel van het plangebied zijn gelegen in de polder begraafplaats Buitenveldert, die beschermd is met een regionale waterkering met een IPO klasse V met een overschrijdingsfrequentie van 1/1.000 jaar.



Ligging bestemmingsplankaart ten opzichte van zonering van het huidige (links) en toekomstige (rechts) tracé van de verholen secundaire directe waterkering

Een verlegging van het waterkeringstracé is in voorbereiding ten behoeve van de herontwikkeling van het gehele deelgebied Parnas, waaronder de rechtbank. Het bestuur van AGV heeft op basis van de variantenanalyse dit tracé als voorkeursvariant bekrachtigd. Na verlegging vallen de volgende onderdelen van het plangebied binnen de beschermingszones van het gewenste waterkeringstracé:

- Doorgaande deel Fred. Roeskestraat valt gedeeltelijk binnen de kernzone en beschermingszone binnenden buitendijks;
- De groenstrook valt gedeeltelijk binnen de beschermingszone binnendijks;
- Doodlopende deel Fred. Roeskestraat valt gedeeltelijk binnen de kernzone en beschermingszone binnen- en buitendijks;
- Het bouwterrein valt gedeeltelijk binnen de kernzone en beschermingszone binnen- en buitendijks;

Voor werkzaamheden in de beschermingszones van de waterkering gelden voorwaarden voor het verkrijgen van de benodigde vergunning, waarbij vooral het verbod op het realiseren van een constructie binnen de 3 m brede kernzone (kruin van de waterkering) en het verbod op het werken in het waterkeringprofiel beperkingen oplegt.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied vallen de watergang ten oosten van de begraafplaats en de meest oostelijke doodlopende watergang van de polder begraafplaats Buitenveldert.

De bestaande meest oostelijke, doodlopende, watergang dat binnen het plangebied Parnas valt, wordt gedempt ten behoeve van de omlegging van de waterkering (1.145 m²). Ter compensatie voor de demping (en andere toekomstige ontwikkelingen) wordt de watergang ten oosten van de begraafplaats Buitenveldert naar de oostzijde verbreed met in totaal 2.610 m². Het resultaat is een extra wateroppervlak van 1.465 m² (positieve bijdrage) voor de waterbalans van de polder begraafplaats Buitenveldert. Deze wijzigingen zijn juridisch-planologisch reeds met een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt.

Uitgaande van de gewenste ligging van de waterkering wijzigt de verharding per watersysteem als volgt:

- In de polder begraafplaats Buitenveldert neemt de hoeveelheid verharding af door verwijdering van de verharding Den Boerkavel (indicatief minimaal 0,34 ha);
- in de Amstellandsboezem neemt de hoeveelheid verharding toe door de realisatie van het bouwterrein, het doodlopende deel van de Fred. Roeskestraat en de nieuwe huisvesting van de Rechtbank en aanvullende gemengde bebouwing op de locatie van het huidige sportpark Parnassus en de groenstrook ten zuiden van de bebouwing van stichting Spirit (indicatief minimaal 1,1 ha, waarvan een deel al eerder is benoemd voor de parkeerplaats van de tijdelijke huisvesting Rechtbank).

Voor de ontwikkeling van de Zuidas is de wateropgave van het gehele gebied per watersysteem, voor de eindsituatie in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden aan de hand van de Visie Zuidas 2009. Het plangebied valt binnen deelgebieden Rechtbank e.o en Begraafplaats Buitenveldert. De wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart. Uit de onlangs uitgevoerde toetsing van de huidige geplande ontwikkelingen volgt dat de huidige negatieve waterbalans voor de Amstellandsboezem binnenkort positief wordt (door de uitbreiding van oppervlaktewater in het Beatrixpark) en blijft.

De wijzigingen in de verharding in het plangebied wordt opgenomen in de actuele waterbalans Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. De waterbalans moet te allen tijde positief worden en blijven. De veranderingen in het plangebied vallen binnen het in de wateropgave aangegeven maximaal verhard oppervlak voor deelgebieden Rechtbank e.o en Begraafplaats Buitenveldert. Daarom ontstaat er geen extra wateropgave ten gevolge van ontwikkeling.

Grondwater

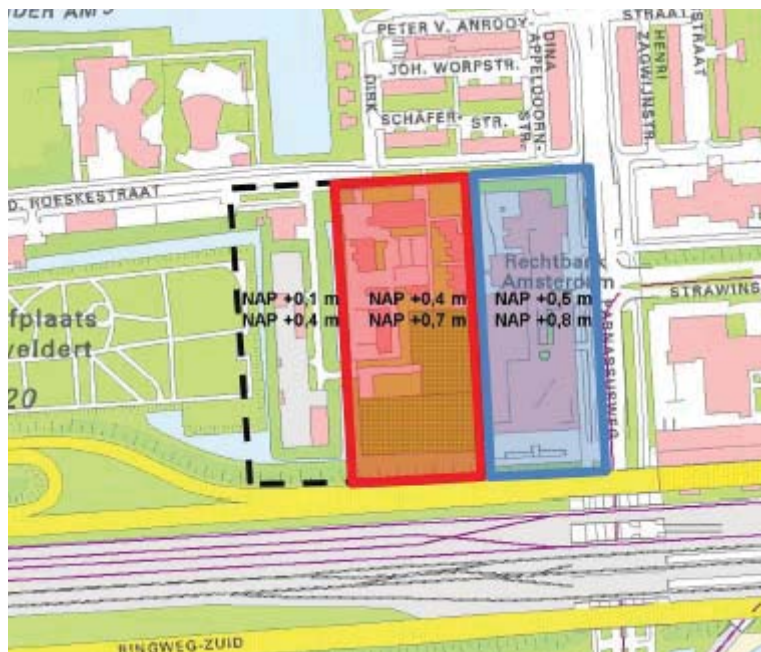
De freatische (=ondiepe) grondwaterstand in de omgeving van het plangebied varieert globaal tussen NAP -0,2 m en -1,8 m (nabij watergangen polder begraafplaats Buitenveldert). De natuurlijke seizoensfluctuaties zijn circa 30 cm. In het algemeen is de grondwaterstroming in de richting van de watergangen van de polder begraafplaats Buitenveldert (streefpeil NAP -2,0 m). Het diepere grondwater in het eerste watervoerend pakket heeft een stijghoogte van circa NAP -3,15 m ter plaatse van het plangebied. Dit betekent dat er inzijging plaatsvindt van het ondiepe (freatische) grondwater naar het diepe grondwater. Het diepe grondwater stroomt richting het zuidwesten.

De demping van de doodlopende meest oostelijke watergang van de polder begraafplaats Buitenveldert en de verbreding van de watergang aan de oostzijde van de begraafplaats Buitenveldert hebben het grootste effect op de grondwaterstanden. Deze wijzigingen zijn echter eerder bestemmingsplan technisch mogelijk gemaakt.

De mogelijke toevoeging van een ondergrondse constructies bij de nieuwe huisvesting van de Rechtbank en aanvullende gemengde bebouwing heeft echter ook effect op de optredende grondwaterstanden.

Om op een duurzame manier te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm en grondwateroverlast te voorkomen is het volgende minimale maaiveldniveau nodig (zie Figuur 1-2):

- Den Boerstrook tussen NAP -0,9 m (westzijde) en NAP +0,1 m (oostzijde);
- Gebied tussen de te dempen watergang en de bestaande rechtbank Parnas tussen NAP -0,5 (ter plaatse van te dempen watergang) en NAP +0,4 m (oostzijde);
- Ter plaatse van de huidige rechtbank kavel tussen NAP +0,3 m (westzijde) en NAP +0,5 m (oostzijde).



Overzicht minimale maaiveldniveau om nu en in de toekomst duurzaam te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm (bovenste waarde) en voldoende groeicondities voor bomen te creëren (onderste waarde) [m + NAP].

Om in het gebied op alle locaties voor bomen voldoende groeigelegenheid te creëren (ontwatering minimaal 0,8 m) moet het maaiveld 0,3 m verder verhoogd worden. Ter plaatse van de kruin van de waterkering moet het maaiveld verhoogd worden tot NAP +0,3 (zonder bestrating) en NAP +0,7m (bij bestrating) om te voorkomen dat het maaiveldniveau of de wegfundering door zetting na verloop van tijd in het waterkeringprofiel terecht komt.

De maaiveldhoogte op de Den Boerstrook wordt minimaal NAP -0,3 m, oplopend tot het huidige maaiveldniveau in de Fred Roeskestraat bij de insteekhaven van het Zuider Amsterkanaal. Het maaiveld ter plaatse van het voormalig sportpark Parnas moet opgehoogd worden tot minimaal NAP +0,4 m om in het gehele gebied rond de watergang te voldoen aan de gemeentelijke ontwateringsnorm na demping van de meest oostelijke, doodlopende, watergang van de polder begraafplaats Buitenveldert. Hierbij geldt wel dat het voormalig sportpark Parnas nu ook niet voldoet aan deze norm en deze norm eigenlijk alleen geldt voor nieuw in te richten gebieden met kruipruimteloos bouwen. Bij het bouwrijp maken van de rechtbankkavel wordt het maaiveld verhoogd.

Tot slot is het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) en permanente polderconstructies niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd.

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.

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 rioleringssysteem of gezuiverd worden voor lozing op het oppervlaktewater. Binnen het plangebied zijn geen drukbereden straten voorzien.

11.5 Conclusie

In de huidige situatie loopt een secundaire waterkering door de aangewezen kavel voor de nieuwe rechtbank. Inmiddels heeft het bestuur van AGV een besluit genomen over de verlegging van deze waterkering. Na de verlegging betekent deze waterkering geen belemmering voor de bouw van de rechtbank. Er worden verder verschillende maatregelen getroffen (maaiveldverhoging, watercompensatie) om te voldoen aan de relevante wetgeving en beleid. Hiermee 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 (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

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

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten 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 verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

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

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 dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

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

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft het gebied recentelijk, in december 2013 onderzocht (zie het Natuuronderzoek Rechtbankgebied als bijlage 11). In dit onderzoek zijn de natuurwaarden van het gehele gebied rond het huidige rechtbankgebouw aan de Parnassusweg in beeld gebracht.

De conclusie is dat de natuurwaarden in het gebied beperkt zijn. Vleermuizen maken slecht zeer beperkt gebruik van het gebied. Verblijfplaatsen in gebouwen zijn niet aangetroffen. Er is slechts een enkele foeragerende vleermuis aan de westkant van het plangebied waargenomen.

Voor de broedvogels in het plangebied geldt dat deze gedurende het broedseizoen zijn beschermd. Nesten van vogelsoorten die ook buiten het broedseizoen beschermd zijn, zijn niet aangetroffen. Bij de uitvoering van werkzaamheden moet men rekening houden met het broedseizoen van vogels. Voor de zoogdiersoorten (huisspitsmuis en bosmuis) geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Het projectgebied ligt niet in of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied noch heeft dit bestemmingsplan enig invloed op beschermde natuurgebieden.

12.4 Conclusie

De natuurwaarden in het gebied zijn beperkt. Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor het project.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezonning

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning 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.

De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft een bezonningstudie uitgevoerd naar de effecten van het nieuwe gebouw van de rechtbank, zie voor de computersimulaties bijlage 12. Deze studie laat zien dat de effecten op de omgeving, zowel met het Model U-vorm als met het Model Torens zodanig zijn dat ruim aan bovenstaande norm wordt voldaan. Voor de bebouwing ten noordwesten van de rechtbank, Spirit blijkt dat op de maatgevende data 21 maart/september er vanaf circa 12 uur geen schadueffect meer is van de bebouwing van de Rechtbank op Spirit en dat er meer dan 2 uur per dag zon op de gevels staat. Voor de woonbebouwing ten noorden van de (verlengde) Fred Roeskestraat en de Prinses Irenestraat zijn er geen effecten van de Rechtbank waarneembaar. Ook voor de bebouwing tussen de Prinses Irenestraat en de Strawinskylaan wordt ruim aan de norm voldaan met zon tot circa 16 uur 's middags.

13.2 Windhinder

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

Middels voorliggend bestemmingsplan worden hoogbouwaccenten tot 70 meter mogelijk gemaakt. Dat op plekken rondom de toekomstige bebouwing windhinder kan optreden is niet ondenkbaar. Of en waar dit kan plaatsvinden is echter sterk afhankelijk van het stedenbouwkundig ontwerp en de architectonische uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk. Met voorliggend bestemmingsplan worden alleen de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het ontwerp uitgewerkt kan worden.

Om die reden is ervoor gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de verdere uitwerking windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt

betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

13.3 Luchthavenindelingsbesluit

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

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

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

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor maximum bouwhoogte en vogelaantrekkende werking van het LIB. Omdat dit bestemmingsplan geen vogelaantrekkende bestemmingen mogelijk maakt en omdat het plangebied verder ook niet binnen de beperkingengebied in verband met geluid en externe veiligheid valt, worden de overige aspecten verder buiten beschouwing gelaten. Hierna wordt verder ingegaan op het aspect hoogtebeperkingen.

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

In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.



Figuur X: Uitsnede met hoogtebeperkingen LIB

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes vanwege het LIB lopen op van circa 67,5 meter aan de westzijde van het plangebied tot ongeveer 70 meter aan de oostgrens van het plangebied, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol (- 4 meter N.A.P.). Op grond van het LIB zijn derhalve ter plaatse van de bestemming Kantoor bouwhoogtes toegestaan van maximaal 65 meter + N.A.P. in het westen van het bestemmingsvlak tot 66,5 meter + N.A.P. aan de oostzijde van het bestemmingsvlak.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de maximale hoogtes conform het LIB. De gestelde maxima worden niet overschreden.

Ontwerp Luchthavenindelingsbesluit 2014

21 november 2013 is kennisgegeven van een nieuw LIB. Gelet op de inhoud daarvan zal dit bij vaststelling voor voorliggend plangebied in beginsel beperkingen met zich meebrengen. De gemeente is in een vergevorderd stadium van overleg met het Rijk om een passende regeling te treffen om de hoogbouwambities van Amsterdam (waaronder het Hoogbouwkader Zuidas) te kunnen realiseren. De verwachting is dat er voor de vaststelling van het nieuwe Luchthavenindelingbesluit een oplossing zal zijn gevonden.

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 inpassende 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

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied Parnas (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Rechtbankgebied Zuidas, januari 2011, zie als bijlage 13). De locatie van de tijdelijke rechtbank en de tijdelijke parkeergarage maakt daarvan onderdeel uit. Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud c.q. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling

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

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

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

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

14.3.2 Cultuurhistorische waarden

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft tevens een cultuurhistorische beschrijving voor het gebied Parnas opgesteld. Het plangebied maakt deel uit van het Plan Zuider-Amstelkanaal (1940) van Cornelis van Eesteren, hoofd Stedenbouwkundige Afdeling van de Dienst Publieke Werken, als invulling van Plan Zuid. Eind jaren zestig, begin jaren zeventig verschijnt de eerste bebouwing op het terrein tussen de Parnassusweg en de groenstrook. Meest opvallend gebouw is het Kantongerecht uit 1969-1975, ontworpen door Ben Loerakker, als afsluiting van de Strawinskylaan. Daarachter worden enkele gebouwen rond een open binnenterrein gegroepeerd. Het voorste gebouw, aan de Fred Roeskestraat op nr. 73 is in 1967 door G.H.M. Holt ontworpen als een kindertehuis met dienstwoning. Later komt ook op de kop van de groenstrook in het verlengde van het zijkanaal het Uitvaartcentrum Zuid te staan. Het Kantongerecht krijgt in de jaren negentig een forse uitbreiding in de richting van de A 10 voor de huisvesting van de Arrondissementsrechtbank, eveneens ontworpen door Ben Loerakker.

Op de in 2013 vastgestelde ordekaarten is het gebouw Parnas (Gebouw E) gewaardeerd als een orde 1. Dit deel van het complex is onlangs aangewezen als gemeentelijk monument. De latere uitbreidingen vallen niet onder de bescherming. Fred Roeskestraat 73 is gewaardeerd met een orde 3 hetgeen niet vraagt om beschermende maatregelen binnen het kader van het bestemmingsplan.

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

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de nieuwbouw van de rechtbank (bestemming Kantoor) vast te leggen. Deze bestemming is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. De overige bestemmingen in het plangebied worden zowel qua functie als qua bebouwing conserverend bestemd.

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.

Artikel 3 Groen

Als Groen zijn bestemd de gronden tussen de begraafplaats en de overige bebouwing. In dit gedeelte van het plangebied dat grotendeels openbaar toegankelijk is, is laagwaardige groen aanwezig. Het terrein wordt op dit moment ingevuld met tijdelijke functies, zoals parkeren en kan tevens als bouwterrein gebruikt worden (zowel voor de nieuwbouw rechtbank als voor de Dok).

In deze bestemming zijn 50 parkeerplaatsen toegestaan die na 9.00 's ochtends beschikbaar zijn voor bezoekers van het uitvaartcentrum. Voor 9.00 's ochtends kan een ieder gebruik maken van deze parkeerplaatsen.

Artikel 4 Kantoor

Met dit artikel wordt de nieuwbouw van de rechtbank juridisch-planologisch geregeld. Voor de achtergrond van het project "herhuisvesting rechtbank Amsterdam" zie hoofdstuk 1 en paragraaf 4.2.

In lid 1 worden de toegestane functies genoemd. Zoals in paragraaf 4.2 reeds vermeld, maakt dit bestemmingsplan (net als het vigerend bestemmingsplan) kantoorfunctie in het algemeen mogelijk waardoor het tevens mogelijk is om andere Rijksdiensten (of kantoren in het algemeen) op deze locatie te huisvesten. Hoewel de functie rechtbank (bestaande uit zittingzalen en kantoorruimte voor personeel) op zich onder het begrip kantoor valt, worden in dit lid onder b ook expliciet de specifieke

rechtbankfuncties, zoals zittingzalen, hechtenis, foyer e.d. genoemd. Verder zijn in dit lid de gebruikelijke "overige functies" genoemd die al dan niet opgericht kunnen worden naast de hoofdfunctie.

In lid 2 zijn regels ten aanzien van bouwen gesteld. Uitgangspunt hiervoor is de Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en gemeente Amsterdam waarin tevens afspraken zijn gemaakt over enkele stedenbouwkundige randvoorwaarden. Uitgangspunt voor zowel de "stedenbouwkundige randvoorwaarden" als voor de bouwregels van dit bestemmingsplan is dat er slechts de noodzakelijke aspecten worden geregeld om een bepaalde stedenbouwkundige kwaliteit te waarborgen. Verdere zaken worden niet of zeer flexibel geregeld. Verder zijn er enkele regels ook nodig vanwege wet- en regelgeving. Zo is onder meer de maximum bouwhoogte beperkt tot hetgeen op grond van het Luchthavenindelingsbesluit mogelijk is. Deze bouwhoogte (ontleend van het Lib) is een absolute bouwgrens die niet mag worden overschreden met trappenhuisen, hijsinrichtingen of andere ondergeschikte bouwonderdelen.

Aan de oost- en zuidkant van de kavel is een verplichte gevellijn voorgeschreven, in welke lijn minimaal 40% van de bebouwing tot 30 meter hoogte gerealiseerd dient te worden. Achtergrond van deze regeling is dat het vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk is dat er een bepaald bouwvolume prominent aan de kavelgrens komt te staan om levendige stadstraten en straatwanden te creëren. Voor de rechtbankkavel is als minimum randvoorwaarde de huidige situatie ten noorden van de A10 als referentie genomen, waarbij circa 40% van de gevels op de grens van de kavels staat. Aan de zuidkant van de kavel is de verplichte gevellijn aan de kavelgrens getrokken zoals die op maaiveldniveau en tot 10 meter hoog geldt. Boven de 10 meter zijn nog uitkragingen met 3 meter toegestaan. Het 40% regeling geldt hier in de aangegeven gevellijn dan wel in de 3 meter "uitkragingszone" boven de 10 meter. Het is dus niet verplicht dat er een strakke gevelwand komt; doel van de regeling is om te voorkomen dat er te veel bebouwing achter de rooilijn wordt gerealiseerd.

Vanwege de geboden flexibiliteit is het niet mogelijk om alle effecten concreet te onderzoeken. Voor enkele zaken (zoals bezonning of grondwater) wordt een worst-case benadering gevolgd, maar voor windhinder is dat niet mogelijk. Derhalve is ten aanzien van dit aspect een zogenaamde nadere eisen regeling opgenomen. Hiermee wordt bewerkstelligd dat later alsnog op bouwplanniveau onderzoek kan plaats vinden en indien nodig eisen aan de bebouwing kan gesteld worden (maatwerk). Zie hierover ook paragraaf 13.2.

Omdat de oppervlakte van het bestemmingsvlak in combinatie met de maximum bouwhoogte een zeer hoge bouwvolume toestaat, is het maximum te realiseren programma beperkt via de gebruiksregels. Voor de hoofdfunctie van de bebouwing (kantoor / slechts) geldt een maximum programma van 51.000 m² bvo. In dit metrage worden ook ondergeschikte functies, zoals bergingen e.d. meegerekend. Deze metrage is echter exclusief parkeren.

Artikel 5 Maatschappelijk - 1

Het te behouden deel van de rechtbank krijgt de bestemming Maatschappelijk - 1. In dit deel (het voormalig kantongerecht) zijn vooral (en bijna uitsluitend) zittingzalen aanwezig, met een zeer beperkt kantoordeel. Dit gebouw zal de komende jaren de functie rechtbank behouden tot de ingebruikname van het nieuwe rechtbankgebouw. Zoals in paragraaf 4.1 reeds is opgemerkt, zal dit gedeelte daarna een andere functie krijgen. Omdat hierover de planvorming nog niet is gestart, is het ook nog niet mogelijk om voor deze gronden alvast een toekomstige definitieve bestemming te geven. Derhalve krijgen de gronden een conserverende bestemming. Gelet op de vigerende bestemming "Kantongerecht" en de feitelijk bestaande situatie (grotendeels zittingzalen) krijgen deze gronden een "maatschappelijke" bestemming. In de bestemmingsomschrijving wordt slechts de functie rechtbank genoemd. Hier is het aldus (net als in het vigerende bestemmingsplan) niet toegestaan om overige kantoorfuncties te vestigen.

Artikel 6 Maatschappelijk - 2

De gronden waarop de jeugdzorginstelling Spirit is gevestigd krijgt ook een conserverende bestemming waarbij de huidige juridische planologische rechten voortgezet kunnen worden.

Artikel 7 Maatschappelijk - 3

De gronden waarop het Uitvaartcentrum Zuid is gevestigd krijgt ook een conserverende bestemming waarbij de huidige juridische planologische rechten kunnen voortgezet worden.

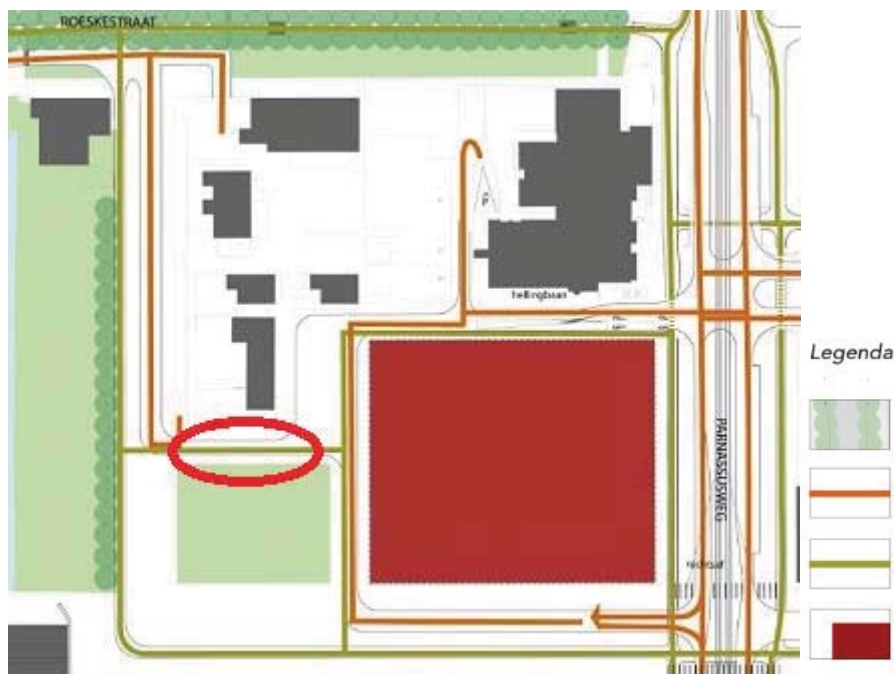
Artikel 8 Verkeer - 1

Als Verkeer - 1 is de infrastructuur bestemd waar (naast langzaam verkeer) ook auto's mogen rijden. Hierbij gaat het vooral om ontsluitingswegen voor het plangebied, en het betreft geen doorgaande wegen.

Zoals in paragraaf 4.2 reeds is aangegeven wordt de rechtbankkavel ontsloten via de Parnassusweg.

Artikel 9 Verkeer - 2

De infrastructuur op de gronden bestemd als Verkeer - 2 staat alleen open voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Hierbij gaat het om het langzaam deel van de Fred Roeskestraat alsmede om de voet- en fietspaden langs de Parnassusweg.



In incidentele gevallen (bijzonder gehechtenvervoer en calamiteiten) kan de rechtbank ook bereikt worden via de Fred. Roeskestraat. Tussen de bestemmingvlakken Groen en Maatschappelijk-2 zoals met rood omcirkeld op bovenstaande figuur worden paaltjes geplaatst die door de rechtbank bediend kunnen worden. In lid 8.3 is een regel opgenomen dat gebruik voor regulier autoverkeer uitsluit. Hiermee wordt voorkomen dat de Fred. Roeskestraat als sluiproute wordt gebruikt.

Artikel 10 Water

Met deze bestemming wordt de huidige te verbreden sloot conserverend bestemd. De verbreding van de sloot (en de demping van een andere, ten tijde van de voorbereiding van dit bestemmingsplan nog aanwezige sloot) wordt vooruitlopend aan dit bestemmingsplan met een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt.

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

In dit artikel krijgt de nieuwe waterkering een dubbelbestemming. Op waterkeringen is (naast de regels van dit bestemmingsplan) de regelgeving van de betreffende waterschap (in dit geval Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, AGV) van toepassing. Zie hierover hoofdstuk 11 Water van de Toelichting. Omdat die regelgeving de waterbelangen voldoende beschermt, is geen nadere regeling in het kader van dit bestemmingsplan nodig.

Artikel 12 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 13 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 (inmiddels omgevingsvergunning) 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 voor wat de bouwhoogte betreft is niet van toepassing in de bestemming Gemengd. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Artikel 16 Algemene procedureregels

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

Artikel 17 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 18 Overgangsrecht

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

Artikel 19 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

Op grond van de voorgenomen ontwikkeling welke het bestemmingsplan mogelijk maakt geldt er in beginsel de verplichting dat de gemeenteraad tevens een exploitatieplan vaststelt (artikel 6.12, lid 1 Wro). Ingevolge artikel 6.12 Wro, kan de gemeenteraad echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met betrekking tot de kosten van de grondexploitatie over de gronden waarop het Rijk het nieuwe gebouw gaat laten bouwen is een zogenoemde anterieure overeenkomst aangegaan, waarin het kostenverhaal wordt geregeld. Voor het overige wordt in dit bestemmingsplan niet voorzien in ontwikkelingen waarover kostenverhaal op grond van de Wro noodzakelijk is. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4o en 5o Wro te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d Wro te stellen.

Voor wat betreft de overige gronden wordt opgemerkt dat daar niet wordt voorzien in een ontwikkeling waarop artikel 6.12, lid 1, Wro van toepassing is (conserverend bestemming). Kostenverhaal is in die situaties dan ook niet aan de orde.

Op grond van het bovenstaande wordt afgezien van vaststelling van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

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

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

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

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

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

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

In het kader van het bestuurlijk overleg zijn de volgende reacties ontvangen.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

De Hoogheemraadschap geeft aan dat de wateraspecten in de toelichting voldoende zijn besproken. Tevens wordt verzocht om in de bestemming Groen waterlopen en waterpartijen mogelijk te maken.

Gemeentelijke reactie:

In de bestemmingsomschrijving van artikel 3 Groen worden waterlopen en waterpartijen expliciet genoemd.

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 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.

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio ziet geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.

Gemeentelijke reactie:

Ter kennisname aangenomen.

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 op niveau van het projectgebied informeel overleg plaats gevonden met gebruikers in het plangebied (Spirit en het uitvaartcentrum) en met de bewoners in de omgeving.

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 is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 20 augustus 2014 gepubliceerd in de Echo. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt. Er wordt wel een informatiebijeenkomst georganiseerd tijdens de terzieslegging van het ontwerp-bestemmingsplan.