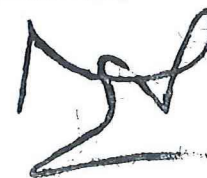


Bestemmingsplan Zuidas-Strawinsky Zuidzijde



Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 27-9-2017 NR. 265/1036
DE RAADSGRIFFIER,



Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.K1409BPGST-VG01

Datum print 3 Augustus 2017

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Plan- en besluitvormingstraject	10
1.3	Bevoegdheden	11
1.4	Crisis- en herstelwet	11
1.5	Leeswijzer	11
Hoofdstuk2	Plankader	13
2.1	Ligging, begrenzing en beschrijving van het plangebied	13
2.2	Doelstelling	14
2.3	Geldend planologisch kader	14
2.4	Beschrijving van het plangebied	18
Hoofdstuk3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	26
3.3	Regionaal beleid	28
3.4	Gemeentelijk beleid	29
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	41
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	41
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	42
Hoofdstuk5	MER Zuidas - de Flanken	47
5.1	Algemeen	47
5.2	Wettelijk kader	47
5.3	MER Zuidas Flanken	48
5.4	Conclusie	51
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Autoverkeer	54
6.3	Openbaar vervoer	64
6.4	Langzaam verkeer	64
6.5	Conclusies	64
Hoofdstuk7	Geluid	65
7.1	Algemeen	65
7.2	Toetsingskader	65
7.3	Resultaten onderzoek	65
7.4	Conclusie	66
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	67
8.1	Algemeen	67
8.2	Toetsingskader	67
8.3	Onderzoeken	70

8.4	Conclusie	71
Hoofdstuk9	Externe veiligheid	73
9.1	Algemeen	73
9.2	Regelgeving	73
9.3	Beleid	75
9.4	Resultaten onderzoeken	76
9.5	Verantwoording	77
9.6	Conclusie	82
Hoofdstuk10	Bodem	83
10.1	Algemeen	83
10.2	Regelgeving	83
10.3	Resultaten onderzoeken	84
10.4	Conclusie	84
Hoofdstuk11	Water	85
11.1	Algemeen	85
11.2	Wet- en regelgeving	85
11.3	Waterbeleid	87
11.4	Watertoets	89
11.5	Conclusie	91
Hoofdstuk12	Natuur en Landschap	93
12.1	Algemeen	93
12.2	Toetsingskader	93
12.3	Resultaten onderzoeken	94
12.4	Conclusie	95
Hoofdstuk13	Hoogbouwaspecten	97
13.1	Bezonning	97
13.2	Windhinder	101
13.3	Luchthavenindelingbesluit	102
Hoofdstuk14	Cultuurhistorieen archeologie	105
14.1	Algemeen	105
14.2	Regelgeving	105
14.3	Beleid	106
14.4	Resultaten onderzoeken	107
14.5	Conclusie	109
Hoofdstuk15	Duurzaamheid	111
15.1	Algemeen	111
15.2	Toetsingskader	111
15.3	Duurzaamheid in Zuidas	112
15.4	Doorwerking planvorming	112
Hoofdstuk16	Juridische planbeschrijving	115
16.1	Algemeen	115
16.2	Planvorm	115
16.3	Artikelgewijze toelichting	115
Hoofdstuk17	Economische uitvoerbaarheid	125

Hoofdstuk18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	127
18.1	Algemeen	127
18.2	Artikel 3.1.1. Bro - overleg	127
18.3	Maatschappelijk overleg	128
18.4	Participatie	129

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ingegeven door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de gemeentelijke Structuurvisie Amsterdam 2040 ontwikkelt Zuidas zich tot een internationale toplocatie voor de zakelijke en financiële dienstverlening in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. In de Visie Zuidas 2016 is de ontwikkeling van (de deelgebieden) Zuidas bepaald. Één van deze deelprojecten is Strawinsky. Onderdeel van het gebied Strawinsky zijn de percelen waar het plangebied van voorliggend bestemmingsplan op ziet (2Amsterdam van CRI en WTC-complex van CBRE).

Als onderdeel van het centrumgebied Zuidas zal het karakter en gebruik van Strawinsky veranderen. De ontwikkelingen op en rondom Zuidasdok zullen meer mensen, meer functies en een drukker gebruik van station Zuid opleveren.

Voor Strawinsky geldt een herontwikkelingsopgave met een tweeledig doel: enerzijds het garanderen en verbeteren van de verbinding van het Zuidasproject en station Zuid met de stad gedurende de bouw van Zuidasdok en anderzijds het transformeren van het gebied zodat het voldoet aan de moderne eisen van het gebruik en het Zuidasniveau: een levendige gemengde stad van internationale allure.

In Strawinsky vindt de overgang plaats tussen het internationale topmilieu aan Zuidas en de rustige woonomgeving in de Prinses Irenebuurt. Er is sprake van (her)ontwikkeling en verdichting van bestaand vastgoed. Aan de zuidzijde van Strawinsky vindt versterking plaats van de kracht van het centrumgebied Zuidas door uitbreiding en herontwikkeling van bestaand kantoorvolume. Voorliggend bestemmingsplan ziet op twee van deze ontwikkelingen.

De eerste ontwikkeling ziet op de renovatie, transformatie en uitbreiding 2Amsterdam op het perceel van CRI. De andere ontwikkeling ziet op de uitbreiding van het bestaande WTC-complex van CBRE. Genoemde ontwikkelingen geven invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van Zuidas en bieden kansen voor de invulling van een onderdeel van de stedenbouwkundige en kwalitatieve strategie voor dit gebied. Het bestemmingsplan zal voor het overige conserverend van aard zijn.

De ontwikkelingen

Het huidige 2Amsterdam heeft een omvang van circa 28.000 m² brutovloeroppervlak (bvo). Het huidige aantal bijbehorende parkeerplaatsen bedraagt 379 en zijn gelegen in de bestaande garage onder en naast de huidige A10. Vanwege de realisatie van Zuidasdok zullen die parkeerplaatsen verdwijnen.

CRI heeft de ambitie te kennen gegeven 2Amsterdam te renoveren, te transformeren en uit te breiden en een nieuwe parkeergarage op eigen terrein te realiseren. Het beoogde programma bestaat op uit:

- het transformeren van de zuidelijke kantooortoren (14.055 m² bvo) tot een hotel (15.600 m² bvo), een Skybar (minimaal 570 m² bvo) en plintvoorzieningen (minimaal 219 m² bvo) en
- het uitbreiden van het kantorenprogramma van de noordelijke kantooortoren (van 14.055 m² bvo naar circa 23.000 m² bvo) en een plintvoorziening (minimaal 90 m² bvo) en
- de realisatie van 608 fietsenstallingsplaatsen in de reeds vergunde parkeergarage en in het viaduct onder de Strawinskylaan.

Bij omgevingsvergunning is reeds voorzien in een ondergrondse parkeergarage voor 379 parkeerplaatsen ter vervanging van de bestaande en te slopen parkeergelegenheid.

Per saldo is er sprake van een programmatoename van circa 11.500 m² bvo. Het totale programma op het CRI-perceel komt daarmee op circa 39.500 m².

Het huidige WTC-complex heeft een omvang van circa 138.000 m² bvo wereldhandelscentrum en 5.000 m² publieksvoorzieningen. Het huidige aantal bijbehorende aantal parkeerplaatsen bedraagt 1.200, waarvan minimaal 200 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor park-and-ride-doeleinden.

CBRE heeft de ambitie te kennen gegeven het huidige WTC-complex aan de noordoostkant van het perceel uit te breiden en daarbij een parkeergarage (inclusief inpandige fietsenstallingsplaatsen) op eigen terrein te realiseren.

Het door CBRE beoogde programma van de uitbreiding omvat in totaal maximaal 32.000 m² bvo waarvan maximaal 30.000 m² bvo kantoor en minimaal 400 m² bvo en maximaal 2.000 m² bvo voorzieningen in de plint van de uitbreiding. In totaal worden 981 inpandige fietsstallingsplaatsen ten behoeve van de uitbreiding gerealiseerd.

Het totale programma op het perceel waarop het WTC-complex is gelegen, komt daarmee op circa 176.3000 m².

Voor het deelgebied Strawinsky is een Uitvoeringsbesluit opgesteld waarin de renovatie, transformatie en uitbreiding van 2Amsterdam en de uitbreiding van het WTC-complex is opgenomen. Het programma waar voorliggend bestemmingsplan in voorziet, past binnen de uitgangspunten van dit Uitvoeringsbesluit.

Bij de herontwikkeling van beide percelen is het ingroei-beleid ten aanzien van de parkeerplaatsen toegepast. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft aan het huidige aantal parkeerplaatsen.

Het bestemmingsplan 'Zuidas-Strawinsky Zuidzijde' voorziet in een juridisch planologisch kader ter verwezenlijking van het voorgenomen programma en geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Voor het overige (o.a. het bestaande WTC-complex en het Zuidplein) is het bestemmingsplan conserverend van aard.

1.2 Plan- en besluitvormingstraject

In 2009 zijn de kaders voor het Strawinskygebied opgenomen in het Startbesluit Strawinsky 2009. De vele ontwikkelingen in het deelgebied Strawinsky maakten dat behoefte bestaat aan een actueel en integraal ruimtelijk en stedenbouwkundig kader, zijnde het Uitvoeringsbesluit dat begin 2017 is vastgesteld. Het Uitvoeringsbesluit is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd (bijlage 1).

Naast de uitgangspunten voor de ontwikkelingen op perceelsniveau zijn in het Uitvoeringsbesluit uitgangspunten en beleid geformuleerd ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte, duurzaamheid, welstand en energieprestaties, alsmede de aanleg van de ondergrondse infrastructuur. Het Uitvoeringsbesluit vormt bovendien de basis voor de grondexploitatie van het gebied. Voor een uitgebreide toelichting op het Uitvoeringsbesluit wordt verwezen naar paragraaf 3.4.10.

Het Uitvoeringsbesluit dient als kader en onderbouwing van het juridisch deel van het bestemmingsplan, dat zijn de verbeelding en de regels. In hoofdstuk 4 zijn de ruimtelijke kaders, waaronder ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten toegelicht.

1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 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 het centraal stedelijk bestuur 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 in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt 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. 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 Zuidasontwikkeling reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen al bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen de facto niets.

In de hoedanigheid van bestuurscommissie, geven stadsdelen advies over bestemmingsplannen. Zie hiervoor verder paragraaf 18.3.

1.4 Crisis- en herstelwet

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

Als gevolg van het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet dienen alle beroepsgronden in het beroepsschrift te worden opgenomen. Het is dus niet mogelijk om na afloop van de beroepstermijn de gronden aan te vullen. Tevens vindt een versnelde behandeling van het beroep tegen het bestemmingsplan plaats.

1.5 Leeswijzer

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

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen (beleids)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 gevolgde m.e.r.-procedure rekening is gehouden. In de hoofdstukken 6 tot en met 15 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (o.a. het overleg ex artikel 3.1.1. Bro-overleg en participatie). Tot slot zijn de relevante rapporten als

bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging, begrenzing en beschrijving van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Zuidas-Strawinsky Zuidzijde' ligt in de noordelijke flank van de Zuidas, ten noorden van de A10.

Het plangebied is een onderdeel van het deelgebied Strawinsky. Dat gebied omvat het gebied rondom de Strawinskylaan. Op onderstaande figuur is het plangebied van Strawinsky globaal aangegeven.

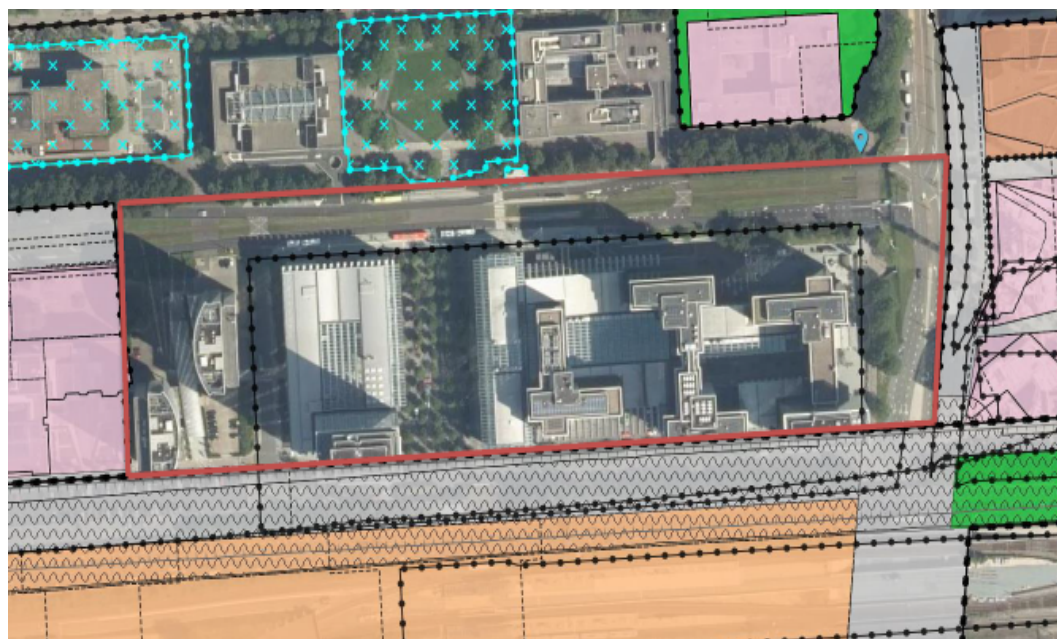


Globale ligging plangebied Strawinsky (bron: Uitvoeringsbesluit Strawinsky)

De Strawinskylaan vormt met het Zuidplein, WTC en station Amsterdam Zuid het levendige toegangsgebied tot Zuidas. De meeste voorzieningen zijn er te vinden, winkels, terrassen en restaurants.

De Strawinskylaan doorkruist het plangebied van Strawinsky. Aan de noordzijde wordt op basis van het Uitvoeringsbesluit een gemengd programma aansluitend op de aangrenzende Prinses Irenebuurt ontwikkeld, terwijl aan de zuidzijde het zakelijke programma verder wordt versterkt. Er is daarom gekozen twee integrale bestemmingsplannen voor Strawinsky op te stellen: één voor de noordzijde en één voor de zuidzijde van het Strawinskygebied.

Op onderstaande figuur is globaal de ligging en begrenzing van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan weergegeven.



Globale ligging plangebied bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De Strawinskylaan maakt onderdeel uit van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan, zodat de noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de Strawinskylaan. De locatie wordt aan de westzijde begrensd door de plangrens van het bestemmingsplan Zuidas-Atrium, de plangrens van het bestemmingsplan Zuidasdok aan de zuidzijde en het bestemmingsplan Beethoven aan de oostzijde.

Voor de daadwerkelijke begrenzing van de te realiseren parkeergarage wordt verwezen naar de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan (welke tevens als bijlage X bij het bestemmingsplan is gevoegd).

2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juridisch planologisch kader ter verwezenlijking van de renovatie, transformatie en de uitbreiding van de bestaande kantoorgebouwen, het toevoegen van voorzieningen en het ondergronds voorzien in parkeergelegenheid. Het bestemmingsplan is voor het overige conserverend van aard en draagt daarmee bij aan de actualisatiedoelstelling van verouderde bestemmingsplannen.

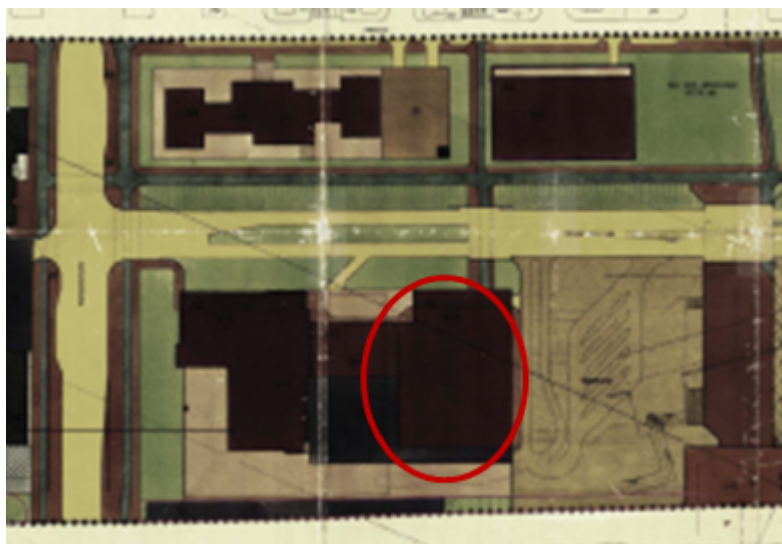
2.3 Geldend planologisch kader

De gronden waarvoor voorliggend bestemmingsplan een actueel planologisch kader zal bieden, maken thans nog deel uit van een tweetal bestemmingsplannen, te weten "Prinses Irenestraat e.o.", vastgesteld op 4 november 1981 en "Zuidplein" vastgesteld op 2 juli 1999 (en goedgekeurd op 15 februari 2000).

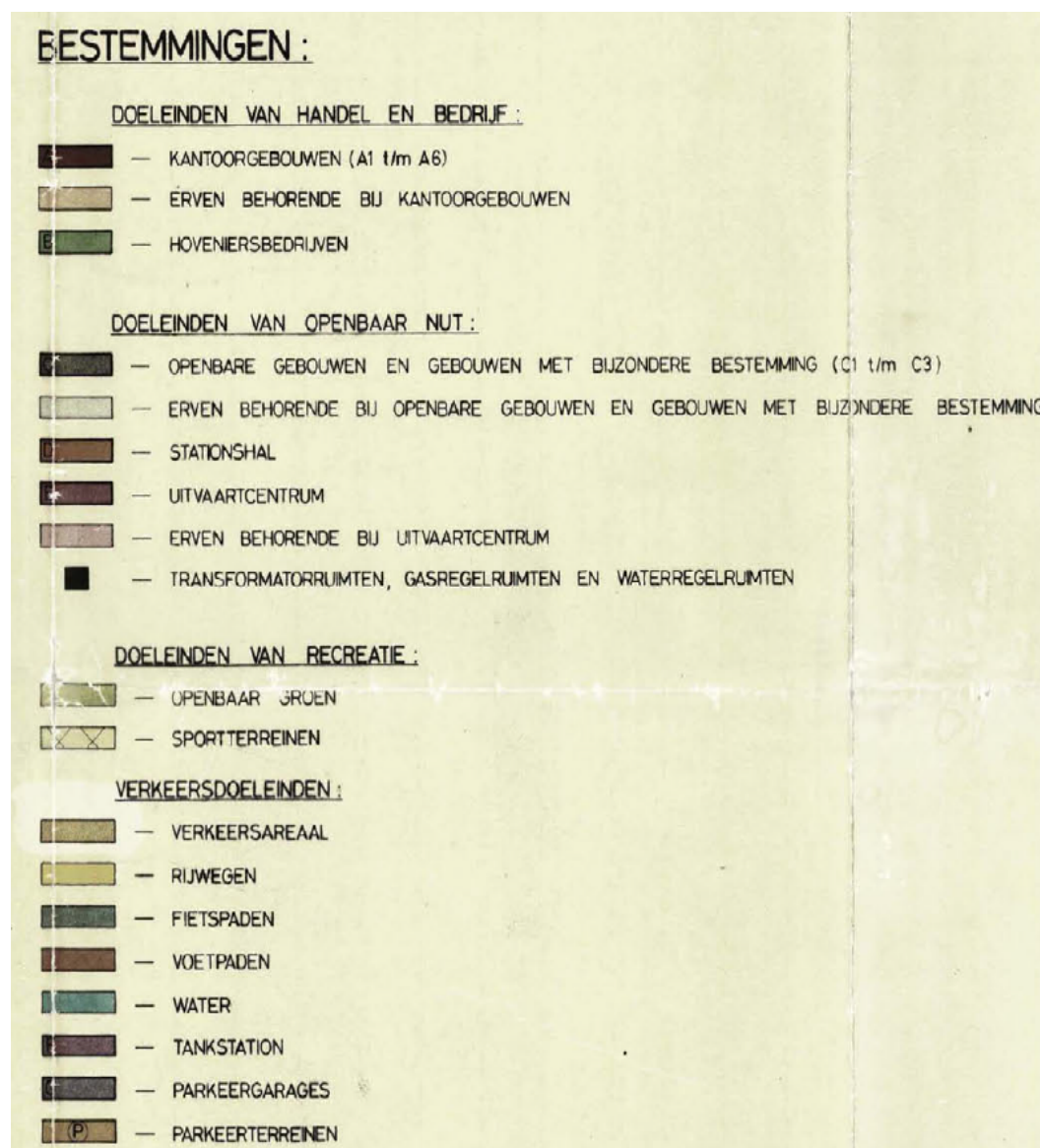
Bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o." (1981)

bestemmingsplan_Zuidas-Strawinsky Zuidzijde (vastgesteld)

De gronden waarop 2Amsterdam zijn gelegen maken deel uit van het bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o." (1981). Het bestemmingsplan bestemt de gronden van het plangebied ten behoeve van "Kantoorgebouwen" (artikel 3). Het betreft kantoorgebouwen A2 (maximaal 28.000 m² bvo). De omliggende gronden zijn bestemd voor "Erven behorende bij kantoorgebouwen" (artikel 4).



Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o." t.p.v. 2Amsterdam



Legenda behorende bij bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o."

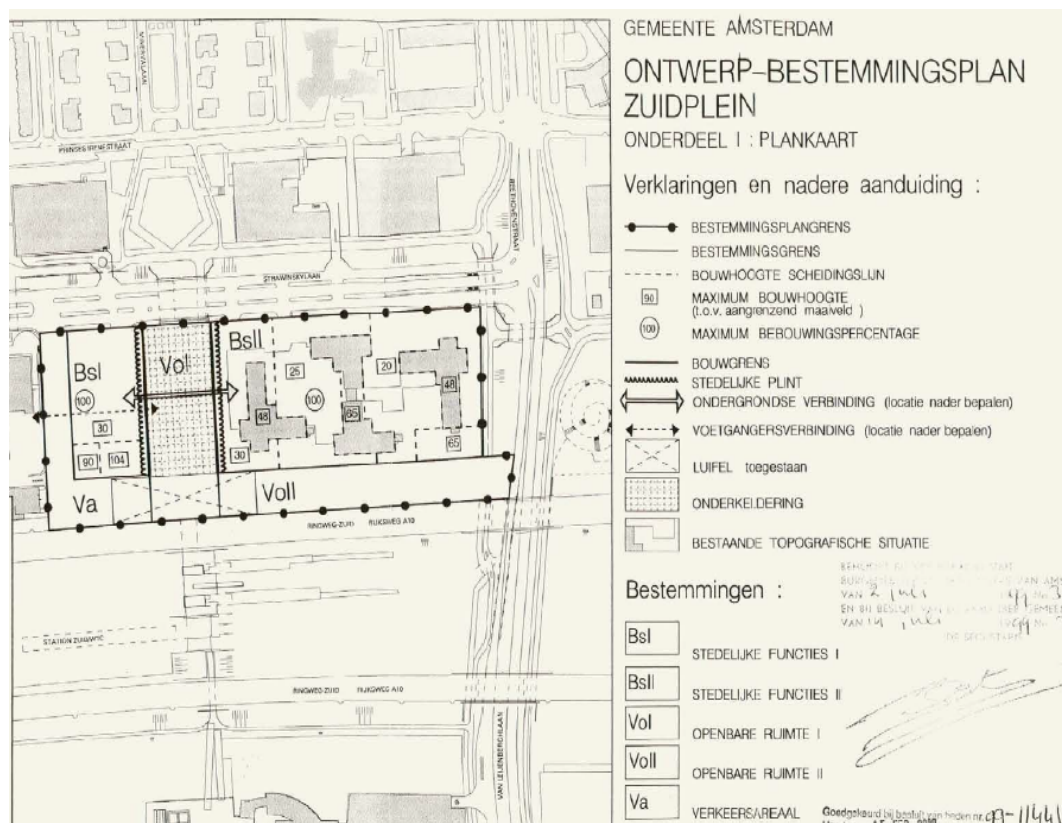
Het bestemmingsplan is tot vier keer toe gedeeltelijk herzien, waarvan de tweede herziening betrekking had op het toekennen van 928 parkeerplaatsen aan de kantorenbestemming A2. Dit aantal is inclusief het aantal parkeerplaatsen voor het aangrenzende kantorencomplex "Atrium". Het totaal aantal parkeerplaatsen dat toebedeeld is aan 2Amsterdam bedraagt 379.

Het gedeelte van de Strawinsky laan valt eveneens onder het bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o.". De gronden aldaar zijn ter plaatse van de middenberm bedoeld voor "Doeleinden van recreatie", "Openbaar groen" (artikel 12) en ter plaatse van de rijweg voor "Verkeersdoeleinden", "Rijwegen (artikel 18).

Bestemmingsplan "Zuidplein" (1999)

De gronden waarop WTC ligt, maken deel uit van het bestemmingsplan "Zuidplein" (1999). Het

bestemmingsplan bestemt de gronden ten behoeve van "Stedelijke functies" (Bsl, artikel 4 en BsII, artikel 5), "Openbare ruimte" (Vol, artikel 6 en Voll, artikel 7) en "Verkeersareaal" (Va, artikel 8).



Uitsnede plankaart inclusief legenda bestemmingsplan "Zuidplein": WTC-complex inclusief Zuidplein

De bestemmingen Bsl en BsII zien op de stedelijke functies en omvatten o.a. een wereldhandelscentrum (maximaal 138.000 m² bvo) met daaraan gerelateerde publieksvoorzieningen (minimaal 5.000 m² bvo, waarvan maximaal 3.500 m² bvo detailhandel), bijbehorende nevenruimten en ondergrondse parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en inpandige ruimten voor laden en lossen.

De bestemmingen Vol en Voll zien op de openbare ruimte en zijn aangewezen voor voetgangersgebieden, pleinen, waterpartijen, groenvoorzieningen, doorgaande fietsverbinding, tram- en busbanen, en een ondergrondse fietsenstalling. Ten behoeve van de fietsenstalling is op 11 februari 2003 een bouwvergunning verleend voor (o.a.) 2500 fietsen.

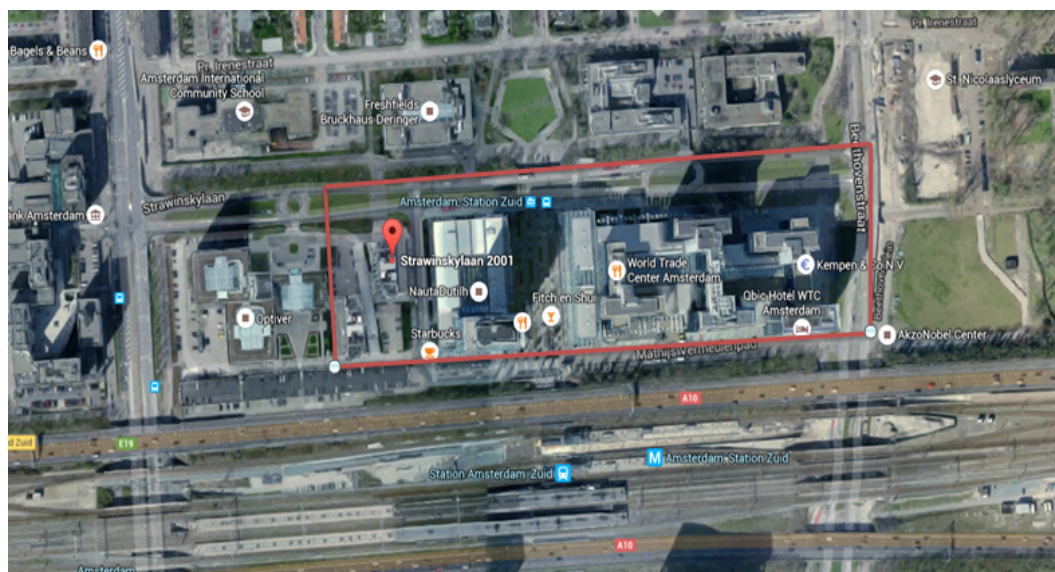
Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen bovengenoemde bestemmingen mogen worden gerealiseerd en gebruikt, bedraagt 1.200, waarvan minimaal 200 voor park-and-ride-doeleinden.

Tot slot zijn de gronden bestemd voor Verkeersareaal aangewezen voor trambanen, rijwegen, fietspaden, voetgangersverbindingen, keermuren, bermen, groenvoorzieningen en hellingbanen.

De geldende bestemmingsplannen, met inbegrip van de herzieningen, zijn verouderd en voorzien niet in de gewenste ontwikkeling. Voorliggend bestemmingsplan maakt de renovatie, transformatie en uitbreiding van 2Amsterdam en de uitbreiding van WTC, inclusief bijbehorende parkeergarages, mogelijk. Het bestemmingsplan is conserverend voor het bestaande gedeelte van WTC en de parkeergarage bij 2Amsterdam (over deze parkeergarage is reeds een omgevingsvergunning verleend).

2.4 Beschrijving van het plangebied

Op kavelniveau is te zien dat parkeren in de huidige situatie voor een gedeelte bovengronds geschiedt. Aan de zuidzijde, grenzend aan de A10, is nog de huidige parkeergarage (t.b.v. Atrium en CRI) te zien. Deze parkeergarage is reeds gedeeltelijk en zal binnenkort geheel worden gesloopt vanwege Zuidasdok. Tevens is te zien dat de bebouwingsdichtheid groot is. De Strawinskylaan is voorzien van een groene middenberm en voor het overige verhard vanwege het weg- en tramverkeer. Het Zuidplein heeft een groene uitstraling.



Luchtfoto van het plangebied, situatie 2014 (bron: Google Earth)

Behalve de bestaande wegenstructuur en openbare ruimte wordt het plangebied gedomineerd door de aanwezigheid van de bestaande kantoorgebouwen. De onbebouwde ruimte is nagenoeg geheel verhard. In het plangebied bevinden zich, met uitzondering van de bomen in het talud van de Beethovenstraat en Strawinskylaan, nauwelijks bomen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de 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 zijn de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid vervallen.

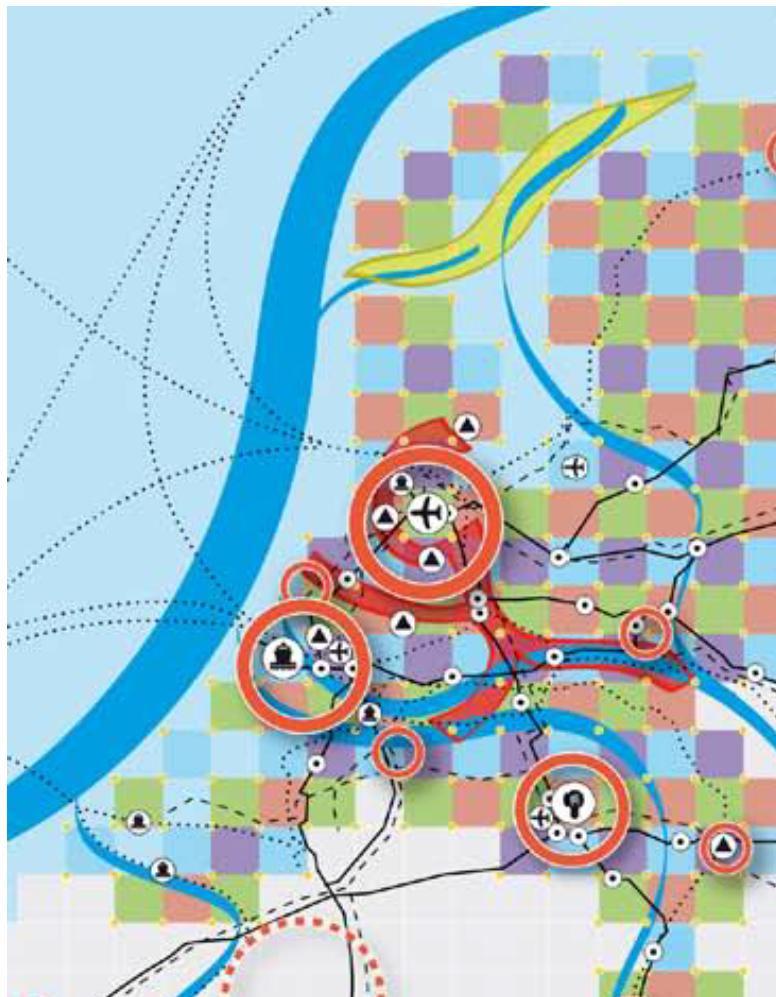
In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, 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 valley's;
- 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.



Bereikbaar	Concurrerend
 (Inter)nationaal hoofdwegennet  (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet  (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet  Multimodaal knooppunt en ketenmobiliteit	 Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren  Mainport Schiphol  Mainport Rotterdam  Brainport Zuidoost-Nederland  Greenport  Burgerluchthaven van nationale betekenis  Zeehaven van nationale betekenis  Economisch centrum in het buitenland  Robuust energienetwerk
Leefbaar en veilig  Veilige en gezonde woon- en werkomgeving, voldoende zoetwater in droge perioden, behoud van biodiversiteit en energietransitie  Waterveiligheid	

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

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

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

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valley's 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).

Zuidas: gebiedsontwikkeling van nationaal belang:

In de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt Zuidas gekwalificeerd als een 'gebiedsontwikkeling van nationaal belang'. Als nationaal belang acht het Rijk het bewerkstelligen van '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'. De ontwikkeling van Zuidas, als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) draagt hieraan bij.

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

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.

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 geen consequenties voor het plan.

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

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het gewijzigde artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Sindsdien luidt artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro als volgt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

De oude ladder voor duurzame verstedelijking

Het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (ladder) toegevoegd aan voornoemd artikel in het Bro en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. De

ladder voor duurzame verstedelijking bevatte destijds drie treden:

- De eerste trede verplichtte gemeentelijke bestuursorganen om nieuwe stedelijke ontwikkelingen af te stemmen op geconstateerde actuele behoefte en dit ook regionaal af te stemmen.
- De tweede trede vroeg van overheden om, indien de eerste trede met succes was doorlopen, te beoordelen of de ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied in de betreffende regio kon worden gerealiseerd.
- De derde trede eiste vervolgens dat wanneer inpassing van de beoogde stedelijke ontwikkeling binnen het bestaande stedelijke gebied van de betreffende regio niet mogelijk is, beoordeeld moet worden in hoeverre de ontwikkeling mogelijk is op locaties die al ontsloten zijn of ontsloten worden door verschillende modaliteiten op een schaal die passend is bij de beoogde ontwikkeling.

Met het voorheen geldende artikel 3.1.6, tweede en derde lid, van het Bro werd het nationaal ruimtelijk belang geborgd, dat gericht is op zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Het genoemde belang maakt deel uit van het geldende nationale ruimtelijke beleid zoals neergelegd in de SVIR, en heeft tot doel zorgvuldig of duurzaam gebruik van ruimte, met oog voor toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkeling van de omgeving. Uit gesprekken met onder andere provincies, gemeente, IPO, VNG en verschillende andere stakeholders, blijkt dat de doelen van het instrument worden onderschreven maar dat toepassing van de ladder als lastig wordt ervaren. Daarbij zijn als knelpunten genoemd sommige onduidelijke begrippen, de toepassing bij globale en flexibele bestemmingsplannen, onderzoekslasten en de regionale afstemming. Met de wijziging van artikel 3.1.6 van het Bro is beoogd deze knelpunten zoveel mogelijk op te lossen en de toepassing van de ladder eenvoudiger en lichter te maken.

De nieuwe ladder

Uitgangspunt voor de wijziging is (nog altijd) dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. In alle gevallen geldt dat de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd moet worden. Beoogd wordt de vereenvoudiging te bewerkstelligen door de treden zoals die voorheen waren neergelegd in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, los te laten en door het begrip 'actuele regionale behoefte' te vervangen door 'behoefte'. Daarnaast wordt in het derde lid van voornoemd artikel de mogelijkheid geboden de toets aan de ladder door te schuiven naar het moment dat een uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld.

In het geval een bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beschrijft de toelichting de behoefte aan die ontwikkeling. In de motivering van het bestemmingsplan wordt de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het licht geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en wordt de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik onderbouwd. De behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving. Voor zover de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, bevat de toelichting, aanvullend op de algemene vereisten van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, een onderbouwing waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Begrippen en toepassing

Net als onder de werking van de 'oude' ladder bepalen de aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling de afbakening van het gebied waarbinnen de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden afgewogen. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkeling die worden gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied als voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen die worden gerealiseerd buiten het bestaand stedelijk gebied, geldt dat de behoefte moet worden bepaald. Het gaat daarbij voorts niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling. Bij elk plan hoort een bij dat plan passende onderbouwing. Dezelfde aard en omvang bepalen ook het afstemmingsbereik.

In beginsel dient voor alle mogelijke bestemmingen gemotiveerd te worden dat sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik, hetgeen bij globale of flexibele bestemmingsplan snel kan leiden tot hoge onderzoekslasten. Die hoge onderzoekslasten hangen overigens niet alleen samen met de ladder, maar ook met de eisen die in het algemeen op grond van het Bro aan de toelichting van een bestemmingsplan wordt gesteld alsmede het onderzoek dat op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient plaats te vinden.

Zoals hierboven aangegeven, gelden andere eisen aan de onderbouwing als deze een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied. Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De definitie bepaalt dat sprake moet zijn van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. De kwalificatie bestaand stedelijk gebied hangt daarbij af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Onbebouwde gebieden kunnen als stedelijk gebied worden aangemerkt. Zoals uit de definitie volgt, behoort tot het bestaand stedelijk gebied ook het stedelijk groen, voor zover dit behoort bij het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. Ook sportvelden die als zodanig zijn bestemd kunnen door de feitelijke gebiedsspecifieke situatie worden aangemerkt als openbare en culturele voorzieningen als bedoeld in dit artikel en aldus behoren tot het bestaand stedelijk gebied (zie de ABRS, 20 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1581, ro. 11.4)

Tot slot is een belangrijke wijziging dat thans in artikel 3.1.6, derde lid, van het Bro de mogelijkheid is opgenomen om ingeval het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht kent, de laddertoets door te schuiven naar de toelichting bij dat wijzigings- of uitwerkingsplan. Dit zou moeten leiden tot een verlichting van de onderzoekslasten. Gevolg hiervan is overigens wel dat de met uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid bestemde locatie, tot het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan, geen onderdeel zal uitmaken van het aanbod/ de planologische voorraad bij laddertoetsen voor andere locaties in de omgeving. Hoe groot deze verlichting van onderzoekslasten precies is, zal in de praktijk moeten blijken. Immers, artikel 3.1.6, derde lid, van het Bro laat onverlet dat bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in het betreffende bestemmingsplan moet worden onderbouwd dat de behoefte aan de ontwikkeling zich in de planperiode zou kunnen voordoen. Ingeval een uitwerkingsplicht wordt opgenomen in het bestemmingsplan, laat het hier genoemde artikel onverlet dat de behoefte bij het bestemmingsplan onderzocht moet worden. Aangenomen wordt dat de gedetailleerde onderzoekslasten doorgeschoven kunnen worden. Op voorhand kan niet worden gesteld dat dit voor elke situatie opgaat. Het kan mogelijk zijn dat bij het bestemmingsplan direct en ook voor de uit te werken of te wijzigingen gronden een laddertoets wordt uitgevoerd en wordt opgenomen.

Laddertoets Zuidas- algemeen

Het gebied van de Zuidas kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Het toevoegen

van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is mogelijk in geval de behoefte daarvan wordt aangetoond. Daarnaast moet de motivering van de behoefte aan die ontwikkeling in het licht te worden geplaatst van een goede ruimtelijk ordening en dient deze zich te richten tot het motiveren van de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik. Die behoefte moet vervolgens worden afgewogen tegen het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. Zowel de beschrijving van en het overleg over de behoefte, alsmede de resultaten worden opgenomen in de toelichting.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In paragraaf 3.4 is ingegaan op de behoefte in relatie tot de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

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

3.1.5 Structuurvisie Zuidasdok

Op 9 juli 2012 is de Rijksstructuurvisie Zuidasdok vastgesteld. Zuidasdok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbetert en Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. De doorstroming van de A10 wordt verbeterd door de uitbreiding van de capaciteit van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Tegelijkertijd wordt het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden.

Door een verbeterde doorstroming op de A10-zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de Noordvleugel. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de Flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking vermindert.

Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar ook binnenlandse hogesnelheidstreinen kunnen stoppen en de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en

Amsterdam.

Met de ontwikkeling van het Zuidasdok is in voorliggend bestemmingsplan met het bepalen van de situering van nieuwbouw rekening gehouden. Ook met het bepalen van de plangrens is rekening gehouden met de plangrens van het Tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben 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:

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

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de Structuurvisie Noord Holland 2040 vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben 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 Structuurvisie Noord-Holland 2040 algemene regels vastgesteld over onder meer:

- detailhandel;
- advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling over de ruimtelijke ordening, verstedelijking en ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland;
- aardkundige waardevolle gebieden;

- meerlaagse veiligheid;
- locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied;
- verbod tot van aanleg bedrijventerreinen en kantoorlocaties en ruimtelijke kwaliteitseisen bij nieuwe woningbouw en andere vormen van verstedelijking in het landelijk gebied;
- de groene ruimte;
- de blauwe ruimte;
- energie;

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het 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 PRV zijn diverse kaartbeelden verbonden. Ook zijn in bijlagen toetsingskaders voor de toepassing van de provinciale regels opgenomen.

Van PRVS naar PRV

Om de provinciale belangen te borgen heeft de provincie op 3 februari 2014 1 de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze vaststelling bevat ten opzichte van de in juni 2010 vastgestelde (en nadien vier keer gewijzigde) Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) enkele wijzigingen. De naam van de PRVS is veranderd in Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV): deze benaming sluit beter aan bij overige provinciale verordeningen en door de term Structuurvisie te laten vallen, is verduidelijkt dat de PRV een zelfstandig document is dat, in tegenstelling tot de Structuurvisie Noord-Holland 2040, de PRV een bindend document is.

Op 1 maart 2017 is voor het laatst een gewijzigde versie van de PRV in werking getreden. Deze wijzigingen zien op diverse aanpassingen, waaronder afstemming op de rijks-ladder voor duurzame verstedelijking, wonen-vliegen en de definitie van strandbebouwing. De gewijzigde PRV heeft geen directe gevolgen voor voorliggend bestemmingsplan.

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 PRV.

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

3.2.3 Milieubeleidsplan 2015-2018

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 15 december 2014 het Milieubeleidsplan 2015-2018 vastgesteld.

De basis van het milieubeleid van de provincie is gelegen in het nakomen van wettelijke regels en normen. Daarnaast zet de provincie in op meer duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen en het stimuleren van innovatieve oplossingen voor milieuproblemen. De provinciale visie is vastgelegd in de onderwerpen Gezonde Stad en Mobiliteit, Visie op de Ondergrond, Circulaire Economie en Transitie Duurzame Energie.

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

3.3 Regionaal beleid

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam) is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten. De vervoerregio 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 het kader van dit bestemmingsplan het onderstaande van belang is.

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 Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie 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.

Ter uitvoering hiervan heeft de gemeente de Kantorenstrategie Amsterdam opgesteld. In paragraaf 3.4.6 wordt hierop nader ingegaan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de uitbreiding van het kantoorprogramma in overeenstemming van de Kantorenstrategie.

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 (thans Vervoerregio 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 in algemene zin rekening gehouden. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

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

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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
beschikbaar via <http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/structuurvisie/>

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 Nota Locatiebeleid Amsterdam

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

Er is 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.

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

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

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

In hoofdstuk 6 wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het bestemmingsplan ingegaan.

3.4.3 Nota parkeren Zuidas 2001

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

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

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.

Voor 2Amsterdam is een omgevingsvergunning verleend voor het oprichten van een ondergrondse parkeergarage voor 379 parkeerplaatsen. Het bestemmingsplan is in zoverre conserverend van aard. De uitbreiding van WTC voorziet in een ondergrondse parkeergarage, maar niet op het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Voor beide percelen geldt dat het aantal toegestane parkeerplaatsen dat in voorliggend bestemmingsplan is opgenomen, is gebaseerd op het zogenoemde ingroeibeleid. Er is dan, gelet op de geldende parkeernormen, sprake van een overmaat van het aantal parkeerplaatsen. Bij ontwikkelingen die voorzien in uitbreiding van het programma, wordt het ingroeibeleid toegepast en gebruikt gemaakt van het bestaande aantal parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor onderhavig plangebied verder geconcretiseerd.

3.4.4 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 Projectorganisatie 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 plangebied verder geconcretiseerd.

3.4.5 Nota Parkeernormen Auto 2017

Op 4 april 2017 heeft het College van burgemeester en wethouders ingestemd met de Nota Parkeernormen Auto. Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning voor het parkeren op straat krijgen.

Zuidas, met uitzondering van het deelgebied Kop Zuidas, wordt aangemerkt als A-locatie. A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Gebieden die dicht bij een intercystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximumparkeernorm voor, geen minimumnorm.

De belangrijkste uitgangspunten voor nieuwe bestemmingsplannen met betrekking tot nieuwbouw op A-locaties zijn:

- voor kantoren geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlakte.
- bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies op de betreffende locatie. Kortom voor voorzieningen is maatwerk vereist.
- voor woningen geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte.
- voor bezoekers van woningen geldt een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de grootte.

De parkeernormen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Nota Parkeernormen Auto. In hoofdstuk 6 wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam

De Gemeenteraad heeft op 14 juli 2011 de Kantorenstrategie Amsterdam vastgesteld. De Kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente bij het terugdringen van leegstand op de kantorenmarkt, (noodzakelijke) vernieuwing van de bestaande kantorenmarkt en geringe uitbreiding van de kantorenvorraad. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

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

Het doel van de kantorenstrategie is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen.

Met het oog hierop is in de kantorenstrategie een aantal groeigebieden aangegeven. Eén daarvan is Zuidas. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot benodigde nieuwbouw

worden geboden. Daarnaast kenmerken de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en daarmee voegen zij iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad. Een goed voorbeeld hiervan is Zuidas, dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

De kantorenstrategie uit 2011 zal naar verwachting in 2017 geactualiseerd worden. Insteek van de actualisering is het (verder) verminderen van de planvoorraad op plekken waar de vraag klein is en de voorraad aanzienlijk. Het toevoegen van planvoorraad blijft mogelijk op plekken waar de vraag groot is of groeit. Daarnaast streeft men naar een zo groot mogelijke menging van werken, wonen en voorzieningen.

In Zuidas wordt op basis van de kantorenstrategie uit 2011 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 (gerekend vanaf 2011).

In de Visie Zuidas 2016 is aanvullend hierop opgenomen dat de gronduitgifte van kantoorgebouwen in Zuidas in beginsel door middel van een open inschrijving plaatsvindt. Bij de selectie van ontwikkelaars wordt getoetst aan de in Zuidas gewenste hoge kwaliteit, waarbij in het licht van een kwalitatieve beoordeling de volgende elementen een belangrijke rol spelen:

- internationaal georiënteerde eindgebruiker;
- ontwikkelen van een duurzaam en flexibel concept;
- BREEAM Excellent of een soortgelijk predicaat;
- gunstig mobiliteitsprofiel van de eindgebruiker, waaronder minder auto, meer fiets en OV;
- nadruk op multi-tenant gebouwen waar functiemenging en transformatie naar bijvoorbeeld wonen mogelijk wordt gemaakt.

Het doel is dat Zuidas dé toplocatie van Nederland en concurrerend ten opzichte van vergelijkbare zakencentra in Europa blijft.

Zuidas Office Monitor 2016 H1

Uit het meest recente analyse rapport van de kantorenmarkt op de Zuidas, de Zuidas Office Monitor (editie 2016, H1), blijkt dat er, ondanks recente en vastgestelde geplande ontwikkelingen binnen het kantorenprogramma in Zuidas, nog altijd een actuele vraag bestaat naar kantoorruimte in Zuidas. Dit onderstreept dat Zuidas is aangewezen als groeigebied in de kantorenstrategie. Waar Amsterdam in 2014 een leegstandspercentage kende van 15,4% ten aanzien van kantoren, bedroeg dit in het eerste halfjaar van 2016 nog 12,4%. In Zuidas bedroeg het leegstandspercentage van op de markt aangeboden kantoorruimte in het eerste halfjaar van 2016 slechts 4,4%, een laagte record. De vraag naar kantoorruimte van hoge kwaliteit blijft onverminderd groot. Door de toenemende opnamedynamiek en sterk dalende leegstand is het inmiddels noodzakelijk om nieuwbouw toe te voegen om aan de vraag van de kantoorgebruikers te kunnen voldoen in Zuidas.

Het bestemmingsplan voorziet in een uitbreiding van het kantoorprogramma met 25.000 m² bvo (de som van de afname bij CRI van 5.000 m² bvo en een toename van 30.000 m² bvo bij WTC). Het toe te voegen kantorenprogramma past binnen het maxima van de kantorenstrategie.

De middels het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakte uitbreiding is passend binnen zowel het gemeentelijk en regionaal kantorenbeleid, als binnen de voor Zuidas voorgenomen benadering.

3.4.7 Hotelbeleid

3.4.7.1 Regionale hotelstrategie 2016-2022

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

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

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

Een regionaal adviesteam monitort de hotelontwikkelingen in de regio continu en kijkt daarbij ook naar de bezoekerscijfers. Verder verstrekt het team informatie aan potentiële investeerders, stimuleert het spreiding over de regio en adviseert het de gemeenten over kansrijke gebieden voor nieuwe hotelontwikkelingen en specifieke hotelaanvragen.

3.4.7.2 Herziening Amsterdams deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022

Op 14 juli 2016 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam besloten tot herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 (2016, Afdeling 3A, Nummer 252/868).

Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Amsterdam loopt hiermee internationaal voorop. Met deze integratie van de dossiers heeft de gemeente oog voor de nieuwe dynamiek in de markt, en zorgt hiermee dat haar beleid en regelgeving hierop aansluit. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in de hele stad uitsluitend ruimte wordt geboden aan innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid moet niet alleen zorgen voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, maar tevens voor een verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam.

In het nieuwe beleid geldt voor de hele stad het principe “nee, tenzij”. Alleen bij uitzondering is het straks nog mogelijk om een nieuw hotel in Amsterdam te ontwikkelen. De eisen aan nieuwe hotels worden strenger. Daardoor zullen er op termijn in bepaalde delen van de stad geen hotels meer bij komen. Lopende projecten die zijn goedgekeurd volgens eerdere afspraken kunnen worden afgerond. Spreiding naar de randen van de stad en de regio blijft een belangrijk doel.

Balans

Amsterdam is een populaire stad bij bezoekers uit binnen- en buitenland. De toeristische sector draagt

in belangrijke mate bij aan het economische succes van de stad. Veel Amsterdammers profiteren daarvan en hebben een baan die is gerelateerd aan toerisme. Maar er moet ook een balans zijn tussen bezoekers en bewoners. In delen van de stad leidt drukte tot overlast en hinder. Cijfers wijzen uit dat het aantal bezoekers aan de stad de komende jaren toeneemt.

Maatregelen

Daarom wordt gekozen voor een gastvrije stad, maar met meer grip op de groei van het aantal accommodaties. Het hotelbeleid wordt strenger. Nieuwe initiatieven worden alleen in behandeling genomen als buurtbewoners zijn geconsulteerd en er een plan ligt op het gebied van sociaal ondernemen. Daarnaast is een duurzaamheidstest vereist. Deze eisen komen bovenop de bestaande criteria: concepten worden onder andere getoetst op verbinding met de buurt, vernieuwing binnen de hotelsector en de hoeveelheid andere hotels in de omgeving.

Reeds geplande projecten

Het beleid is gebaseerd op een aantal onderzoeken, te weten:

- De hotelmonitor 2016. Deze monitor laat een groei van het aanbod van 6542 kamers zien in Amsterdam tot 2022, een groei van ruim 3% per jaar. Dit aantal afgezet tegen de verwachte groei van de vraag naar hotelkamers van 4% tot 6% laat een beperkte ruimte voor groei van het aanbod tot 2022 mogelijk. Dat maakt een verdere herziening noodzakelijk. In het Centrum worden nog 967 kamers gerealiseerd. Het directe gevolg van het 'oude' hotelbeleid en de ruimte die werd geboden in het stadsdeelbeleid "Grenzen aan hotelbeleid".
- Het SEO rapport 'Hotels on hold'. Dit rapport toont aan dat er een direct verband is tussen verschillende overnachtingsvormen en dat zij als geheel gezien moeten worden.
- Het OIS rapport 'Toerisme in de MRA 2014-2015'. Dit rapport geeft een gemiddelde bezettingsgraad van 79% en een gemiddelde kameropbrengst van 114 euro in Amsterdam. Een stijging ten opzichte van de afgelopen jaren.

De betreffende rapporten zijn raadpleegbaar via de gemeentelijke website:
<http://zoeken.amsterdam.raadsinformatie.nl/cgi-bin/search.cgi>.

3.4.7.3 Advies regionaal adviesteam

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een hotel met een omvang van circa 15.600 m² bvo. Het regionaal adviesteam heeft zich positief uitgelaten over de ontwikkeling van een hotel op het perceel van CRI. Het hotelinitiatief past daarmee binnen het uitgangspunt dat de balans tussen vraag en aanbod duurzaam in stand blijft.

3.4.8 Hoogbouw in Amsterdam

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

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin

terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

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

3.4.9 Visie Zuidas 2016

De gemeenteraad heeft op 5 oktober 2016 de Visie Zuidas 2016 vastgesteld. Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek stukje Amsterdam met internationale allure maar wordt ook steeds meer een levendige stadswijk. Zuidas is daarmee dus nog niet af, integendeel. De Visie Zuidas 2016 besteedt aandacht aan die ontwikkeling in relatie tot de aanleg van Zuidasdok. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied en tegelijk komen er duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Bovendien reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt kortom op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een interessante mix van bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

De Visie Zuid 2016 benoemt daarbij de volgende thema's:

Zuidas in uitvoering

Deze visie staat in het teken van het voortzetten en versterken van het succes van Zuidas in een periode met veel bouwactiviteiten. Het is onvermijdelijk dat de bewoners en gebruikers last gaan ondervinden van bouw- en funderingswerkzaamheden, omleidingen en bouwverkeer. Maar de overlast mag niet overheersen. Alle reden om juist nu extra aandacht te schenken aan hoe we de kwaliteit van het gebied hoog kunnen houden en waar mogelijk verbeteren. Door zorgvuldige gebiedsregie en goede communicatie zorgen we ervoor dat Zuidas ook tijdens de bouw leefbaar en bereikbaar blijft.

Internationaal en ambitieus

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de perfecte bereikbaarheid voor auto en openbaar vervoer en de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt. Het internationale karakter moet op straat voelbaar en zichtbaar zijn door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur. Samen met de universiteit ontwikkelen we een echt 'Kenniskwartier', een menging van universitaire- en stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen.

Een levendige woonwijk

Het is de ambitie om van Zuidas een gemengd woongebied te maken voor jong en oud; een wijk met een grote verscheidenheid aan nieuwe, lichte woningen in een hoog stedelijke omgeving en met een moderne en kosmopolitische sfeer. Om de verblijfs- en woonkwaliteit in Zuidas te garanderen wordt blijvend ingezet op meer levendigheid en voldoende voorzieningen, zoals scholen, zorgfuncties en winkels.

Verbonden door groen en water

Een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en leefbare Zuidas is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogwaardig groen en water. Dat is niet alleen belangrijk vanwege recreatieve functies, maar ook om Zuidas bestendig te maken tegen extreme regenbuien en hoge temperaturen en een habitat te bieden aan flora en fauna. We gaan aantrekkelijke plekken in het groen of bij het water aanleggen, bestaande plekken verbeteren en groen en water beter met elkaar verbinden. De samenhangende structuur van groen en water wordt een belangrijke drager van de identiteit van het gebied.

Kiezen voor fiets en OV

Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt ons tot het maken van expliciete keuzen. Dat doen we door meer ruimte te bieden aan fiets en openbaar vervoer, als aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik. Met een aantal reeds geplande (in het kader van Zuidasdok) en beoogde ingrepen (op lange termijn) wordt de OV-bereikbaarheid vergroot. Daarnaast gaan we de fietser zo goed mogelijk ondersteunen. Dat doen we door het fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk mogelijk te maken. We onderzoeken de Daklaan; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot gaan we de bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benutten. Het bedrijfsleven kan hieraan een grote bijdrage leveren.

3.4.10 Uitvoeringsbesluit Strawinsky

In 2009 is het Startbesluit Strawinsky vastgesteld door de Stadsdeelraad Zuid. Na deze vaststelling is de planvorming stil komen te liggen. Reden hiervoor was enerzijds het beperkt aantal marktinitiatieven, anderzijds het ontbreken van de noodzaak om op dat moment beslissingen te nemen ten aanzien van het al dan niet verlagen van de Strawinskyaan.

Mede vanwege diverse marktinitiatieven (zoals de uitbreiding van 2Amsterdam en het WTC) en de ontwikkelingen rond Zuidasdok is een integraal beleidskader voor het deelgebied Strawinsky opgesteld. Het concept Uitvoeringsbesluit Strawinsky is op 24 mei 2016 door het college van Burgemeester en Wethouders vrijgegeven voor inspraak en advies. De inspraakperiode liep van 2 juni tot en met 13 juli 2016. De gemeenteraad heeft het Uitvoeringsbesluit op 25 januari 2017 vastgesteld. Het Uitvoeringsbesluit is als bijlage 1 bij het bestemmingsplan gevoegd. Voor zover relevant voor het bestemmingsplan, wordt hieronder een samenvatting gegeven van de bijdrage van het Uitvoeringsbesluit aan de doelstellingen van Amsterdam. Het ruimtelijk kader van het Uitvoeringsbesluit dat van belang is voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is beschreven in hoofdstuk 4.

De ontwikkeling die het Uitvoeringsbesluit mogelijk maakt, draagt bij aan het behalen van de doelstellingen uit het Coalitieakkoord 2014-2018. Allereerst vanwege de bijdrage aan een aantrekkelijke vestigingsklimaat voor bedrijven (en daarmee banen) en talent. Met de combinatie van een toonaangevend zakencentrum, aanvullende voorzieningen wordt een bijdrage geleverd aan de ambitie van Amsterdam om te behoren tot de top vijf van innovatieve Europese metropolen. Daarnaast zorgt de betreffende ontwikkelingen voor veel werkgelegenheid op alle niveaus: niet alleen voor hoger opgeleiden, maar ook voor ondersteunend en dienstverlenend personeel. Ook levert het Uitvoeringsbesluit een bijdrage aan "Stad in Balans" door de toevoeging van toeristische functies, zoals een hotel, maar vooral ook met de aantakking van het gebied op de ontwikkeling van station Amsterdam Zuid tot het tweede belangrijke station van Amsterdam. Met het mogelijk maken van extra woningen in het gebied wordt gewerkt aan het terugdringen van het grote woningtekort in de stad.

Door in te zetten op groen en water als belangrijke dragers van de identiteit van het Uitvoeringsbesluit, wordt het een aantrekkelijker gebied om te verblijven en wordt het klimaatbestendiger, hetgeen past in de "Agenda Duurzaamheid". Bovendien wordt met een goed ingerichte openbare ruimte bewegen

gestimuleerd, wat aansluit op "Bewegende Stad". Tenslotte heeft de fiets een belangrijke plek in het Uitvoeringsbesluit. Met het behoud van de route langs het talud van de Strawinskylaan levert het Uitvoeringsbesluit een bijdrage aan Amsterdam als fietsstad en de bereikbaarheid verbeteren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

De hoogstedelijke zuidzijde van het Strawinskygebied maakt onderdeel uit van het goed bereikbare centrum van Zuidas, met hoge gebouwen op grote kavels en een hoogstedelijke inrichting van de openbare ruimte, die intensief wordt gebruikt. Deze zone wordt gekenmerkt door een hoogwaardige verharding met bomen en voorzieningen in de plinten, die het gebied een menselijke schaal en een groen karakter geven. Voor een volledige weergave van het ruimtelijk kader wordt verwezen naar het Uitvoeringsbesluit, dat als bijlage 1 bij voorliggend bestemmingsplan is gevoegd. Het Uitvoeringsbesluit maakt integraal onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Relatie Zuidasdok

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan grenst aan het project Zuidasdok. Zuidasdok realiseert een ondergrondse A10 en een opwaardering van station Zuid, inclusief hoogstedelijke inrichting van de omgeving met voorzieningen in de plinten.

Ten zuiden van het Atrium en het perceel van CRI komt het nieuwe busstation en de nieuwe toegang ('Brittenpassage') naar het station. Ten zuiden van het WTC-complex komt een taxi- en drop-offzone. Het definitieve ontwerp van dit gebied is nog niet bekend. Ambitie van Zuidasdok is in ieder geval om hier veel bomen te planten die in een los gestrooid patroon komen te staan.

Het areaal openbare ruimte aan de zuidzijde van het Strawinskygebied is, met uitzondering van het Zuidplein, beperkt.

Zuidplein

Het Zuidplein heeft zijn eigen identiteit en is net als de Vijfhoek onderdeel van de Minerva-as. De overige gebieden aan de zuidkant zijn voornamelijk verkeersruimtes, met beperkt plaats voor bomen in groene stroken.

Onderdoorgangen

De onderdoorgangen onder de verhoogde Strawinskylaan spelen een belangrijke rol in de langzaamverkeersverbindingen tussen Strawinsky noord en zuid, maar ook in de verbinding met de rest van de stad. Een belangrijk aandachtspunt voor de korte termijn is dat deze fietstunnels goed worden verlicht. Hierna wordt gekeken naar de opwaardering van deze tunnels en de mogelijkheid om ze te voorzien van een vergelijkbare vormgeving.

Ontsluiting en logistiek gemotoriseerd verkeer

De gebouwen aan de zuidzijde zijn te bereiken via de Strawinskylaan en de Eduard van Beinumstraat. Hieraan liggen de toegangen van de (ondergrondse) parkeergarages.

Het laden en lossen wordt op eigen terrein of inpandig opgelost. Het voorrijden van taxi's wordt alleen gefaciliteerd aan de zuidzijde van het Strawinskygebied.

Fietspaden

Ten oosten van het WTC-complex zal de verlegde fietsverbinding worden aangebracht. Dit (verlegde)

fietspad biedt de doorgaande route vanuit de stad richting Amstelveen.

Wensbeeld Strawinskylaan na realisatie Zuidasdok

De Strawinskylaan, waar een snelheidsbeperking geldt van 50 km/u, wordt tot aan de oplevering van Zuidasdok heringericht als openbaarvervoerschakel. Na oplevering wordt een hoge of lage ligging opnieuw besproken. Voor nu wordt uitgegaan van een hoge ligging, waarbij de bus- en tramhaltes worden verwijderd, waardoor de Strawinskylaan een echte laan kan worden. Deze biedt dan nog wel ruimte voor 8-10 grote en kleine busbufferplekken.

In het wensbeeld voor een hoge ligging van de toekomstige Strawinskylaan is in de middenberm plaats voor grote bomen, aan de noordkant bevinden zich de busbufferplekken en aan de zuidkant het trottoir met waar mogelijk bomen. De definitieve inrichting wordt te zijner tijd uitgewerkt. het bestemmingsplan maakt zowel de huidige als de definitieve inrichting mogelijk.

Hotelfunctie grenzend aan het openbaar gebied

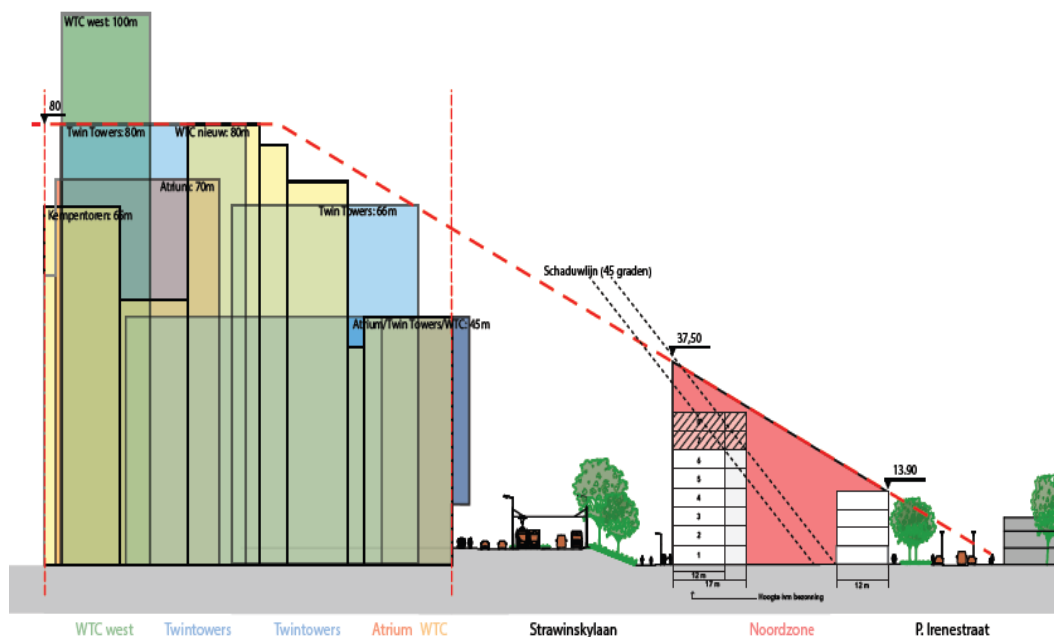
De ontwikkeling op het CRI perceel voorziet in een hotelfunctie met publieke voorzieningen op de begane grond, gericht op de openbare ruimte.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

De zuidzijde, onderdeel van het centrumgebied Zuidas, typeert zich door grote kavels met een amorfe bebouwingsstructuur en hogere volumes waartussen stedelijke pleinen en routes gelegen zijn. In dit compacte hoogstedelijke businessgebied vindt verdichting plaats en opwaardering van het bestaande vastgoed. De gebouwen zijn nu naar binnen gekeerd. Bij ver- of nieuwbouw wordt meer relatie gezocht met de omliggende openbare ruimte.

Bouwhoogte

De bouwhoogtelijn is gebaseerd op het Startbesluit Strawinsky 2009. De bouwhoogtelijn begint aan de noordzijde van de Strawinskylaan (t.p.v. de lage bebouwing in de Prinses Irenestraat) op een hoogte van 2 meter en gaat schuin omhoog naar het noorden tot een maximale hoogte van 80 meter + N.A.P aan het Matthijs Vermeulenpad. De bouwhoogte van de bebouwing direct ten noorden van de Strawinskylaan bedraagt 37,5 meter (zie afbeelding).



Bouwhoogtelijn voor nieuwe ontwikkelingen in deelgebied Strawinsky (alle hoogtes zijn t.o.v. +NAP)

Dakopbouwen (techniek, gevelbewassing, e.d.) vallen binnen deze maximale hoogtelijn. Deze zijn niet zichtbaar en worden bij voorkeur opgenomen in de gevel van het gebouw.

De bouwvolumes van het Atrium-complex zijn al vergund. Bij de toevoegingen van bebouwing aan 2Amsterdam en het WTC is rekening gehouden met de bezonning van de gebouwen rondom. De zuidelijke kantoortoren van CRI mag worden opgehoogd tot maximaal 80 meter en de noordelijke toren mag een onderbouw krijgen van maximaal 45 meter hoog. Het nieuw te bouwen volume wordt noord-zuid georiënteerd, zodat er geen dichte wand ontstaat ten opzichte van de Prinses Irenebuurt.



Indicatieve verbeelding CRI ontwikkeling

In het midden van de oostgevel van het WTC is een toren met een oplopende hoogte tot maximaal 80 meter mogelijk. Aan de Strawinskylaan wordt de onderbouw van het complex doorgetrokken eveneens op een hoogte van maximaal 45 meter.



Indicatieve verbeelding WTC ontwikkeling

De bouwhoogten moeten worden getoetst aan het Luchthavenindelingbesluit (zie paragraaf 13.3).

Plinten en rooilijnen

Bij de ontwikkelingen moet meer relatie worden gezocht met de omliggende openbare ruimte. Dit betekent onder meer dat de rooilijnen van de kavels worden opgezocht, en dat de plinten met publieke voorzieningen op deze openbare ruimten worden gericht, bijvoorbeeld richting het zuiden op de zon, waar de A10 ondergronds gebracht wordt en een nieuwe stadsstraat met busstation en taxizone ontstaat. Aan de zuidzijde van de verhoogde Strawinskylaan wordt een trottoir toegevoegd dat over de gehele lengte komt te liggen tussen Parnassusweg en Beethovenstraat. Hiermee worden de gebouwen ook vanaf deze zijde beter toegankelijk. Er komen nieuwe opgangen vanaf de langzaamverkeersverbindingen langs de stadsstraten (Beethovenstraat en Parnassusweg) naar dit nieuwe trottoir langs de Strawinskylaan. Voor de zuidzijde geldt voor de ontwikkelingen een minimale plintheogte van 8 meter, met een begane grond van 4 meter. Bij bestaande gebouwen die voorzien worden van een nieuwe gevel of nieuwbouw die direct aansluit op bestaande gebouwen, mag van deze 4 meter beganegrondhoogte worden afgeweken. Hiervoor geldt dat in het gevelbeeld de hoogten teruggebracht worden door bijvoorbeeld de verdiepingsvloer 1,5 meter terug te trekken en een vide te creëren die minimaal 4 meter hoog is.

Programma

Aan de zuidzijde van het Strawinskygebied wordt uitgegaan van verdichting van het kantoorprogramma

en het toevoegen van diverse voorzieningen, waaronder een hotel. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het toevoegen van een totaal kantorenprogramma van 25.000 m², een hotel van circa 15.600 m² en een totaal voorzieningenprogramma van minimaal 2.880 m². Het totaal aantal parkeerplaatsen blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie.

Op het perceel van CRI is reeds een parkeergarage met 379 parkeerplaatsen vergund. Het aantal parkeerplaatsen bij het WTC-complex bedraagt 1.200 parkeerplaatsen waarvan minimaal 200 parkeerplaatsen ten behoeve van park-and-ride-doeleinden.

Ten behoeve van het perceel van CRI worden in de parkeergarage en in het bestaande viaduct 608 fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd. Onder het Zuidplein is na renovatie een ondergrondse fietsenstalling met minimaal 2.400 plaatsen toegestaan. Ten behoeve van de uitbreiding van WTC wordt aan de oostzijde voorzien in een fietsenstalling met 981 plaatsen. De fietsenstallingsplaatsen op maaiveld komen daarmee te vervallen. Wel blijft het mogelijk om 89 fietsenstallingsplaatsen in stand te houden t.b.v. de Kempentoren. Dit zijn bestaande fietsenstallingsplaatsen in de binnenplaats, op maaiveld.

Ontsluiting en parkeren

Het parkeren voor werknemers, bewoners en bezoekers wordt in pandig of ondergronds op eigen terrein opgelost. Dit geldt voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsen. De ontsluiting van de parkeergarages geschiedt voor het perceel van CRI via de Van Beinumstraat. De ontsluiting van de parkeergarage van het WTC geschiedt via de Strawinskylaan.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

In 2011 heeft een beoordeling plaatsgevonden van de milieueffecten die waren te verwachten vanwege de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011 en onherroepelijk). Met afronding van de m.e.r.-procedure, gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West, is de m.e.r.-plicht als procedure uitgewerkt. In het kader van die besluitvorming is vastgesteld dat het Milieueffectrapport (hierna: het MER) de wettelijk voorgeschreven gegevens bevat. Het MER bevatte die informatie die nodig was om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming rond het betreffende bestemmingsplan te betrekken.

Inmiddels zijn ruim vijf jaren verstreken, en is in navolging van dat eerste bestemmingsplan een groot aantal bestemmingsplannen vastgesteld, dat eveneens betrekking heeft op de Zuidasontwikkeling, en waarbij de informatie van het MER telkens betrokken is. In geen enkel geval heeft het MER aanleiding gegeven tot het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen die nodig zijn ter bescherming van het milieu, zoals bedoeld in artikel 7.35 Wm. Wel zijn op basis van sectorale wetgeving (bijvoorbeeld vanwege de Wet geluidhinder) de noodzakelijke voorwaarden, voorschriften en beperkingen opgenomen.

In eerdere bestemmingsplannen is bij de toelichting van het bestemmingsplan tamelijk uitgebreid ingegaan op de procedurele totstandkoming en de inhoud van het MER. Gelet op de ervaringen van de afgelopen jaren, is er bij voorliggend bestemmingsplan gekozen voor een meer beperkte beschrijving. Deze is opgenomen in dit hoofdstuk. In de hoofdstukken 6 tot en met 14 wordt per relevant onderwerp vervolgens ingegaan op de wijze waarop het plan voldoet aan de ter zake doende wetgeving, en de wijze waarop (voor zover relevant), negatieve effecten worden ondervangen. Daarbij zal tevens, voor zover aan de orde, worden ingegaan op aanvullend onderzoek dat inmiddels heeft plaatsgevonden, en waarbij daar waar nodig ook naar de Zuidasontwikkeling als geheel is gekeken.

Volledigheidshalve is het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), wel als bijlage 2 en 3 toegevoegd.

5.2 Wettelijk kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een MER de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen, en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

De categorieën en besluiten waarvoor een directe m.e.r.-plicht dan wel een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, zijn aangewezen in het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.). Het project Zuidas kwalificeert onder de huidige regeling niet als één van de gevallen waarvoor een directe m.e.r.-plicht geldt. Wel is sprake van een project waarvoor een m.e.r.-beoordeling zou moeten worden uitgevoerd. Op grond van die beoordeling zou moeten worden besloten of wel of geen milieueffectrapport zou moeten

worden opgesteld.

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is echter een milieueffectrapportage uitgevoerd, resulterend in het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlage 2 en 3. Met de uitkomsten daarvan wordt ook met voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

5.3 MER Zuidas Flanken

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

5.3.1 Uitgangspunten m.e.r.

In het MER is uitgegaan van een ontwikkelingsprogramma, bovenop het reeds bestaande programma, van ca. 763.000 m² woonfuncties, zo'n 837.500 m² kantoorfuncties en ca. 360.500 m² overige voorzieningen. In het MER zijn de effecten van dit ontwikkelprogramma in beeld gebracht. Daar bovenop is gekeken naar de effecten van een alternatief met 85% van het voorgestelde programma en een met 115% van het voorgestelde programma. Hiermee wordt een bandbreedte van gevolgen van een grotere en kleinere ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

5.3.2 Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

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	-
	Wegverkeerlawaaï ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaaï Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaaï ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaaï 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 in het MER een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen 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. Voor wat betreft verkeer zijn reeds veel maatregelen genomen. Middels een programmatische aanpak met periodieke monitoring wordt voortdurend gezorgd dat, voor zover nodig, nieuwe maatregelen tijdig zullen worden getroffen (zie hierover meer uitgebreid paragraaf 6.2). Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan genomen. Daarnaast zal het project Zuidasdok grote positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken (aanwijzing van Zuidas Flanken als ontwikkelingsgebied op basis van de Crisis- en herstelwet).

Verder 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 bij de planuitwerking aan bod dienen te komen.

5.3.3 Accentverschuivingen Zuidas-ontwikkeling

Zoals in paragraaf 3.4.9 is aangegeven, vindt er met de Visie Zuidas 2016 een aantal accentverschuivingen plaats. Voor zover het de flankenontwikkeling zelf betreft is met name relevant dat er meer accent komt te liggen op een ontwikkeling naar een gemengde stad met wonen, werken en voorzieningen. Veel aandacht gaat in de visie uit naar het realiseren van een aantrekkelijk woongebied en de integratie van Zuidas in de omgeving. Gelet op de programmatische bandbreedte waarnaar in het kader van het MER onderzoek is gedaan, de bevindingen de afgelopen jaren met betrekking tot verschillende thema's zijn gedaan op basis van aanvullend onderzoek, en aanvullend onderzoek dat in het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, wordt opgemerkt dat alle benodigde informatie voor de besluitvorming voor handen is.

5.4 Conclusie

Op het gebied van de verkeersafwikkeling bleken maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Deze zijn inmiddels grotendeels genomen. Voor Zuidas is gekozen voor een programmatische aanpak, waarbij middels monitoring en actualisatie van verkeerskundig onderzoek tijdig in beeld wordt gebracht welke knelpunten zich kunnen voordoen, zodat ook maatregelen tijdig kunnen worden genomen. Deze aanpak wordt onverminderd voortgezet.

Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen aan dit bestemmingsplan in verband met de bereikbaarheid 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 3. Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij MER.

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

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

De Taskforce is betrokken geweest bij de actualisaties van de verkeersstudie 2011 die in 2013, 2014 en 2017 zijn uitgevoerd. Uit het meest recente Verkeersonderzoek Zuidas 2017 blijkt dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (die niet waren voorzien in de studies uit 2011, 2013 en 2014) er nieuwe aandachtspunten en één knelpunt zal optreden waarvoor maatregelen nodig zijn. In het verkeersonderzoek is een verkenning naar de oplossingsrichtingen opgenomen.

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 het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 behandeld. Tevens wordt het samenwerkingsverband van de en de afspraken van het Convenant nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op andere verkeerderelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren.

6.2 Autoverkeer

6.2.1 Programmatische aanpak

Het grootschalige karakter van het project Zuidas, in combinatie met de lange doorlooptijd en de grote mate van onvoorspelbaarheid van wijze waarop de daadwerkelijke ontwikkeling plaatsvindt, noodzaakten tot een programmatische aanpak. Daarmee is in 2011 gekozen voor een *werkwijze* ter onderbouwing van juridisch-planologische besluiten. Deze werkwijze zal onverkort worden voortgezet.

Het doen van onderzoek is een belangrijk onderdeel van de werkwijze, maar de programmatische aanpak behelst meer. Behalve te onderzoeken *welke knelpunten* zich kunnen voordoen, wordt ook bekeken *welke maatregelen* mogelijk zijn, wordt in beeld gebracht *wanneer* de knelpunten zich kunnen voordoen, zodat maatregelen ook tijdig kunnen worden genomen, en ook daadwerkelijk worden genomen. Dit vraagt om periodieke actualisatie van onderzoeken, maar ook bijsturing van onderzoeken wanneer zich bijvoorbeeld programmatische wijzigingen voordoen.

Met de programmatische aanpak is de afgelopen jaren werk gemaakt van de daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid van Zuidas. Een groot aantal knelpunten is reeds aangepakt, verdere verbetering is in voorbereiding. Daarmee onderstreept de programmatische aanpak ook dat de gemeente het goed bereikbaar maken en houden van de Zuidas serieus aanpakt. Potentiële knelpunten zijn en worden in beeld gebracht, zodat maatregelen tijdig konden en kunnen worden genomen. Geconcludeerd moet dan ook worden dat de programmatische aanpak in de praktijk zeer goed functioneert.

6.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

De programmatische aanpak zoals die tot op heden is gehanteerd, kende een aantal stappen:

- Allereerst is de eindsituatie in beeld is gebracht. Hiermee werd de uitvoerbaarheid van het flankenprogramma als geheel onderbouwd (Verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmc, versie: 17-01-2011, bijlage bij deel B van het MER).
- Vervolgens is onderzocht wanneer deze knelpunten zich redelijkerwijze op zijn vroegst zouden voordoen (Verkeersstudie Zuidas 2011, Concept Versie 20 april 2011, geaccordeerd door de gemeenteraad op 14 juli 2011). Daarbij is gekeken naar de effecten bij een verwachte programmaontwikkeling voor de jaren 2015 en 2020. Voor de situatie 2015 werd als input voor het onderzoek dat programma genomen waarvan het de verwachting was dat dit in 2015 zou zijn opgeleverd en in gebruik genomen. Voor de situatie 2020 werd als input genomen het totale programma van de bestemmingsplannen waarmee we op dat moment bezig waren, of op korte termijn mee aan de slag zouden gaan. Dit was niet het totale eindprogramma (dat immers reeds was beschouwd in het kader van de Verkeersstudie MER).

Hiermee was in beeld gebracht dat het totale project gerealiseerd kon worden, welke knelpunten er op langere termijn (2020) zouden gaan optreden, en welke knelpunten er op korte termijn (2015) zouden optreden.

Op basis van deze gegevens is het Actieplan weginfrastructuur 2011 opgesteld. Hierin zijn per knelpunt ook de maatregelen beschreven, en is een kostenraming voor de benodigde oplossingen en op hoofdlijnen een planning van de aanpak opgenomen. Uitgangspunt is daarbij dat het potentiële knelpunt wordt aangepakt voor het knelpunt zich zou voordoen. Het actieplan is door de gemeenteraad vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur, vastgesteld door de gemeenteraad 14 juli 2011). Vervolgens is ook met de daadwerkelijke aanpak van de knelpunten begonnen.

Een programmatische aanpak vraagt (behalve om een actieplan) ook om monitoring, en waar nodig,

bijsturing. In het actieplan is aangegeven dat periodiek monitoring en actualisatie zal plaatsvinden. Het actieplan geeft daarmee een aanzet tot de werkwijze van programmatische aanpak, en is inhoudelijk een onderdeel daarvan.

Reeds in 2013 is het verkeersonderzoek geactualiseerd (Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken, 10 april 2013). Reden voor actualisatie waren onder meer aanpassingen in het gemeentelijk verkeersmodel, maar ook een aangepaste vastgoedprogrammering en -fasering. Bij de actualisatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De meeste van de maatregelen uit het actieplan zijn hierin *als reeds genomen* betrokken.
- Daarbij is gekeken naar de situatie tien jaar vooruit, met daarin het programma van alle bestemmingsplannen Zuidas zoals die waren vastgesteld of op stapel stonden.

De actualisatie borduurde daarmee voort op de eerdere bevindingen. De studie bracht geen nieuwe knelpuntlocaties in beeld. Wel bleken de voorgenomen maatregelen met betrekking tot enkele eerder in beeld gebrachte knelpunten niet afdoende. Hiervoor zijn aanpassingsvoorstellen gedaan. Deze konden nog worden betrokken bij de uitvoering van de te nemen maatregelen. Ze zijn als aanvulling op het actieplan beschouwd. Omdat zich geen nieuwe knelpunten voordeden was het niet nodig in beeld te brengen wanneer de knelpunten zich zouden voordoen. Dat was voor de bestaande knelpunten immers reeds bekend.

Ook in 2014 was er aanleiding tot actualisatie van de verkeersstudie. Daarin zijn eveneens eerder voorziene maatregelen als reeds genomen betrokken. Het Verkeersonderzoek Zuids 2017 is het eest recente verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek wordt beproven in paragraaf 6.2.4).

Op zichzelf zijn de eerdere studies daarmee achterhaald, ware het niet dat telkens in de opeenvolgende studies is voortgeborduurd op de voorgaande studie, in die zin dat de daarin voorgestelde maatregelen als reeds genomen werden beschouwd. Dit past binnen de hiervoor gekozen programmatische aanpak. Tegelijkertijd is voor een goed begrip van het laatste onderzoek enig inzicht in de bevindingen van eerdere studies noodzakelijk. Om die reden zijn de betreffende studies ook als bijlage aan voorliggende toelichting toegevoegd, en zal voorafgaand aan een bespreking van de bevindingen van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 in paragraaf 6.2.3 eerst kort een inhoudelijk overzicht worden gegeven van de daaraan voorafgaande studies.

6.2.3 Voorgaande onderzoeken

6.2.3.1 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

Geconcludeerd werd dat de ontwikkeling vooral effect zou hebben 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 lieten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) was het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

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 bleek de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding te hebben. 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 zou verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel was een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Het ging echter om 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 werden in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in Zuidas beschouwd.

Uit het onderzoek bleek dat binnen Zuidas maatregelen nodig zouden zijn. Wanneer de knelpunten zich zouden voordoen, was niet onderzocht. Daartoe werd in 2011 een aanvullende studie gedaan.

6.2.3.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

De verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 4) is in feite een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken was opgesteld. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur in relatie tot de feitelijk verwachte vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Daarbij zijn twee fases beschouwd: verkeerskundige effecten bij verwacht programma 2015 en verkeerskundige effecten bij verwacht programma (eindbeeld) in 2020.

Het beeld kwam grotendeels overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen bleek er sprake van een te verwachten beperkte verslechtering of verbetering.

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

In paragraaf 6.2.5 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen.

6.2.3.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

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

Evenals de verkeersstudie van 2011 was het onderzoek met name gericht 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. In de Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of de maatregelen uit het Actieplan nog toereikend en/of noodzakelijk waren. 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. Uitgegaan werd van een eindjaar 2023.

Resultaten

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

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;
- De Boelelaan – Van Leijenberghlaan – Beethovenstraat;
- De Boelelaan – Europaboulevard – op/afrit A10.

In paragraaf 7 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen. In paragraaf 6.2.6. worden de resultaten van de laatste verkeersonderzoek weergegeven.

6.2.3.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

In 2015 heeft met de afronding van de Verkeersstudie Zuidas 2014 wederom een actualisatie van de onderzoeken plaatsgevonden (zie bijlage 7). Reden voor actualisatie was dat enkele projecten eerder of met een ander programma zouden worden uitgevoerd dan in 2011 en 2013 was voorzien. De Verkeersstudie 2014 is dan ook vooral een actualisatie van het verkeersonderzoek op basis van gewijzigd ruimtelijk programma.

Ook het programma dat voorliggend bestemmingsplan Beethoven, tweede fase mogelijk maakt, is in de Verkeersstudie 2014 opgenomen.

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 De 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 De Boelelaan Oost richting de De Boelelaan midden.

De kruising Vivaldistraat / De 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 De Boelelaan op dit deel van de weg.

De aansluiting De Boelelaan Oost / Europaboulevard / s109-zuid:

- Op de 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 De Boelelaan en de oprit A10) een extra opstelvak worden gerealiseerd. Verder zijn er ook drie linksafvakken nodig 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 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 rechtdoervak worden gerealiseerd. Hier is in het verleden een reservering voor gemaakt in de middenberm.

Aldus zijn de knelpunten die in de Verkeersstudie 2014 worden gesignaleerd te voorkomen door het tijdig doorvoeren van maatregelen.

6.2.4 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling (waar het programma uit voorliggend bestemmingsplan onderdeel van uit maakt) is opgenomen, gereed gekomen (bijlage 9). Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA). Het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 vervangt de verkeersstudie die vooruitlopend is gedaan en bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen (bijlage 8).

6.2.4.1 Verkeersonderzoek Zuidas 2017 i.r.t. eerdere onderzoeken en Actieplan Weginfrastructuur 2011

Het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 is een vervolg en verdieping op eerdere verkeersonderzoeken (in 2011, 2013 en 2014) en het Actieplan Weginfrastructuur 2011, en de noodzakelijke maatregelen die daarin werden benoemd. In eerdere verkeersonderzoeken (2011, 2013 en 2014) zijn maatregelen benoemd die noodzakelijk waren om de bereikbaarheid van Zuidas op peil te houden. De maatregelen uit het Verkeersonderzoek Zuidas 2011 zijn geborgd in het Actieplan uit datzelfde jaar. Daarop volgend zijn verdere maatregelen benoemd in de verkeersonderzoeken uit 2013 en 2014.

De huidige stand van zaken, is dat alle maatregelen uit het Actieplan 2011 zijn of worden uitgevoerd. De laatste open staande maatregel uit het Actieplan 2011 betreft de verbreding van de Boelelaan Oost, welke momenteel in uitvoering is. Aanvullend daar aan zijn extra maatregelen benoemd in de verkeersonderzoeken van 2013 en 2014. De meeste daarvan zijn inmiddels in uitvoering of zijn in tijd belegd. Volledigheidshalve wordt de stand van zaken per hoofdmaatregel kort benoemd:

- In het Verkeersonderzoek Zuidas 2013 is geconstateerd dat de kruising Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.
- In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.
- Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de Boelelaan Oost richting de oprit s109-zuid van de A10 ondermaats kan zijn bij drukte op de A10-zuid. Dit is het gevolg van de zogenoemde Toerit Dosseerinstallatie (TDI) die de hoeveelheid verkeervanaf het stedelijk wegennet beperkt om de doorstroming op de A10 op gang te houden. In het onderzoek werd geconstateerd dat de op dat moment enige manier om dit te doen is door middels een werkgeversaanpak te sturen

op minder autogebruik tijdens de spits. Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd biedt voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.

- In het Verkeersonderzoek 2014 zijn allereerst aanvullende maatregelen beschreven voor de kruisingen van respectievelijk de Beethovenstraat, de Klencke en de Vivaldistraat met de Boelelaan Oost. Voor al deze maatregelen geldt dat ze momenteel worden uitgevoerd in de verbreding van de Boelelaan Oost.

- Daarnaast is gesignaleerd dat op langere termijn een derde rechtsafvak nodig is vanaf de Boelelaan Oost richting de s109-zuid. Deze maatregel kan op zijn vroegst worden uitgevoerd als in het kader van Zuidasdok de verbrede oprit wordt opgeleverd. Technisch en ruimtelijk zijn reserveringen gemaakt binnen het profiel van de weg bij de huidige uitvoering, zodat de verbreding gemakkelijk kan worden uitgevoerd.
- Er is ook becijferd dat een extra rechtsafvak vanuit de Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte a.g.v. de bouwontwikkelingen nabij het kruispunt en de verkeersveiligheid van andere verkeersstromen (voetgangers en fietsers). Zodra de ruimte beschikbaar is worden tellingen gehouden en een schouw georganiseerd om de noodzaak van de maatregel nogmaals te toetsen. Tevens wordt gestreefd naar het zo snel mogelijk volledig maken van de kruising Mahlerlaan / Parnassusweg, welke het probleem structureel oplost.
- Tot slot zijn twee maatregelen benoemd die noodzakelijk zijn rondom de oprit van de s108 bij de Amstelveenseweg. Enerzijds het 'omklappen' naar de westzijde van de oprit s108-noord en anderzijds het toevoegen van een extra rechtsafvak vanaf de Amstelveenseweg richting de s108-zuid. Deze zijn beide afhankelijk van de uitvoering van Zuidasdok en worden meegenomen of gekoppeld aan de uitvoering daarvan.

6.2.4.2 Conclusies Verkeersonderzoek Zuidas 2017

Naar aanleiding van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 zijn de volgende conclusies geformuleerd. Voor de verkeerskundige onderbouwing, waaronder de uitgangspunten van het onderzoek, de resultaten van de modelberekeningen wordt verwezen naar het verkeersonderzoek dat als bijlage 9 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Algemeen beeld

De groei van het programma in Zuidas zet, conform bestaande en toekomstige plannen fors door. Het totale programma in Zuidas groeit van iets minder dan 1,9 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak in 2015 tot iets minder dan 3,5 miljoen vierkante meter bij een volledig ontwikkelde Zuidas (uitgaande van de huidige inzichten). Dit leidt tot een toename van het aantal inwoners met ruim 600% en arbeidsplaatsen met 57%. Het aantal studenten stijgt licht, maar blijft vrijwel constant. Het aantal arbeidsplaatsen stijgt echter in absolute zin nog altijd meer dan het aantal inwoners en dit blijft (zeker voor wat betreft autoverkeer) de dominante groep. Al deze nieuwe bewoners, bezoekers, werknemers en studenten betekenen extra verkeersbewegingen. De verdeling over de verschillende vervoersmiddelen verandert conform de voorspellingen niet of nauwelijks. Voor autoverkeer betekent dit dat het aantal ritten per dag groeit met circa 80% per 2030.

Het verkeersnetwerk in Zuidas is, mede als gevolg van eerder vastgestelde aanpassingen en de realisatie van Zuidasdok, vanaf 2027 over vrijwel de gehele breedte in staat om die groeiende hoeveelheid verkeer te verwerken. In de huidige situatie zit er op veel kruispunten nog iets meer lucht dan in de toekomst (ongeacht uitgevoerde of nog uit te voeren aanpassingen aan het stedelijk wegennet). De druk *binnen* het stedelijk wegennet neemt daardoor licht toe. Een belangrijk verschil met de huidige situatie is echter de capaciteit van de A10, en de op- en afritten. Op dit moment vormen, met name tijdens de avondspits, de oprit van de A10 flessenhalzen in het systeem. Deze hebben, door de drukte op de A10 zelf en de configuratie van de oprit te weinig capaciteit om het verkeer uit Zuidas te kunnen verwerken. Daardoor stroopt, bij ernstige incidenten op de A10-zuid, het verkeer op en staat het af en toe vast tot op de Mahlerlaan. Na aanleg van Zuidasdok, met parallelstructuur puur voor bestemmingsverkeer, zal deze uitstroom wel vlot verlopen. Ondanks de toenemende drukte op de weg, stijgt hierdoor de gemiddelde reistijd vanuit de Zuidas tot op de op- en afritten nauwelijks tussen nu en 2030.

Specifieke aandachtspunten

Zoals in hoofdstuk 4 en 5 van de Verkeersstudie Zuidas 2017 benoemd resteren er echter, ondanks de aanleg van Zuidasdok nog een aantal aandachtspunten (plekken waar meer capaciteit/kwaliteit wenselijk is). De aandachtspunten zijn:

Stijgende reistijden (met name aan de westzijde van Zuidas) gebied uit tijdens de avondspits. Aangezien hier infrastructureel niet veel aan te doen is, wordt aanbevolen om samen met werkgevers nog meer inzet te plegen op gedragsverandering van werknemers.

De kruising Mahlerlaan / Parnassusweg voor voetgangers aan de zuidzijde werkt volgens de normen maar biedt niet het comfort dat we eigenlijk zouden willen. Dit is met name van belang voor de voetgangersstroom tussen Station Zuid en VU/VUmc, en dient in een breder perspectief te worden bekeken.

De kruising Van der Boechorststraat / Boelelaan is behoorlijk verzadigd en druk als gevolg van toenemend autoverkeer van en naar het huidige VU-terrein na herontwikkeling. Dit kan infrastructureel worden verlicht, of door goed te kijken naar de ontsluiting van het toekomstige herontwikkelde VU-terrein.

Tot slot dient aandacht te worden besteed aan de koppeling tussen de verschillende kruisingen van de Boelelaan West. Hier dient te worden gezocht naar een manier om zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.

Specifieke knelpunten

Ten opzichte van eerdere verkeersonderzoeken Zuidas is er sprake van één niet eerder opgetreden knelpunt, namelijk de werking van de kruising Buitenveldertselaan / Boelelaan. Voor deze kruising geldt dat, voordat tram 16/24 wordt doorgetrokken naar Station Zuid (naar verwachting rond 2025) een oplossing moet worden gevonden. Deze veroorzaakt namelijk het grote probleem op dit kruispunt.

Proces en maatregelen

Het geconstateerde knelpunt, en de meeste van de geconstateerde aandachtspunten treden pas op na een periode van meer dan vijf jaar. Er hoeft dan ook geen apart Actieplan Weginfrastructuur te worden opgesteld. Wel behoeft de huidige inzet op gedragsverandering ten behoeve van het bereikbaar houden van Zuidas, die onder andere samen met de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas wordt gepleegd, extra inspanning. Daartoe hebben de Taskforceleden een jaar geleden een convenant ondertekend, hetgeen nu samen met onder andere gebiedsstichting Hello Zuidas en de Green Business Club Zuidas wordt omgezet naar concrete maatregelen en acties.

Voor de fysieke knel- en aandachtspunten geldt dat ze idealiter in samenhang moeten worden bekeken. Doordat de knelpunten pas op zijn vroegst optreden wanneer de VU de bestaande gebouwen van het betacluster sloopt en het terrein herontwikkelt, de studenten en onderzoekers verhuist naar de Schoolwerktuinen, waardoor de velden van SC Buitenveldert kunnen worden verplaatst naar de huidige locatie van de betacluster en de tramlus kan worden verwijderd, spelen deze zaken niet op korte termijn. De verwachting is dat dit op zijn vroegst in 2025 zal plaatsvinden. Om die reden is het nog niet nodig om nu uit de drie benoemde oplossingsrichtingen een definitieve variant te kiezen. Wel is het verstandig om daar alvast op voor te sorteren.

Om dat laatste in gang te zetten is het voorstel om samen met de VU en het VUmc, de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, betrokken overheden (Gemeente Amsterdam, Vervoerregio) en openbaar

vervoersbedrijven op zoek te gaan naar de beste mix van maatregelen die recht doet aan de verschillende belangen. Insteek is om hierbij de twee aandachtspunten en het knelpunt in samenhang te beschouwen, aangezien ze alle drie invloed op elkaar hebben en zich concentreren in deelgebied Kenniskwartier. Daarbij dienen alle aspecten (kwaliteit van doorstroming voor verschillende vervoersmiddelen, ambities, verkeersveiligheid, stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid) in acht te worden genomen. Door nu te starten kan een ideale mix aan maatregelen worden gezocht en kan worden gezien wat een slimme uitvoeringsfasering is, onder andere in relatie tot de werkzaamheden in het kader van Zuidasdok en in de Zuidas om cumulatieve uitvoeringshinder te voorkomen.

6.2.5 Stand van zaken maatregelen

Inmiddels zijn de meeste maatregelen zoals in het actieplan uit 2011 aangegeven reeds genomen. De verbreding van de De Boelelaan Oost zal binnenkort (op basis van de meest actuele inzichten van de Verkeersstudie 2014) in gewijzigde vorm in uitvoering gaan. De aanpassingen aan de afrit s109-noord is uitgevoerd, zij het in gewijzigde vorm op basis van de meest actuele inzichten Verkeersstudie 2013. Aanpassing van de afrit s109-zuid wordt meegenomen in de werkzaamheden Zuidasdok waarbij direct rekening wordt gehouden met het nieuwe snelwegontwerp (zie hierna).

Wat betreft de aanpassingen die in de studie 2013 naar voren kwamen, zijn de aanpassingen aan de Van der Boeorchorststraat / Mahlerlaan / De Boelelaan aan de noordzijde van de kruising uitgevoerd. Aanpassing aan de zuidzijde volgt voor een deel in de zomer van 2016. Aanpassingen op de Van der Boeorchorststraat zijn afhankelijk van de ontwikkelingen bij het VUmc en het VU-terrein ten zuiden van de De Boelelaan West.

Voor wat betreft de s109-zuid stelde het Verkeersonderzoek 2013 geen fysieke maatregelen voor, maar gedragsverandering. Daaraan werkt de Taskforce Bereikbaarheid. Uit Verkeersstudie 2014 kwam echter alsnog de noodzaak voor een derde opritvak naar voren (i.c.m. derde rechtsafer vanaf de De Boelelaan Oost). Dit derde opritvak neemt Zuidasdok mee in de uitvoering, waarna ook de De Boelelaan Oost hierop wordt aangepast. Dat kan pas na oplevering Zuidasdok, maar is technisch al voorbereid (er wordt nu een groenstrook aangelegd ter plekke van dit vak en er is met kabels en leidingen reeds rekening mee gehouden).

Op basis van de studie 2014 kwam nog een aantal nieuwe maatregelen en aanpassingen van reeds voorziene maatregelen naar voren. Aanpassingen aan de Beethovenstraat / Van Leijenberglaan / De Boelelaan Oost worden (in licht gewijzigde vorm o.b.v. inzichten Verkeersstudie 2014) meegenomen bij de verbreding de De Boelelaan Oost. Hetzelfde geldt voor aanpassing van de kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost.

De aanpassingen van de aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid worden in tijd zo gepland dat zo efficiënt mogelijk wordt gefaseerd in relatie tot de uitvoering van Zuidasdok (werk met werk maken, minimale hinder). Aanpassing van de aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord wordt uitgevoerd door aannemer Zuidasdok.

Aanpassing van de Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan moet nog worden gepland. Werkzaamheden worden afgestemd op werkzaamheden Zuidasdok (werk met werk maken), om overlast te minimaliseren.

Voor een overzicht wordt verwezen naar het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 (bijlage 9) en paragraaf 6.2.4).

Al met al kan worden geconstateerd dat daadwerkelijk werk wordt gemaakt van de bereikbaarheid van Zuidas. Maatregelen worden in beeld gebracht en tijdig genomen. Er wordt zo veel als mogelijk

geprobeerd de overlast die tijdens het nemen van maatregelen aanwezig is te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment waarop werkzaamheden plaatsvinden en wordt een zo optimaal mogelijke fasering nagestreefd, teneinde de hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.

6.2.6 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.

6.2.7 Parkeren

In de Nota parkeren Zuidas 2001 (zie paragraaf 3.4.3) is het specifiek op de Zuidas van toepassing zijnde parkeerbeleid gegeven. Onder andere wordt in het beleid aangegeven dat gelet op de complexiteit van de Zuidasontwikkeling een gebiedsbenadering voor de hand ligt. Daarmee loopt het Zuidas beleid uit 2001 feitelijk voor op het gemeentebrede locatiebeleid.

Herontwikkelings- en ingroei-beleid

In het parkeerbeleid van Zuidas uit 2001 zijn uitgangspunten geformuleerd voor zowel ingroeiontwikkeling als herontwikkeling. Geconstateerd is dat zich situaties zullen voordoen waarin bij de herontwikkeling van een gebied in de Zuidas bestaande parkeerterreinen betrokken zullen zijn die worden wegbestemd. Daarnaast zullen zich situaties voordoen waarbij op bestaande locaties uitbreiding van programma zal plaatsvinden, zogenoemde ingroei. Dit laatste is met de uitbreiding van (kantoor)programma aan de orde. In het algemeen geldt dat (vervolgens) voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen moet worden uitgegaan van de norm die (dan) voor het betrokken gebied geldt. In de regel zal dit betekenen dat een toegenomen vraag naar parkeren als gevolg van verdichting die plaatsvindt door de herontwikkeling, niet zal leiden tot een toename van het aantal parkeerplaatsen.

Het ingroei-beleid is er op gericht dat er bij uitbreiding van programma de overmaat zoveel mogelijk corrigeert. De uitbreiding zelf zal zo veel mogelijk gebruik maken van het bestaande aantal parkeerplaatsen (huidige capaciteit). De nu geldende parkeernorm voor kantoren bedraagt op deze locatie 1 parkeerplaats per 250 m² kantoor en 1 parkeerplaats per 100 m² voorzieningen.

2Amsterdam

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van in totaal) 23.000 m² bvo kantoor en 16.480 m² bvo (hotel)voorzieningen. Op basis van de geldende parkeernormen zou het aantal parkeerplaatsen respectievelijk 92 en 165 bedragen (hierbij wordt de kanttkening gemaakt dat voor de functie hotel een aangepaste parkeernorm wordt toegepast; gemakshalve is hier gerekend met de zeer ruime norm 1:100 m² bvo). Het totaal aantal parkeerplaatsen voor het nieuwe programma op basis van het huidige beleid komt daarmee op 257 parkeerplaatsen. Voor de parkeergarage bij 2Amsterdam is eerder een omgevingsvergunning voor vervangende nieuwbouw van de bestaande parkeergarage verleend voor 379 parkeerplaatsen. De parkeergarage en daarbij behorende parkeerplaatsen is conserverend in voorliggend bestemmingsplan opgenomen.

WTC

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de het toevoegen van 30.000 m² bvo kantoren en maximaal 2.000 m² bvo voorzieningen. Het totale nieuwe programma bedraagt 176.300 m² bvo kantoren waarvan maximaal 9.000 m² bvo voorzieningen en maximaal 6.000 m² bvo hotel. Op basis van de geldende parkeernormen zou het aantal parkeerplaatsen respectievelijk circa 670 en 90 bedragen. Het totaal aantal parkeerplaatsen voor het nieuwe programma op basis van het huidige beleid komt daarmee op 760 parkeerplaatsen. Het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het bestaande kantorenprogramma bedraagt 1.200 parkeerplaatsen waarvan minimaal 200 parkeerplaatsen ten behoeve van park-and-ride-doeleinden.

Overmaat

Zowel bij de ontwikkeling van 2Amsterdam als het WTC is sprake van een overmaat ten opzichte van de nu geldende norm. Vanwege het beleid dat bij bestaande situaties geen parkeerplaatsen worden wegbestemd, maar het bestaande aantal wordt gehandhaafd (ingroei-beleid) is er voor gekozen het

bestaande aantal parkeerplaatsen van respectievelijk 379 en 1.200 waarvan minimaal 200 t.b.v. park-and-ride-doeleinden op te nemen in het bestemmingsplan.

6.3 Openbaar vervoer

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

6.4 Langzaam verkeer

Het Zuidplein is een gebied met 'shared space' voor voetgangers en fietsers. Langzaam verkeer is mogelijk op het Zuidplein en vormt de noord-west verbinding tussen de Prinses Irenebuurt, via de Vijfhoek naar station Zuid. Ten oosten van het WTC-complex is een fietspad gelegen. De fietsenstalling van WTC is bereikbaar via de zijde van de Beethovenstraat, alwaar en verlegde noord-zuid fietsverbinding zal komen. Net buiten het plangebied ligt ten noorden van de Strawinskylaan een fietspad dat als hoofdnet fiets dient (oost-west verbinding). De fietsenstalling van CRI is via dat fietspad te bereiken.

Op de Strawinskylaan (tevens buiten het plangebied) zullen voetgangers de huidige tram- en busverbindingen bereiken. Aan de noordzijde is de Strawinskylaan te bereiken met twee vaste trappen. Aan de Zuidzijde zal in de tijdelijke situatie één vaste trap de Strawinskylaan met het Zuidplein verbinden en het WTC zal bereikbaar zijn via de zijde van de Beethovenstraat. Onder het Zuidplein is een fietsenstalling voor minimaal 2.400 fietsen.

Direct ten zuiden van het plangebied ligt het Matthijs Vermeulenpad en het nieuwe station Zuid. Dit is voetgangersgebied.

6.5 Conclusies

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 Zuidasontwikkeling, 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 daarentegen 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.

Voor het aantal parkeerplaatsen in aansluiting gezocht bij het ingroei-beleid.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Toetsingskader

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

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

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

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in geluidgevoelige bestemmingen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Evenmin wordt voorzien in de aanleg en/of reconstructie van een weg en/of een spoorweg op grond waarvan de Wet geluidhinder van toepassing zou zijn.

7.3 Resultaten onderzoek

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

7.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van (nieuwe) geluidgevoelige gebouwen noch in de aanleg of reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Vanuit oogpunt van de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen die aan vaststelling en realisatie van het plan in de weg staan. Evenmin leidt de ontwikkeling ertoe dat er in de omgeving sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ook vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening bestaat er derhalve geen belemmering 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. Er kunnen in dat verband 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 deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. De kern van deze regeling wordt gevormd door een landelijke programmatische aanpak, die ervoor zorgt dat, in de meeste gevallen, niet meer per project aan luchtkwaliteitsnormen hoeft te worden getoetst.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wm kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van de uitvoering van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt:

4. (waarschijnlijk) geen sprake is van een overschrijding van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
5. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert; geen sprake is van het in betekenende mate (ibm) bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
6. 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 met het vastgesteld programma (te weten het NSL).

Het hierboven gestelde is niet relevant indien hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt is beschreven in, dan wel betrekking heeft op een ontwikkeling die is beschreven in het vastgesteld Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de in dit programma opgenomen ontwikkelingen is berekend wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Vervolgens is in het programma een pakket maatregelen opgenomen waarmee de negatieve gevolgen van deze ontwikkelingen worden gecompenseerd.

Grenswaarden

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

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM_{10})	24-uurgemiddelde concentratie	50, mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden; dit is gelijk aan een grenswaarde van $32,1 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10}
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	Jaargemiddelde concentratie	25

Bron: tabel 1, bijlage 2 bij de Wet milieubeheer

Bij de berekening geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt deze aftrek $6 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor het 24-uurgemiddelde zes overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden. Bij overschrijding van de grenswaarden is het van belang of sprake is van een niet in betekenende mate-project (nibm-project). Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van zowel fijn stof als stikstofdioxide niet groter is dan 3%, draagt een project niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. Voor nibm-projecten vindt ten aanzien van de overschrijding van luchtkwaliteitsnormen geen verdere toetsing meer plaats.

Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van fijn stof en stikstofdioxide groter is dan 3% draagt het project in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. De volgende vraag is dan of het project is aangesloten bij het NSL. Als een project past binnen de omschrijving waarmee het in het NSL is opgenomen, wordt een eventueel optredende verslechtering van de luchtkwaliteit aangepakt door de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit die eveneens onderdeel uitmaken van het NSL. Aldus wordt voorkomen dat uiteindelijk sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen en de luchtkwaliteit aan het vaststellen van een bestemmingsplan in de weg staat.

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wm kan een bestemmingsplan van een project dat in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide worden vastgesteld indien het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen, of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

Het NSL is gericht op het bereiken van de grenswaarden die worden overschreden (artikel 12 van de Wm). In het NSL zijn zowel nationale generieke maatregelen, als regionale maatregelen opgenomen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het programma benoemt en beschrijft projecten die naar verwachting worden ontwikkeld in de periode waarop het NSL betrekking heeft. Door de negatieve effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit af te zetten tegen de positieve effecten van alle in het programma genoemde maatregelen op de luchtkwaliteit, wordt getoetst of een project past binnen het NSL. Bij een bevestigend antwoord op deze vraag vindt voor het betreffende project geen aparte toetsing aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit meer plaats.

Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting 2019) van toepassing is (Besluit tweede verlenging NSL). Het project Zuidas is in het NSL opgenomen met IB-nummer 724 en wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project.

De bestaande gebouwen kennen een bvo ca. 28.000 m² voor 2Amsterdam en 138.000 m² voor WTC. Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van het kantoor- en voorzieningenprogramma met maximaal 43.500 m² bvo. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma 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.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is in januari 2009 in werking getreden. Met dit besluit 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. Het besluit 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 het besluit 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; PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Enmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan indien die leidt tot een toename van niet meer dan 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.

8.2.4 Gemeentelijk beleid

8.2.4.1 Agenda Duurzaamheid gemeente Amsterdam

Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. In het coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' heeft de verduurzaming van Amsterdam een prominente plaats gekregen. Een duurzamer Amsterdam wordt gezien als uitgangspunt voor hoe we de stad willen ontwikkelen en voor de kansen die we willen creëren. De Agenda Duurzaamheid formuleert ambities, doelen en uitwerkingsrichtingen. Ook luchtkwaliteit heeft een belangrijke plaats gekregen in de Agenda Duurzaamheid.

Amsterdam wil verder gaan dan het voldoen aan landelijke en Europese normen. De focus wordt verschoven van de 'norm' naar 'gezondheid', waarbij niet alleen de meetbare normen maar ook de

gezondheidseffecten voor de individuele Amsterdammer worden bekeken.

Om de luchtkwaliteit in Amsterdam verder te verbeteren wordt ingezet op een pakket aan maatregelen. Het gebruik van de fiets wordt gefaciliteerd door de aanleg van veilige fietsroutes en voldoende fietsenstallingen. De Agenda Duurzaamheid richt zich ook op het schoner krijgen van het gemotoriseerde verkeer in Amsterdam. De milieuzones worden strenger en het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's blijft groeien. De ambitie is om vanaf 2025 uitstootvrij of in ieder geval zo schoon mogelijk te rijden in Amsterdam.

8.2.4.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

De Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders (College). Op 10 december 2013 heeft het College besloten om de Gemeenteraad voor te stellen om de werking van de richtlijn uit te breiden. De Gemeenteraad heeft hiermee ingestemd, door op 22 januari 2014 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (inclusief een 'Afwegingskader verkeersstromen in relatie tot de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit') vast te stellen als aanvullend toetsingskader op de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Uitgangspunten van de richtlijn 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 motorvoertuigen (mvt) per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

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

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

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke besluit, alleen betrekking op nieuwe situaties. De richtlijn is niet van toepassing bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig is en niet meer dan 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 projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Zuidas voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen binnen Strawinsky, waaronder die waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet. Deze zijn in het NSL opgenomen. Een nadere toets is niet aan de orde. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

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

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt de bestaande situatie geconserveerd in het bestemmingsplan en worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit toegestaan.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

Bij externe veiligheid 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 windturbines.

Gezien de ligging in de nabijheid van de rijksweg A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt, valt een stijging van het groepsrisico als gevolg van de realisatie van het plan niet uit te sluiten.

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

9.2 Regelgeving

9.2.1 Algemeen

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaan 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 bij het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen.

In verscheidene besluiten is gedefinieerd wat onder (beperkt) kwetsbare objecten moet worden verstaan. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld gebouwen bestemd voor het verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten of gebouwen waar doorgaans grote aantallen personen aanwezig zijn, zoals kantoorgebouwen groter dan 1500 m², winkelcentra, maar ook grootschalige kampeer- en recreatieterreinen. Woningen, woonschepen en woonwagens zijn eveneens kwetsbare objecten, tenzij

het gaat om verspreid liggende woningen, woonschepen of woonwagens; dat zijn beperkt kwetsbare objecten. Kleinere kantoorgebouwen, winkels en sporthallen zijn eveneens beperkt kwetsbare objecten. Om effectief omgevingsgericht beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar kwetsbare objecten aanwezig 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 locaties waar zich ongevallen kunnen voordoen. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

9.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Per 1 april 2015 is de Wet basisnet in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen geïntegreerd. Doel van de Wet basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is.

In de Regeling basisnet is de ligging van het risicoplafond voor het plaatsgebonden risico (PR) en (indien ingesteld) de ligging van het risicoplafond voor het groepsrisico (GR) bepaald. Per wegvak, spoortraject en vaartroute wordt de afstand bepaald waar het PR-contour niet meer dan 10^{-6} mag zijn (PR-plafond) en (indien ingesteld) waar het PR-contour niet meer dan 10^{-7} of 10^{-8} mag zijn (GR-plafond).

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

Besluit externe veiligheid transportroutes

De ruimtelijke regels ten aanzien van transport van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). De regeling in het Bevt kan samengevat worden als volgt:

- Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het PR maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegestaan.
- Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.
- Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten.
- Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het GR, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.
- Binnen het invloedsgebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
- Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in de volgende gevallen:
 1. het GR is niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
 2. het GR in de toekomstige situatie:
 - a. met niet meer dan tien procent toeneemt en
 - b. de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.
- Er geldt tevens een motiveringsplicht als nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten in de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een

ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

Plasbrandenaandachtsgebied

In de plasbrandaandachtsgebieden (PAG) gelden naast de hierboven genoemde motiveringsplicht, aanvullende bouweisen ten aanzien van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten op grond van het Bouwbesluit 2012 en de Regeling Bouwbesluit 2012 om personen te beschermen tegen gevolgen van ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Plasbrandaandachtsgebieden zijn in het Bevt aangewezen als gebieden waar bij het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

9.3 Beleid

9.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan, moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid (5 juni 2012) Amsterdam biedt hiervoor een handreiking zodat besluitvorming omtrent en verantwoording van externe veiligheidsrisico's inzichtelijker en makkelijker wordt. Het beleid schept een beeld van aanwezige risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen, waar deze zich bevinden en welke acties er worden genomen om deze risico's te beperken.

Voor de A10 Zuid geldt dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. Met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is overeenstemming bereikt over het reduceren van risico's langs de A10 Zuid. De aanleg van de Westrandweg biedt hiervoor een mogelijkheid. De A10 Zuid kan dus worden ontlast via de Weststandweg. Indien uit monitoring blijkt dat na aanleg Westrandweg de risico's niet dalen tot een aanvaardbaar niveau, dan worden nadere maatregelen getroffen om risico's te reduceren. Hierbij valt te denken aan gedwongen routing van gevaarlijke stoffen. Eventuele maatregelen worden getroffen in overleg tussen het ministerie van I&M en de gemeente Amsterdam.

Na realisatie van het project Zuidasdok loopt de A10 ter hoogte van Zuidas deels ondergronds in een tunnel met categorie C. Het vervoer van gassen (stofcategorie GF3, zoals LPG) mag dan geen gebruik meer maken van de A10 Zuid en vervoer van dergelijke stoffen zal dan niet meer plaatsvinden. De meest logische route voor het vervoer van GF3 zal dan via de A9 langs Amstelveen zijn. In het project Schiphol Amsterdam-Almere wordt hierin voorzien. Het wijzigingstracébesluit A9 Badhoevedorp-Holendrecht voorziet in een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. Er worden geen beperkingen aan de A9 gesteld, zodat vervoer van gevaarlijke stoffen hierlangs kan plaatsvinden.

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam hanteert de lijn waarbij voor nieuwe situaties met overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR als specifieke beslispunten worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid worden vooralsnog verantwoord geacht omdat met het ministerie van I&M maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

9.4 Resultaten onderzoeken

9.4.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft in 2010 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 10). Het projectgebied Strawinsky, waar voorliggend plan een onderdeel vanuit maakt, is in dat onderzoek betrokken.

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 en Kenniskwartier.

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

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

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

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

9.4.2 Projectsamenhang onderzoek

In aanvulling op de Zuidasbrede studie heeft tevens onderzoek plaatsgevonden naar de effecten vanwege het voorliggend plan: Externe veiligheid A10-Zuid Ontwikkeling kavel CRI en WTC (zie bijlage 11).

Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone voor de A10-Zuid gemeten vanaf het midden van de weg is gelijk aan 0 meter. Het

plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van kavel CRI (2Amsterdam) en WTC.

Groepsrisico

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico met een factor 15.5 overschreden. Door de ontwikkeling van kavel CRI (2Amsterdam) en WTC neemt het groepsrisico toe tot 17.7 keer de oriëntatiewaarde.

Na aanleg van Zuidasdok mag het vervoer van brandbare gassen geen gebruik maken van de A10-Zuid die ter plaatse van de ontwikkeling is uitgevoerd als categorie C-tunnel. Het groepsrisico neemt hierdoor af tot 0.02 keer de oriëntatiewaarde.

Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. Omdat het groepsrisico op basis van de vervoershoeveelheden conform de regeling Basisnet in dit geval groter is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording groepsrisico vereist.

Plasbrandaandachtsgebied

Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. In de Regeling basisnet is voor de A10-Zuid een PAG voorgeschreven. De uitbreiding van het WTC-complex bevindt zich aan de noordzijde van de kavel op meer dan 40 m vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook en dus buiten het PAG. De (uitbreiding van de) zuidelijke kantoortoren met meer dan 35 m vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook eveneens buiten het PAG.

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende plangebied zich buiten het plasaandachtsgebied bevindt, zodat hiermee geen rekening behoeft te worden gehouden.

9.5 Verantwoording

9.5.1 De verantwoordingsplicht

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit.

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.

9.5.2 Bronmaatregelen

Routering vervoer van gevaarlijke stoffen

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

Het in gebruik stellen van de Westrandweg heeft geleid tot vermindering van het aantal transporten met brandbaar gas over de A10 zuid en dat 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 afschermdende werking van de tunnel, anderzijds door de beperkingen die gaan gelden aan het vervoer van LPG.

Ontwikkeling Zuidasdok

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het besluit om Zuidasdok te realiseren definitief genomen. In het Tracébesluit staat wel vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C. Dit betekent dat onder andere vervoer van LPG niet is toegestaan. De realisatie van Zuidasdok betekent een verbetering ter hoogte van de flankenprojecten. Met de ondertunneling van de A10 is deze rijksweg geen risicobron meer.

9.5.3 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 (zie paragraaf 9.4.1) 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. Andere te overwegen maatregelen zijn:

- Constructies van gebouwen zodanig uitvoeren dat zij bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. Het rapport bouwkundige maatregelen (Bouwkundige maatregelen externe veiligheid; IPO 10; januari 2010) kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de risicobronnen af realiseren.
- Mogelijkheden onderzoeken om de indeling van de gebouwen zo uit te voeren dat bescherming kan worden geboden tegen de effecten van de mogelijke scenario's.
- De geplande gebouwen in het plangebied zodanig uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een giftige wolk. Het rapport bouwkundige maatregelen kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Technische voorzieningen aanbrengen waarmee men in het plangebied snel en centraal lucht- en ventilatiesystemen kan uitschakelen en afdichten.

9.5.4 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.

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

Voldoende bedrijfshulpverleners

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

Gebouwuittgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Het heeft de voorkeur dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontluchten. Indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, kunnen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen nadere eisen worden gesteld ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Dit is in de planregels opgenomen.

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 ontluchten 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 ontluchten. Aan dit vereiste voldoet het plangebied.

9.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

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

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, waaronder begrepen de in dit bestemmingsplan aan de orde zijnde ontwikkeling, neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

9.5.6 Advies Regionale Brandweer

Desgevraagd is door de brandweer advies uitgebracht met betrekking ontwikkelingen in het Strawinskygebied. Het advies van de brandweer luidt als volgt.

Gevaren

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar niet onmogelijk. Bij het transport van gevaarlijke stoffen over de A10 kan een ongeval optreden. Daarbij kan een explosie of giftige wolk ontstaan. De effecten bereiken direct of in zeer korte tijd het plangebied. De gevolgen voor het plangebied zijn warmtestraling en een drukgolf. Hierbij vallen er slachtoffers en ontstaat er schade aan het gebouw. De gevaren en risico's voor het plangebied veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen door de realisatie van het project 'ZuidasDok' wegvallen (prognose 2030).

Zelfredzaamheid

Na een ongeval zijn personen in de eerste minuten op zichzelf en anderen aangewezen en moeten zij beslissen of zij gaan vluchten of schuilen. Personen moeten snel handelen om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Het merendeel van de personen in het plangebied is zich niet bewust van de mogelijke gevaren. De effecten van een explosie zijn te herkennen. Aanwezige personen zullen daarom snel handelen. De effecten van een giftige wolk zijn lastiger te herkennen. In het plangebied zijn voldoende mogelijkheden om te vluchten. Schuilen kan alleen als het gebouw bestand is tegen de effecten van een explosie op de ringweg A10.

Hulpverlening

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland bereidt zich voor op ongevallen met gevaarlijke stoffen. De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en veiligstellen van het gebied. Door de grote snelheid van een explosie of giftige wolk zijn de mogelijkheden ter bestrijding door de hulpverlening beperkt. De gevolgen na een explosie of giftige wolk in het plangebied kunnen worden bestreden door de gezamenlijke hulpdiensten.

Maatregelen

Er zijn maatregelen die de gevolgen van een explosie of giftige wolk beperken. Het gaat vooral om bouwkundige maatregelen aan gebouwen of maatregelen die de zelfredzaamheid van aanwezige personen kunnen verbeteren.

Advies

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland adviseert de gemeente Amsterdam om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan de volgende aspecten te betrekken.

- De mogelijke gevolgen van een giftige wolk of explosie door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
- De (on)mogelijkheden die personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door van de bron af te vluchten of te schuilen.
- De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

Geadviseerd wordt het nemen van maatregelen in de volgende denkrichting te overwegen:

- Bij de constructie en indeling van gebouwen rekening houden met de effecten van ongevalsscenario's

met gevaarlijke stoffen.

- Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- Waar mogelijk noodplannen opstellen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen en deze oefenen.

9.5.7 Overwegingen

Het groepsrisico van zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan is voor realisatie van bestemmingsplan exact hetzelfde als erna. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor het beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Vanwege de overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt hierover verantwoording afgelegd, waarbij de aspecten zoals beschreven in de Circulaire zijn betrokken. Daarbij is gekeken naar bron- en effectmaatregelen ter beperking van het groepsrisico en naar zelfredzaamheid.

De Regionale Brandweer is om advies gevraagd (zie paragraaf 9.5.6 van de toelichting bij het bestemmingsplan). De adviezen hebben voor zover het gaat om mogelijk te treffen maatregelen betrekking op de concrete bouwplanontwikkeling. Daarnaast wordt geadviseerd in de bedrijfsvoering rekening te houden met het aspect externe veiligheid middels het opstellen van noodplannen en adequate communicatie. De geadviseerde maatregelen hebben daarmee betrekking op aspecten die zich niet direct laten regelen middels het bestemmingsplan. Wel is in de planregels de mogelijkheid opgenomen dat, indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, nadere eisen kunnen worden gesteld aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Het advies is meegegeven aan de ontwikkelaar.

Het 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 dat 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 gaan gelden aan het vervoer van LPG.

De verdere ontwikkeling van de projectlocatie, als onderdeel van de Amsterdam Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van de Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte. Daarbij komt dat de ontwikkeling niet leidt tot een verdere toename van het groepsrisico.

Gelet op en het belang van de voorgenomen ontwikkeling (als onderdeel van de Zuidas), dat deze niet leidt tot een toename van het groepsrisico, gelet op het feit dat het daadwerkelijke groepsrisico als direct gevolg van de Westrandweg lager is dan het berekende groepsrisico en nog verder afneemt na aanleg van de tunnel, en gelet op de afstand van het bestemmingsplan ten opzichte van de weg, wordt geconcludeerd dat het aanvaardbaar is om voor voorliggend bestemmingsplan de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico te laten voortduren.

9.6 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt niet tot een toename van het groepsrisico. In de huidige situatie is reeds sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder de vorige paragraaf zijn betrokken. 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 de overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor dit bestemmingsplan te laten voortduren.

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 ruimtelijke 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 in beperkte mate nieuw gebruik mogelijk. Voor een groot deel wordt de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde. Bij toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen zal bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen 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 en Besluit uniforme saneringen). 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 van de 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 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van zowel WTC als CRI is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het resultaat van het verkennend bodemonderzoek wijkt niet af van de resultaten opgenomen in dit hoofdstuk.

10.4 Conclusie

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan. 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, eerste lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding, conform de watertoets.

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek brengt.

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

- De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om de waterbeheerder vroegtijdig in de planvorming te betrekken.
- De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. Dit laatste gebeurt doorgaans in de waterparagraaf bij het betreffende plan.

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in acht 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.

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

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

11.2 Wet- en regelgeving

11.2.1 Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en waarborgt 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 vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld, met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt

dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

11.2.2 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn bij 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. het IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en het IJmeer, de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten IJ, het Aftgesloten IJ en het 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.

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen waterstaatswerken aanwezig die in beheer zijn bij het Rijk.

11.2.3 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 Hoogheemraadschap AGV is gericht op het beschermen van de wateraanvoer 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 zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen.

Legger

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

Op 2 juli 2015 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap AGV een nieuwe legger vastgesteld. De nieuwe legger heeft geen invloed op voorliggend bestemmingsplan.

11.3 Waterbeleid

11.3.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

11.3.2 Provinciale Watervisie 2021

In de Watervisie 2021 "Buiten de oevers" (november 2015) zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Aan de hand van de thema's veilig, schoon en voldoende is beleid vastgesteld voor de lange termijn (2040) en prioriteiten voor de planperiode (2016-2021). Het Uitvoeringsprogramma 2016-2021 (december 2015) geeft aan wat de concrete maatregelen zijn om de lange termijn doelstellingen te verwezenlijken.

Thema Veilig

Beperken van slachtoffers en economische schade via preventie en gevolgenbeperking, door:

1. Kaders stellen voor regionale waterkeringen: vastleggen van normen en tracés in de waterverordeningen en bindende afspraken maken met de waterschappen over de termijnen waarbinnen de regionale keringen op orde moeten zijn.
2. Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit: toetsen op voldoende ruimtelijke inpassing door de waterbeheerder en bevorderen van ruimtelijke kwaliteit via programma's met cofinanciering door regionale partijen.
3. Waterrobuust inrichten bevorderen: via ruimtelijke maatregelen beperken van aantal slachtoffers en beperken van economische schade en een adequate rampenbestrijding bij (dreiging van) een overstroming.

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

1. Het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden.
2. Zorgen voor schoon en voldoende grondwater: duurzaam beheren van grondwatervoorraden voor verschillend gebruik zoals drinkwater, industrie en energievoorziening.

11.3.3 Waterbeheerplan Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek 2016-2021

Op 8 oktober 2015 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) het Waterbeheerplan AGV 2016-2021: Waterbewust en Waterrobuust vastgesteld. Het betreft het tweede waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap AGV in de nieuwe zesjarige waterplancycclus van het Rijk, de provincie en het waterschap.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken, te weten 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, wat de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

11.3.4 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

1. inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. treffen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRA) 2016-2021 staat vermeld hoe deze drie zorgplichten voor de komende jaren door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Het doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen. Het GRA 2016-2021 heeft de volgende uitgangspunten:

Stedelijk afvalwater

- zoveel mogelijk scheiding aan de bron van de componenten van stedelijk afvalwater;
- waar mogelijk decentrale zuivering in plaats van de huidige centrale, zolang dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt.

Hemelwater

- de perceelegeenaaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
- de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente;
- uitgangspunt is om verontreinigd hemelwater gescheiden te houden van het overige hemelwater;
- gebruik heeft de voorkeur boven direct lozen;
- gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien.

Grondwater

- duurzaam functionerend grondwatersysteem om nieuwe hinder voorkomen en bestaande hinder weg te nemen;
- de perceelegeenaaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein.

11.3.5 Waterbeleid Zuidas

In de Visie Zuidas 2016 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water in het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water'. Water is een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven. Door klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Water heeft een dempende werking op temperaturen in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, diverser en goed verbonden water belangrijk voor een divers dier- en plantenleven.

De bergingscapaciteit van water is belangrijk. Daarom wordt het water in samenhang ontworpen. Dat geldt voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwater in zowel de openbare ruimte als privéruimte. Bij extreme regenbuien moet Zuidas regenbestendig zijn: het water wordt op de kavels zelf opgevangen en geborgd. Daarnaast maken we een aantal plekken geschikt voor waterberging bij piekbuien. In Kop

Zuidas leggen we bijvoorbeeld in de straten een slim systeem aan van waterbergende groenstroken.

Binnen Zuidas wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen. In Zuidas worden bovendien alle plannen op hun bijdrage aan een goed stadsklimaat getoetst. Ontwikkende partijen en de gemeente moeten hun inzet op het verbeteren van het microklimaat zichtbaar maken, bijvoorbeeld door de aanleg van groene daken of binnentuinen.

11.4 Watertoets

11.4.1 Watertoets Uitvoeringsbesluit Strawinsky

Voor het gehele Strawinskygebied is een integraal stedenbouwkundig kader opgenomen in het Uitvoeringsbesluit. In het kader van dit visiedocument is een watertoets opgesteld waarin inzicht is gegeven in de waterhuishoudkundige gevolgen van alle voorgenomen ontwikkelingen die het concept uitvoeringsbesluit mogelijk maakt. Deze watertoets is als 12 bijgevoegd. In deze watertoets is onderstaande samenvatting gegeven over de onderwerpen waterkering, hemelwater, oppervlaktewater en grondwater.

Waterkering

Het plangebied bevindt zich in de Amstellandsboezem met een streefpeil van NAP -0,4 m. Het plangebied ligt binnen dijkkring 14. Voor dijkkring 14 is, in het kader van de Waterwet, een overstromingsrisico vanuit de rivieren en de zee bepaald van 1/10.000 jaar.

Ten zuiden van het plangebied ligt een verholten secundaire waterkering (onder het noordelijk deel van het taludlichaam van de ringweg A10-zuid). Daarnaast loopt deze waterkering ook aan beide zijden van de Parnassusweg tussen de Strawinskylaan en de ringweg A10-zuid. De verholten secundaire waterkering is geclassificeerd als IPO klasse V (overschrijdingsfrequentie van 1/1.000 jaar) en beschermt de zuidelijker gelegen Binnendijkse Buitenveldertse polder (streefpeil van NAP -2,0 m) tegen een overstroming vanuit de Amstellandsboezem. Voor werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone moet een watervergunning worden aangevraagd conform de Keur van AGV.

Hemelwater

De afvoer van hemelwater in het plangebied blijft grotendeels onveranderd. Daar waar mogelijk moet worden gezocht naar mogelijkheden om water te bergen volgens de principes van Amsterdam Rainproof. Door toepassing van bijvoorbeeld polderdaken of groene daken kan de belasting op het hemelwaterriool verminderd worden waardoor toekomstige hevige buien beter vastgehouden en geborgen kunnen worden en voor minder overlast zullen zorgen.

Bij een eventueel tekortschieten van de hemelwaterafvoer wordt de neerslag geborgen in het straatprofiel. Voorkomen moet worden dat water uit een groot gebied zich verzamelt en op een beperkt aantal plaatsen richting de omgeving afstroomt. Uit onderzoek is gebleken dat er in de huidige situatie hemelwater over het maaiveld vanaf de Strawinskylaan via de Eduard van Beinumstraat afgevoerd wordt naar de ingang van station Amsterdam Zuid. Er wordt aanvullend onderzoek gedaan naar mogelijke aanvullende maatregelen om overlast op station Amsterdam Zuid te voorkomen.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlopende 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,

afstromend hemelwater, en waterbodem.

Oppervlaktewater

Er is geen oppervlaktewater in het plangebied aanwezig. Door de uitbreiding van de functionaliteit van de Strawinskylaan, vanwege de aanleg van de fietsparkeergarage Vijfhoek, de ontwikkeling van het Atrium en de ontwikkeling van het nieuwe hoofdkantoor van de nationale PostcodeLoterij (NPL) is sprake van toename van verharding. Ook de overige in het uitvoeringsbesluit opgenomen ontwikkelingen zullen bijdragen aan de toename van verharding.

De toename van verhard oppervlak moet binnen de Amstellandboezem worden gecompenseerd door 10% van dit oppervlak als oppervlaktewater (of als alternatieve waterberging) te realiseren.

Hiermee ontstaat binnen het plangebied met de ontwikkeling een wateropgave. De wateropgave wordt opgenomen in de waterbergingsboekhouding Zuidas (Wbb Zuidas) voor de Amstellands Boezem conform het Protocol Waterbalans Zuidas [bron i]. Wanneer in de toekomstige onderliggende bestemmingsplannen meer verhard oppervlak of alternatieve waterberging zal worden gerealiseerd zal dit ook als zodanig in de waterboekhouding verwerkt worden.

Deze Wbb Zuidas mag nooit negatief zijn: er dient Zuidas breed te allen tijde een overschot aan watercompensatie te zijn voor de toename aan verhard oppervlak. De waterbergingsopgave van het plangebied wordt onder meer gerealiseerd met de uitbreiding van oppervlaktewater in het Beatrixpark.

Wijzigingen in het watersysteem binnen het plangebied moeten worden aangevraagd via een watervergunning; met betrekking tot waterberging gaat het hierbij om:

- Dempingen (binnen het plangebied is echter geen bestaand oppervlaktewater)
- Aanbrengen verhard oppervlak meer dan 1.000 m², oppervlaktes onder de 1.000 m² worden wel bijgehouden in de waterboekhouding maar zijn vrijgesteld van vergunningplicht.
- Alternatieve waterberging/water neutrale kavels met een capaciteit van meer dan 70 m³ (deze dienen vergund te worden als men ze mee wil tellen als waterberging)

De waterbergingsboekhouding, in dit geval voor de Amstellandboezem, moet altijd positief blijven.

Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden (het plangebied Strawinsky wordt niet volledig nieuw ingericht maar we beschouwen het wel als zodanig), geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het bouwen met kruipruimte en het bouwen zonder kruipruimte. Onderdeel van de gemeentelijke norm is dat in omliggende gebieden met bestaande bouw geen noemenswaardige verslechtering van de grondwatersituatie mag optreden door geplande ontwikkelingen. Verder kunnen beheerders van kabels, leidingen, wegen, sporen en openbaar groen binnen de randvoorwaarden van de gemeentelijke grondwaternorm aanvullende eisen stellen aan de ontwatering.

De (freatische) grondwatereffecten van de ontwikkelingen zijn berekend met het Groeiend Grondwatermodel Zuidas. Het Groeiend Grondwatermodel Zuidas maakt gebruik van een integraal model (MicroFEM) dat is gekalibreerd op de werkelijk gemeten grondwaterstanden in en direct rondom het plangebied. Bij de berekening is bestaande ondergrondse bebouwing meegenomen.

Bij de ontwikkeling van de gehele Zuidas en Dok (tunnels van de ringweg A10-zuid) worden ondergrondse constructies toegevoegd, deze zijn opgenomen in het model. De toevoeging van deze ondergrondse constructies leidt tot een verslechtering van de grondwatersituatie ten Noorden van het deelgebied Strawinsky, de Prinses Irenebuurt. Aangezien er geen of slechts verwaarloosbare verslechtering mag optreden moeten er maatregelen genomen worden om de effecten van de

ontwikkelingen van Zuidas en Zuidasdok te compenseren. Dit wordt gedaan door het toepassen van een drainerende voorziening in de Prinses Irenestraat. Door de aanleg van deze drainerende voorziening worden de effecten van de ondergrondse constructies op de Prinses Irenebuurt gecompenseerd.

Bij het inrichten van nieuwe gebieden wordt door de Gemeente Amsterdam getoetst of wordt voldaan aan de ontwateringsnorm. Binnen het plangebied wordt inclusief klimaatverandering overal voldaan aan de ontwateringsnorm van 0,5 m (voor kruipruimteloos bouwen) en bijna overal wordt voldaan aan de ontwateringsnorm van 0,9 m (bouwen met kruipruimte). Er wordt voor de nieuwe bebouwing binnen Strawinsky dan ook voldaan aan de ontwateringsnorm.

De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen invloed op WKO-installaties in de omgeving (St. Nicolaas Lyceum, WTC, AKZO-Nobel, Mahler IV-consortium, ABN-Amro Buitenveldert, Gershwin-plaza, Gershwin I, III, IV, Spirit) aangezien deze in zeer diepe lagen (vanaf circa NAP -80 m) functioneren. Bij de realisatie van nieuwe WKO-installaties mag men de reeds in de omgeving aanwezige WKO-installaties en de hierbij behorende invloedsgebieden niet negatief beïnvloeden. Voor WKO-installaties moet een watervergunning worden aangevraagd waarin het bevoegd gezag toetst op de omgevingsbeïnvloeding.

11.4.2 Grondwatertoets bestemmingsplan Strawinsky Zuidzijde

De in 11.4.1 genoemde watertoets brengt de waterhuishoudkundige eindsituatie in beeld van alle ontwikkelingen in het Strawinskygebied. In het kader van voorliggend project is aan het ingenieursbureau gevraagd om in beeld te brengen wat de tussentijdse waterhuishoudkundige gevolgen zijn van de realisatie van alleen ondergrondse bebouwing aan de zuidzijde van de Strawinskylaan. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in de “Grondwatertoets bestemmingsplan Strawinsky Zuidzijde”, welke als bijlage 13 bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Uit de grondwatertoets blijkt dat het toevoegen van ondergrondse bebouwing, ook zonder het treffen van compenserende maatregelen, nauwelijks effect heeft op de freatische (ondiepe) grondwaterstand en dat in alle gevallen wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm. De ondergrondse bebouwing heeft voorts een te verwaarlozen effect op het diepe grondwater in het eerste watervoerend pakket. Het ingenieursbureau benoemt tot slot dat verificatie van de berekende grondwatereffecten (of eigenlijk het gebrek hieraan) via monitoring van de grondwaterstanden in en buiten het Strawinskygebied, plaatsvindt. Deze monitoring en eventuele maatwerkoplossingen vallen buiten de reikwijdte van onderhavige project.

11.5 Conclusie

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

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.

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

12.2 Toetsingskader

Er is één wettelijke regeling van belang, te weten de Wet natuurbescherming.

De op 1 januari 2017 in werking getreden Wet natuurbescherming (Wn) dient ter vervanging van de Natuurbeschermingswet, de Flora- en faunawet en Boswet en heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op formeel wetsniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

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

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

reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

De Wn beschermt net als de hiervoor geldende wet- en regelgeving (Flora- en Faunawet) vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Wn bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet en het bijbehorend besluiten kennen verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

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

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van (toenmalig) LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrictlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Wn 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 Habitatrictlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

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

12.3 Resultaten onderzoeken

Voor de locatie is onderzocht of er -in potentie- een effect is te verwachten op soorten die beschermd zijn via de Wn, of op beschermde natuurgebieden (Quickscan Strawinsky zuidzijde 8 september 2016, zie bijlage 14).

De conclusies van het onderzoek luiden als volgt.

Tijdens de bezoeken is extra rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van soorten die uit het literatuuronderzoek naar voren kwamen en in het speciaal urbane soorten als de huismus, gierzwaluw, vleermuizen en muurplanten. Deze soorten zijn niet aangetroffen. Aangeraden wordt in het broedseizoen van 2017 een inventarisatie te doen naar huismussen volgens het daarvoor geldende soortenprotocol. Twee veldbezoeken door een deskundige in de periode 1 april - 15 mei 2017. Uit de visuele inspectie van de panden kwam naar voren dat deze niet geschikt zijn voor vleermuizen. Het ontbreekt aan spouwmuuren, spouwvoegen en of kieren die kunnen dienen als verblijfplaats en toegang tot een verblijfplaats voor deze soortgroep. Het projectgebied ligt niet binnen of in de invloedssfeer van de Ecologische hoofdstructuur.

Het projectgebied ligt niet binnen de invloedssfeer van een Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied ligt hemelsbreed op ongeveer acht kilometer van het plangebied. Gelet op de

ruimtelijke gevolgen van de geplande ingrepen is er geen bezwaar vanuit de natuurbeschermingswetgeving te verwachten.

Ook ligt het plangebied niet binnen de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Al met al zijn er geen bezwaren op de voorgenomen ruimtelijke ingrepen vanuit de verschillende wetgevingen omtrent de natuur. Ook dient er tijdens de werkzaamheden rekening te worden gehouden met de zorgplicht. Indien er twijfel bestaat over het al dan niet naleven van de zorgplicht en/of het welzijn van flora en fauna tijdens de werkzaamheden dient er contact opgenomen te worden met een erkend ecoloog.

12.4 Conclusie

Vanuit oogpunt van wetgeving op het gebied van flora en fauna zijn er geen belemmeringen aanwezig die aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staan.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

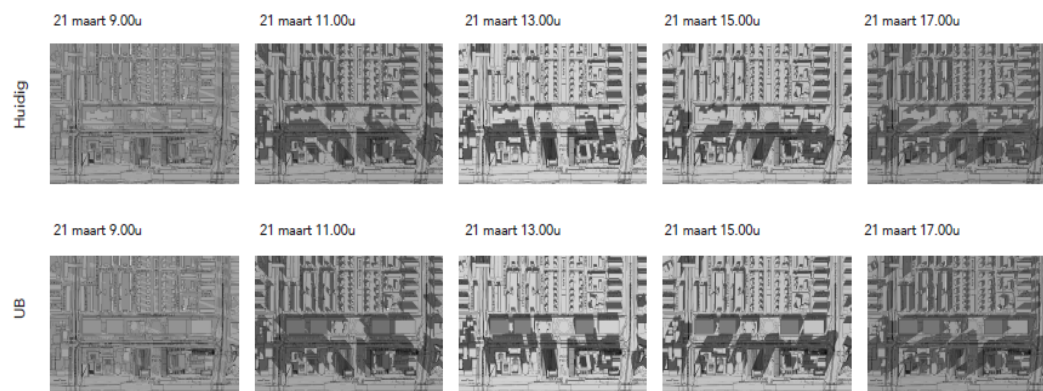
13.1 Bezonning

Van nieuwe bebouwing kan een zekere schaduwwerking uitgaan. De effecten daarvan op de bestaande omgeving moeten bij vaststelling van een bestemmingsplan worden betrokken. Er bestaan geen landelijk 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 (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende 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). De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn. Vanwege de verdichtingsgraad en verstedelijking wordt in Amsterdam 21 maart (of 21 september) als maatgevende datum gehanteerd.

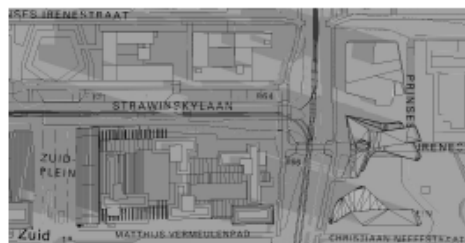
Hieronder worden de situaties voor deze maatgevende data aangegeven. Uitgegaan is van de maximale bouwhoogte zoals deze volgt uit de bouwhoogtelijn uit het Uitvoeringsbesluit.

21 maart/september

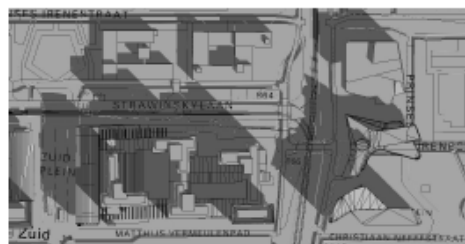


De bezonning WTC verder uitgelicht:

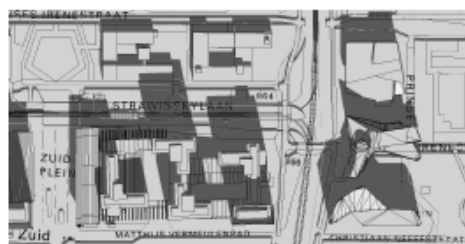
WTC Huidige situatie 21 maart/september



9:00 uur



11:00 uur



13:00 uur



15:00 uur

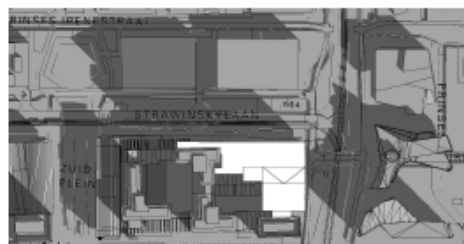


17:00 uur

WTC Toekomstige situatie 21 maart/september



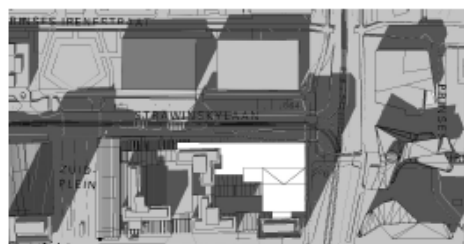
9:00 uur



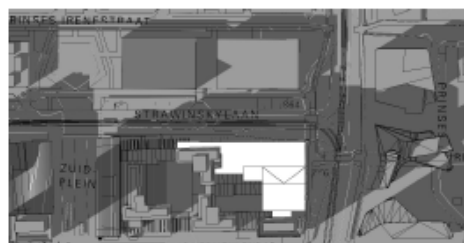
11:00 uur



13:00 uur



15:00 uur



17:00 uur

De wijziging van de noordelijke bouwgrens heeft geen nadelig invloed op de bezonningssituatie van de woningen in de Prinses Irenebuurt.



De bezonning 2Amsterdam verder uitgelicht:

Huidige situatie Twintowers irt uitvoeringsbesluit Strawinsky
(omgeving deels wensbeeld)



21 maart/september 9.00 uur



21 maart/september 11.00 uur



21 maart/september 13.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

Envelop Twintowers



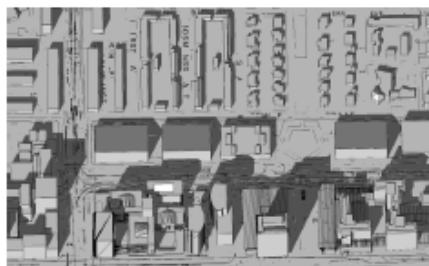
21 maart/september 9.00 uur



21 maart/september 11.00 uur



21 maart/september 13.00 uur



21 maart/september 15.00 uur



21 maart/september 17.00 uur

Gezien de ligging van de geprojecteerde uitbreiding ten opzichte van bestaande bebouwing is er geen sprake van onaanvaardbare schaduwwerking. Het plan voldoet aan de gehanteerde criteria.

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 wordt een grotere bouwhoogte toegestaan dan in de bestaande situatie het geval is. De maximale bouwhoogte is gesteld op 80 meter ter plaatse van het WTC en 80 meter ter plaatse van 2Amsterdam en bij een uitbreiding van de oostelijke toren tot 45 meter.

Daarmee is sprake van hoogbouw.

Voor beide bouwprojecten is windonderzoek uitgevoerd, waarbij tevens een windtunnelonderzoek heeft plaatsgevonden aan de hand van een schaalmodel van het project inclusief de stedenbouwkundige omgeving.

WTC

Uit het rapport 'Uitbreiding WTC Amsterdam Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel' (zie bijlage 15) blijkt dat:

- in de huidige bebouwingssituatie het windklimaat op de meeste punten in het plangebied goed is, behalve bij de zuidoosthoek van het WTC waar het windklimaat lokaal matig is.
- dankzij de ligging ten noordoosten van de bestaande bebouwing van het WTC de invloed van de geplande nieuwbouw op het windklimaat op de meeste meetpunten beperkt is. Ondanks beperkte verschillen wijzigt de beoordeling van het windklimaat bij de noordoost- en zuidoosthoek niet.
- ter plaatse van de verschillende entrees in het gebied een voor slentergebied goed windklimaat verwacht mag worden.
- het bestaande scherm bij de zuidoosthoek van het complex noodzakelijk is teneinde een goed windklimaat te realiseren bij de naast het scherm gelegen entree.
- op geen van de meetpunten sprake is van een overschrijding van het criterium voor windgevaar of een beperkt risico op windgevaar.

Concluderend kan gesteld worden dat door de gunstige ligging van de geplande bebouwing ten opzichte van de huidige bebouwing van het WTC de invloed van de plannen op het windklimaat beperkt is.

CRI (2Amsterdam)

Uit het rapport "2Amsterdam Windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel" (zie bijlage 16) blijkt dat:

- nergens in het onderzoeksgebied sprake is van een beoordeling slecht of van een overschrijding van het gevaarcriterium.
- de in het onderzoek gehanteerde schermen en bomen van evident belang zijn voor het verkrijgen van voldoende beschutting. Ten einde deze beschutting ook in de praktijk te verkrijgen dienen deze schermen en bomen in het bouwplan meegenomen te worden, waarbij de bomen voldoende volgroeid en windbestendig zijn. De gehanteerde positionering van de begroeiing is indicatief, de werkelijke positionering kan hier tot op zekere hoogte van afwijken zonder het afschermende effect te verliezen.

Uit beide rapporten blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare windhinder, zodat dit aspect niet in de weg staat aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

13.3 Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het Lib is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart.

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

De genoemde beperkingen betreffen:

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde type 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 hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het Lib.

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het Lib geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, vierde 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.

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Uitsnede hoogtebeperkingen "Maatgevende kaart toetshoogte", bijlage 4 bij het LIB

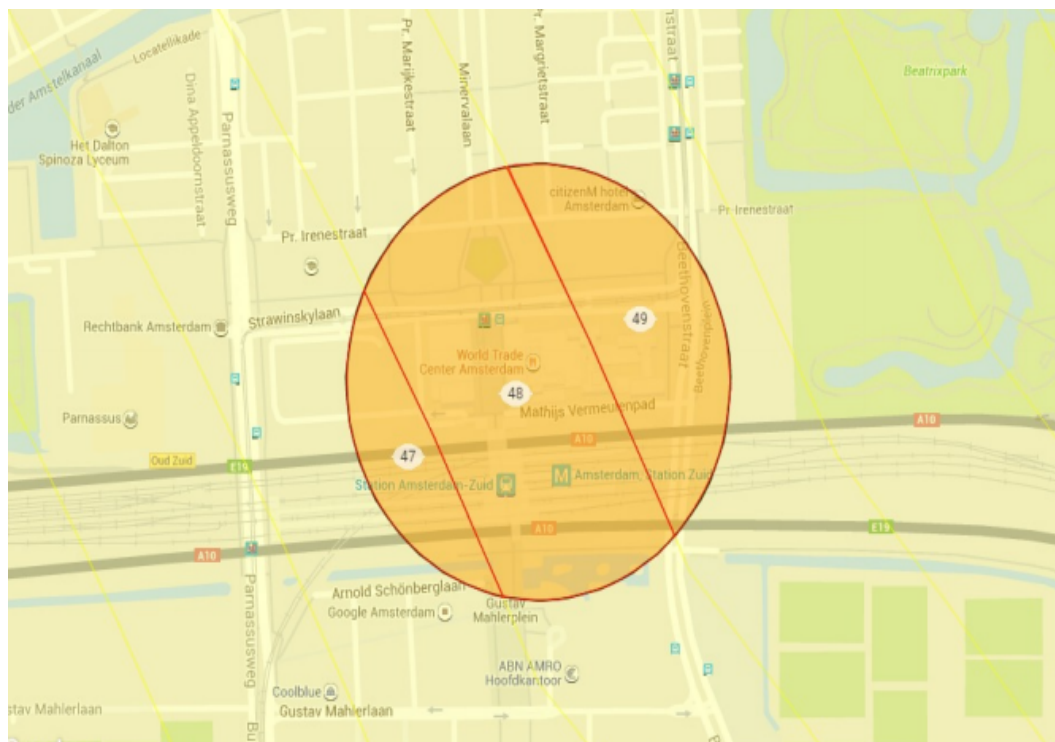
De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte lopen op van circa 57 meter + N.A.P. ten westen van het plangebied en tot ongeveer 62 meter + N.A.P. aan de oostgrens van het plangebied.

Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 80 meter + N.A.P. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. De maximale bouwhoogte steekt daarmee door de maximaal toelaatbare maatgevende toetshoogte uit het Lib.

Maatgevende toetshoogte radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het Lib zijn objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden toegestaan mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Een object hoger dan de desbetreffende maximale waarde is eveneens toegestaan indien dit onderdeel uitmaakt van de plannen zoals beschreven in bijlage 8a bij het Lib (het zogenoemde hoogbouwkader).

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Uitsnede hoogtebeperkingen "Maatgevende toetshoogte radar", bijlage 4a bij het LIB

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte in verband met radar lopen op van circa 57 meter + N.A.P. ten westen van het plangebied tot ongeveer 62 meter + N.A.P. aan de oostgrens van het plangebied.

Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 80 meter + N.A.P. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. De maximale bouwhoogte steekt daarmee door de maximaal toelaatbare maatgevende hoogte radar van het Lib.

Pretoets en verklaring van geen bezwaar

Op 1 juli 2016 heeft de Inspectie voor Leefomgeving en Transport een tweetal positieve preadviezen afgegeven, gevolgd door een tweetal verklaringen van geen bezwaar d.d. 20 januari 2017. Het Lib vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan. De pretoetsen en verklaringen van geen bezwaar zijn als bijlage 17 (Twintowers) en bijlage 18 (WTC) bij het bestemmingsplan gevoegd.

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. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere 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 dicht bebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

14.2 Regelgeving

14.2.1 Wetgeving

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1998 (deels met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Erfgoedwet bevat bovendien diverse veranderingen en nieuwe bepalingen met lokale gevolgen.

Op grond van de Erfgoedwet dient de Gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. 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 hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

Bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen dienen gemeenten bovendien op grond van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

14.2.2 Gemeentelijke Erfgoedverordening

De Amsterdamse Erfgoedverordening schrijft voor dat in de toelichting behorende bij een bestemmingsplan ten minste de (bovengrondse) cultuurhistorische waarden en (ondergrondse) archeologische waarden in het plangebied worden beschreven en dat, wordt beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige waarden.

Het in beeld brengen van de aanwezige cultuurhistorische of archeologische waarden gebeurt middels een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen het plangebied en een advies met betrekking tot de aanpak en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van de aanpak staat 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. Een dergelijke regeling houdt in dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of andere werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd, een rapport dient te overleggen. In dat archeologisch rapport moet de archeologische waarde van het terrein waar de aanvraag op ziet, in voldoende mate zijn vastgesteld. Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in kaart te brengen, kunnen bij bouwprojecten toevalsvondsten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Deze plicht houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek uit te voeren, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA) per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

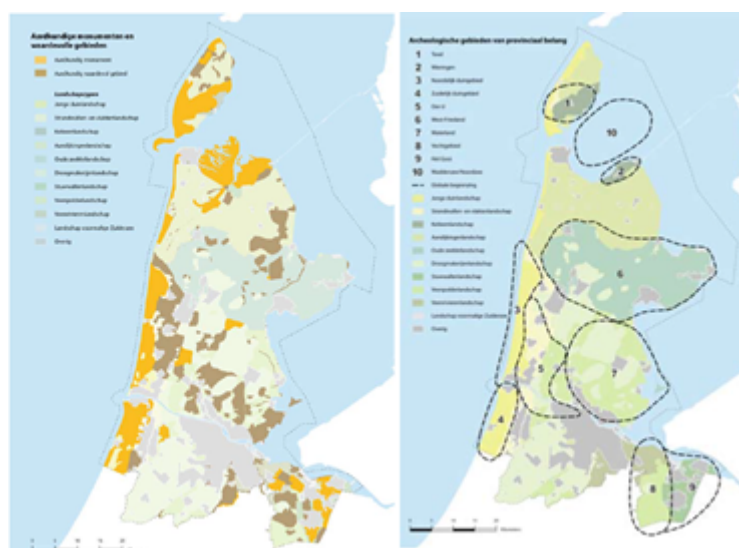
14.3 Beleid

14.3.1 Provinciaal beleid

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vastgesteld die wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. In de leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (oud) die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland.

Met de leidraad wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit.

In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied Zuidas is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: leidraad landschap en cultuurhistorie.

De informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).

14.4 Resultaten onderzoeken

14.4.1 Archeologische waarden

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Projectorganisatie Zuidas een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied Strawinsky (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Strawinsky, 24 maart 2014, zie bijlage 19). Het plangebied maakt daarvan onderdeel uit. Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

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

De archeologische verwachtingskaart bestaat uit één zone. Deze heeft een negatieve archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de eventueel vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt één beleidszone.

Voor deze zone is gespecificeerd dat er bij bouwplanontwikkeling geen archeologisch vervolgonderzoek

nodig is. Op grond daarvan is geen beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig.

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.

14.4.2 Cultuurhistorischewaarden

Tevens is BMA verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die van belang zijn voor het gebied Strawinsky, waarvan de projectlocatie onderdeel uitmaakt (Cultuurhistorische verkenning bestemmingsplan Strawinskylaan e.o, 7 april 2014, zie bijlage 20).

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Strawinskylaan maakt deel uit van een plangebied waarvoor in 1940 het Plan Zuideramstelkanaal werd vastgesteld. Dit plan is door Van Eesteren ontworpen als invulling van het door H.P. Berlage in 1915 gemaakte Plan Zuid. De vestiging in 1985 van WTC ten zuiden van de Strawinskylaan gaf daadwerkelijk beslag aan de ontwikkeling van een (toen nog) monofunctioneel nevencentrum aan de zuidzijde van deelgebied Strawinsky. Aan de westkant kwam pleinruimte op verschillende hoogten: een lager deel voor de voetgangers en het half verhoogde deel voor de bushalte. Van het plan om de Minervalaan met het WTC gebouw te beëindigen werd afgezien. In de jaren negentig verscheen steeds meer bebouwing in de strook tussen de Strawinskylaan en de A10, die zich duidelijk in hoogte onderscheidde van de lagere kantoorgebouwen ten noorden van de Strawinskylaan. Strawinsky (en als onderdeel daarvan onderhavig bestemmingsplan), is in de plannen bedoeld als een hoogstedelijke overgang tussen de gesloten bouwblokverkeveling van Plan Zuid en de open stedenbouw van Van Eesterens Buitenveldert. In feite vormt Strawinsky de overgang tussen Van Eesterens interpretatie van Plan Zuid met aan weerszijde van de Minervalaan lage, open bebouwing en zijn ontwerp voor Buitenveldert. Omdat langs de Zuidzijde van de Prinses Irenestraat uitsluitend kantoren staan, begint de stedelijke identiteit van de Zuidas voorbij de Strawinskylaan met de schaa sprong in de bebouwing.

Het vijfhoekige grasveld (De Vijfhoek) ten noorden van de Strawinskylaan vormt de afsluiting van de Minervalaan die visueel stuit op de verhoogde Strawinskylaan. De onderdoorgang onder de Strawinskylaan naar het zuiden vormt via het Zuidplein de voortzetting van de laan als toegangsroute tot het station Zuid en het Mahlerplein. Door uitbreiding van het WTC aan de westzijde van het Zuidplein werden de haltes van trams en bussen naar de Strawinskylaan verplaatst.

In het plangebied is een grote tegenstelling waarneembaar tussen de stroken ten noorden en te zuiden van de Strawinskylaan. De combinatie van de vier tot vijf lagen hoge kantoorbebouwing uit de jaren zeventig aan de noordzijde, elk met hun eigen van slagbomen voorziene parkeerruimtes en het daarlangs liggende fietspad draagt niet bij aan de gewenste stedelijke sfeer. Ten zuiden van de Strawinskylaan is de gewenste stedelijke sfeer wel te vinden.

Stedenbouwkundig-historischewaarden

In het plangebied is sprake Van Eesterens beoogde toename in bouw/hoogte, al is dat niet gebeurd als uitwerking van zijn stedenbouwkundig plan. De kantoorgebouwen dateren uit de tijd dat deze locatie zich als monofunctioneel nevencentrum moest ontwikkelen. De doorgang naar het Station Zuid houdt de strook aan weerszijden van de Strawinskylaan open. In die zin heeft het vijfhoekig grasveld (De Vijfhoek) voor het openhouden van deze doorgang een stedenbouwkundige waarde. De kantoorgebouwen aan de noordzijde van de Strawinskylaan uit de jaren zeventig zorgen ervoor dat de schaa sprong tussen woonbebouwing en de Zuidas niet te abrupt is.

De inrichting van de openbare ruimte aan weerszijden van de Strawinskylaan is vooral functioneel, en

omvat geen cultuurhistorische waarden. Met uitzondering van het Zuidplein. Hier is door de programmering van de gebouwplinten, de aanwezigheid van grote variëteit aan bomen, menging van fiets- en voetgangersverkeer en de aanwezigheid van veel zitgelegenheid een bijzondere stedelijke ruimte gecreëerd.

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

Architectonischewaarden

In 2012 zijn de Waarderingskaarten AUP gebieden vastgesteld om als kader te gebruiken voor de welstandsbeoordeling. De hierop aangegeven stedenbouwkundige- en architectonische waarden zijn richtinggevend voor de beoordelingscriteria. In Strawinsky staan twee gebouwen die op de Waarderingskaarten AUP gebieden een orde 3 hebben. De kantoorgebouwen ten zuiden van de Strawinskylaan maken daar geen onderdeel van uit.

14.5 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan dienende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht.

De bouwhoogte van de bouwplannen van CRI en CBRE sluit aan bij de wens van logische overgang in schaa sprong van de bouwhoogte van de noordzijde van de Strawinskylaan in de richting van het stedelijk hart van de Zuidas. Het bestemmingsplan versterkt de aanwezige stedenbouwkundige-historische waarden. De kantoorgebouwen maken geen onderdeel uit van te beschermen architectonische waarden.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 Algemeen

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

15.2 Toetsingskader

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Duurzaamheid staat bij de provincie hoog in het vaandel. De provincie wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en de inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, warmte- en koude opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient daarnaast aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

De provincie betreft duurzaamheidsaspecten bij de ontwikkeling van beleid zoals beschreven in het Milieubeleidsplan 2015-2018.

Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. De inhaalslag wordt behaald door in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. Op 11 maart 2015 heeft Amsterdam de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld (Agenda Duurzaamheid"). De Agenda Duurzaamheid is uitgerust met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Bij de vertaling van deze vijf thema's in ambities en doelen is de onderlinge samenhang en de samenhang met andere beleidsdoelen betrokken. In de Agenda Duurzaamheid is beschreven hoe met een integrale aanpak de doelen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door in te gaan op de financiering van de transitie naar een duurzaam Amsterdam en door het monitoren van het proces voor te stellen. De agenda besluit met een uitvoeringsprogramma samengevat op doelen, richting en maatregelen. In 2015 is het Duurzaamheidsconvenant GVB-Amsterdam gesloten waarin de gemeente en GVB de ambitie hebben uitgesproken tot uitstootvrij busverkeer in 2025. Het gebruik ten behoeve van het halteren en opladen van uitstootvrije bussen is binnen de relevante verkeersbestemming mogelijk.

15.3 Duurzaamheid in Zuidas

In het Duurzaamheidsplan Zuidas (2008) is een groot aantal concrete plannen en acties opgenomen. Deze zijn opgehangen aan acht aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. Voor elk aandachtsgebied is tevens een aantal concrete maatregelen of acties benoemd. De aandachtsgebieden zijn:

1. Energie en CO₂;
2. Gezondheid en welzijn;
3. Diversiteit en maatschappelijke verantwoordelijkheid;
4. Materiaal;
5. Afval;
6. Verkeer en mobiliteit;
7. Microklimaat;
8. Ecologie en landschap.

Zuidas wil in 2030 behoren tot de top tien van duurzame stedelijke centra in Europa. Daarnaast heeft de Zuidas de ambitie verder te groeien tot een internationale koploper, die gebruik maakt van de Amsterdamse identiteit en voorziet in woningen, kantoren en voorzieningen van een hoge standaard op het gebied van duurzaamheid. Daarbij horen gebouwen van hoge kwaliteit en een aantrekkelijke omgeving met een uitstekende infrastructuur: een resultaat dat meer is dan de som der delen.

Duurzaamheid in Zuidas is voorts verweven in andere milieuaspecten zoals de keuze van intensief ruimtegebruik, gebruik van het openbaar vervoer, langzaam verkeer, duurzaamheid van het watersysteem.

Om Zuidas steeds duurzamer te maken werken de in Zuidas gevestigde bedrijven en organisaties en de gemeente Amsterdam samen. Nieuwe fietsfaciliteiten, duurzame, nieuw opgeleverde kantoor- en woongebouwen en veelvuldig gebruik van Warmte Koude Opslag en zonnepanelen als energiebronnen, zijn enkele conclusies uit het Duurzaamheidsverslag Zuidas 2015. In 2015 is de gezamenlijke ambitie uitgesproken om Zuidas in 2020 tot de meest duurzame business- en woonomgeving van Europa te laten behoren.

15.4 Doorwerking planvorming

Bij het planvormingstraject van de bouwplannen van CRI en WTC speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Zo zijn eisen gesteld aan bijvoorbeeld energie- en waterprestatie, flexibiliteit en toekomstvaste bouw en groene daken.

Energie

Voor kantoren en voorzieningen geldt dat minimaal uitgegaan wordt van BREAM Excellent (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) of een vergelijkbaar niveau voor de nieuwbouw.

Aanvullend op BREEAM Excellent, implementeert Zuidas het beleid Energieneutraal bouwen. Met de vaststelling van de agenda Duurzaamheid (11 maart 2015) is door de gemeenteraad besloten dat 75% van het nieuwbouw programma energieneutraal ontwikkeld wordt.

Voor de gebouwen van CRI en WTC betekent dit dat Zuidas de ontwikkelende partij uitdaagt om een scherpere epc te realiseren dan wettelijk door bouwbesluit gevraagd. De ambitie is energieneutraal (EPC < 0,15). Dit wordt haalbaar door in te zetten op een duurzaam casco, duurzame warmte en koude voorziening en voldoende opwekking van duurzame energie op het gebouw (bijvoorbeeld, PV-panelen).

De gemeente biedt CRI en WTC zo nodig expertise op duurzaamheid en energieneutraal bouwen aan vanuit het team Duurzaamheid van de Projectorganisatie Zuidas. In het opstellen van het bouwkundig en installatietechnisch concept kan vanuit de Projectorganisatie Zuidas voor maximaal 10 uur expertise worden ingezet.

Waterprestatie

Een duurzame hoogstedelijke omgeving is een integratie van publieke en private ruimte.

Klimaatadaptatie opgaven voor de stad ten aanzien van extremere neerslag vraagt ook om een bijdrage op particulier terrein. Bij nieuwbouw en transformatie van vastgoed kan het vasthouden en vertragen van hemelwater eenvoudig meegenomen worden in de vroege ontwerpfase. Dit zorgt ervoor dat we nu, maar ook in de komende decennia, droge voeten houden. Om deze ambitie waar te kunnen maken hebben we voor de nieuwbouw onderstaande eisen opgesteld behorende bij waterneutraal bouwen op kavels:

- De minimale waterberging op het kavel is de totale kaveloppervlakte x 0,062 meter (62mm).
- Een afvoercapaciteit van maximaal 0,9 mm/uur (21,6 mm/dag)

Op het platform Amsterdam Rainproof (www.rainproof.nl) wordt dit nader toegelicht en worden ter inspiratie verscheidene voorbeelden aangereikt. Een verscheidenheid aan oplossingen is hierbij mogelijk (dak, gevel, waterzuilen, waterkelders), waarbij een combinatie met andere opgaven voor de hand ligt (koeling gebouw, benutting hemelwater voor bevoeiing groenvoorzieningen of toiletspoeling).

Flexibiliteit en toekomstvastbouwen

Essentieel bij duurzame stedelijkheid zijn begrippen als flexibel en aanpasbare casco's (geschikt voor uitwisseling van functies). Om deze reden wordt uitgegaan van een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,30 meter zodat uitwisselbaarheid van de functies wonen en niet-wonen in de toekomst mogelijk blijft. Duurzaam bouwen betekent dat de bouwsystemen een groot accommoderend vermogen moeten hebben. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik, hebben een uitnodigend (transparant) karakter; de ambitie voor de hoogte van de begane grond is netto minimaal 4 meter. De inzet is dat gebouwen tot in de verre toekomst uiteenlopend gebruik kunnen herbergen. Dit vraagt om flexibel indeelbare gebouwen met een optimale geluidsisolatie tussen de verschillende eenheden. In verband met de bouwhoogte aan de Prinses Irenestraat kan afgeweken worden van de minimale begane grond maat van netto 4 meter. Dit geldt ook voor aansluiting op bestaande bebouwing.

Groene daken

Zuidas zet ook het daklandschap in voor duurzaamheid. Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk gebouwen met een groen/blauw dak worden uitgevoerd. Om invulling te geven aan het energieneutraal bouwen is een combinatie met zonnepanelen op deze daken gewenst. Behalve dat groene daken aantrekkelijker zijn om op uit te kijken, kan bij een juiste uitvoering ook het hemelwater vertraagd worden afgevoerd en zorgt het voor isolatie van het gebouw.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 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.

16.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van de bouwplannen van CRI en WTC vast te leggen en voor het overige de bestaande bebouwing en functies te conserveren. Het bestemmingsplan is een relatief globaal plan met eindbestemmingen. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

16.3 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 1:1.000. 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 bouwwerken 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 en algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven. Bij de wijze van meten is van belang dat de bouwhoogte standaard is gekoppeld aan het peil en het peil is gerelateerd aan het N.A.P (+0.00 N.A.P). In de bestemmingsregels wordt waar nodig verwezen naar het maaiveld. Het maaiveld is gerelateerd aan een vast maat, te weten 0,70 +N.A.P). De standaard regel is dat de hoogte wordt gerelateerd aan het peil, tenzij in de regels een verwijzing naar een andere maat is opgenomen (bijvoorbeeld maaiveld).

Artikel 3 Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 regelt het bestaande WTC gebouw en het aanvullende programma daarop. Een en ander is verdisconteerd in regels met betrekking tot functioneel gebruik en het bebouwen van de de gronden.

Lid 3.1. Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving is aangegeven welk gebruik er aan de gronden wordt toegekend. Dat is met name in lid 3.1, onder a, waar het hoofdgebruik van het WTC als wereldhandelscentrum is geregeld. Middels de specifieke gebruiksregels worden aan de omvang van de binnen het begrip wereldhandelscentrum toegestane functies, beperkingen gesteld (lid 3.4).

Onder b t/m d is de parkeervoorziening, ontsluiting en fietsenstalling geregeld. Lid e en f regelen het

gebruik van fiets- en voetpaden en ander gebruik van openbare ruimte. Onder g en h worden eveneens groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen toegestaan.

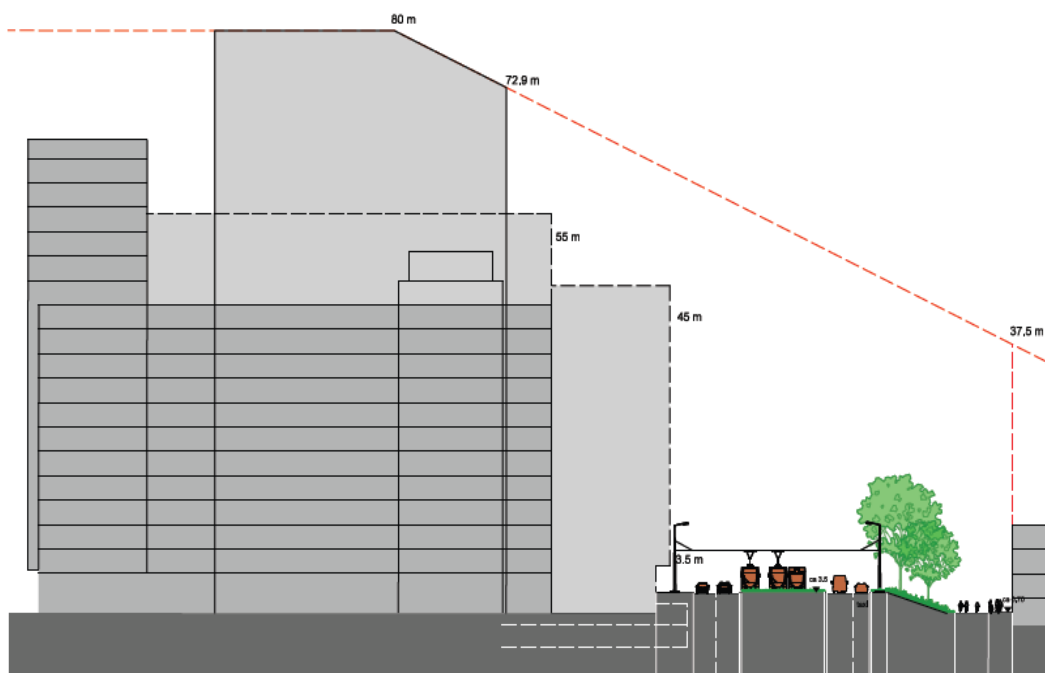
Lid 3.2 Bouwregels

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

Bovengronds mogen gebouwen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de op de verbeelding bepaalde bouwvlak. Voor de maximum toelaatbare bouwhoogte wordt verwezen naar de binnen het bouwvlak opgenomen maatvoeringsvlakken die de maximum bouwhoogte aangeven (lid 3.2, onder a, onder 2). De uitbreiding van het functionele programma is voorzien in met name de bouwmogelijkheid aan de noordoostzijde (tot maximaal 80 meter +N.A.P.). Voor het overige toe te voegen programma geldt een bouwhoogte van respectievelijk 55 en 45 meter. De 55 meter geldt voor het optoppen van de bestaande toren en de 45 meter voor de onderbouw aan de Strawinskylaan.

Tevens zijn de plinthoogten voorgeschreven, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar de ligging (Zuidplein, Beethovenstraat of Strawinskylaan) (lid 3.2, onder a, sub 4).

Voor een gebied dat op de verbeelding is aangeduid met 'specifieke bouwaanduiding - 1' geldt een bijzondere regeling. De bebouwingshoogte voor dit gebied varieert in hoogte. Aan de noordzijde van dit gebied mag de bouwhoogte maximaal 80 meter bedragen en aan de zuidzijde niet meer dan 71,4 meter. De lijn die tussen deze twee hoogten kan worden getrokken ('denkbeeldige lijn') loopt schuin af en geldt als bovenzijde voor dit deel van het gebouw. Zie het kaartje hieronder (72,9 moet 71,4 meter zijn).



Uitragende bovenbouw (lid 3.2, onder a, onder 4 en 5)

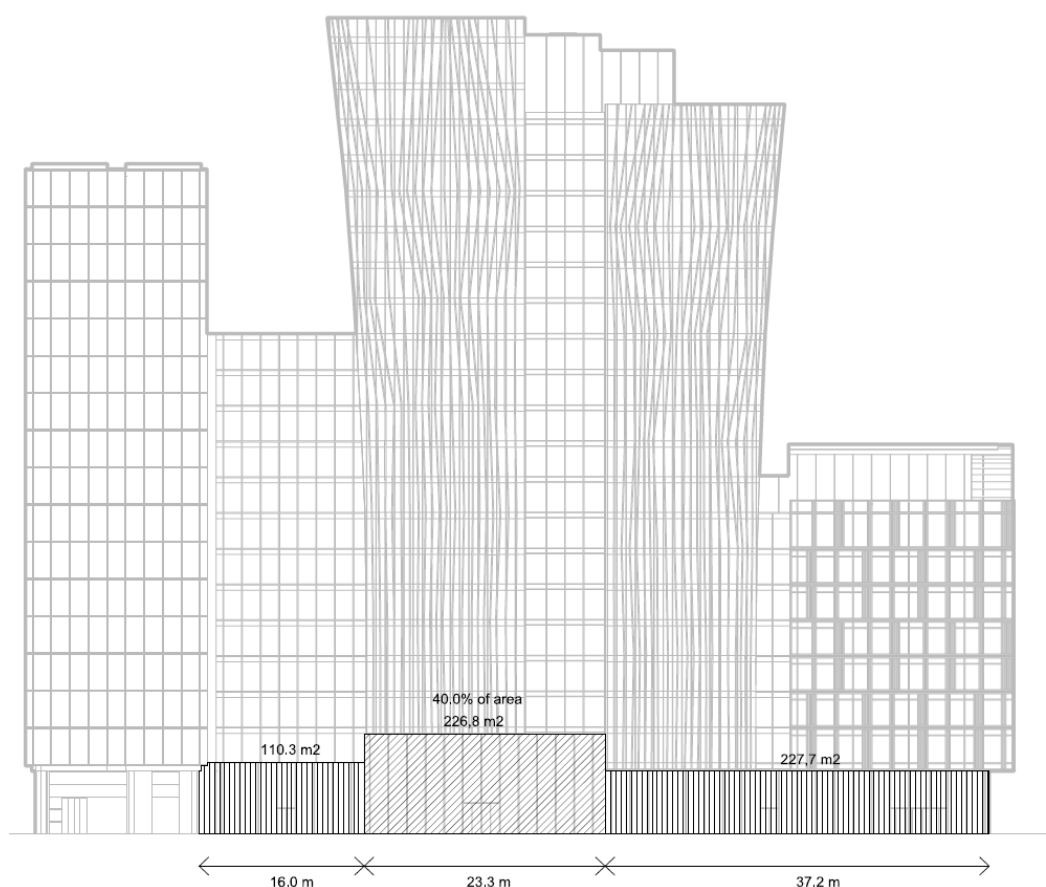
Overeenkomstig de stedenbouwkundige uitgangspunten is er op een aantal locaties voorzien in zones die tot een bepaalde hoogte onbebouwd moeten blijven (uitkragingen). Op straatniveau wordt dan een terugliggende plint gerealiseerd ten opzichte van de de bovenbouw. Het gaat om de zones die op de verbeelding zijn aangeduid als 'onderdoorgang'. In lid 3.2, onder a, onder 4 is daarvoor een regeling opgenomen. De hoogte van de onderdoorgang is gelijk aan de minimale bouwhoogte van de

aansluitende eerste bouwlaag. De zones dienen tot aan die hoogte ook vrij te zijn van pilaren, kolommen en andere bouwkundige ondersteuningsconstructies, met uitzondering van één pilaar op de hoek van de Beethovenstraat - Strawinskylaan. Zie kaartje onder zoals behandeld in supervisie.



De hoogtes van de eerste bouwlaag zijn voor de diverse locaties vastgelegd: aan de zijde van het Zuidplein is dat minimaal 8 meter, aan de zijde van de Beethovenstraat ten minste 6 meter en voor 30 % van deze gevel / totale lengte van de aanduiding ten minste 9,5 meter.

Zie kaartje onder ter plaatse van de Beethovenstraat.



Omdat duidelijk is bepaald wat maaiveldniveau op de verschillende locaties is en de uitkraging ook vanaf maaiveldniveau moet beginnen, zijn de hoogtes gerelateerd aan het maaiveld, met uitzondering van de zijde van de Strawinskylaan, waarbij de hoogte is gerelateerd aan de afgewerkte openbare ruimte ter plaatse van de Strawinskylaan. Aan die zijde is voorts geregeld dat de plintheogte een passende plintheogte bedraagt. De plintheogte ligt bij voorkeur op 4 meter of meer. Het is echter denkbaar dat vanwege de technische uitwerking van het bouwplan deze hoogte niet haalbaar is. De plintheogte wordt bepaald in overleg met de supervisor. Op deze locatie is tevens nog niet technisch uitgewerkt wat de minimale gronddekking op de parkeergarage kan zijn. Vanwege een wenselijk inrichting van de openbare ruimte bedraagt de gronddekking normaliter minimaal 1,5 meter. Aan de zijde van de Strawinskylaan is zeer beperkt ruimte voor gronddekking. De ondergrens is minimaal 20 cm gronddekking. Bij een dergelijke beperkte gronddekking is het niet mogelijk om de huisaansluitingen vanuit de openbare ruimte te laten plaatsvinden. Dit betekent dat de huisaansluitingen vanuit het WTC-complex mogelijk moeten worden gemaakt. De definitieve maat van de gronddekking wordt in een later stadium vastgesteld.

In lid 3.2, onder a, sub 5 is de luifel geregeld.

Bouwdiepte gebouwen (lid 3.2, onder b)

Ondergrondse gebouwen mogen binnen het gehele bestemmingsvlak worden gebouwd, waarbij het aantal ondergrondse bouwlagen niet meer dan twee mag bedragen (lid 3.2, onder b). De beperking met betrekking tot de bouwdiepte is met name opgenomen vanwege grondwaterhuishoudkundige aspecten. Gelet op de regeling in zijn totaliteit is het dus mogelijk dat er boven peil een ondergrondse bouwlaag

wordt gerealiseerd, namelijk daar waar het maaiveld aanzienlijk hoger komt te liggen dan het peil. Dit is het geval aan de zijde van de Strawinskylaan. Vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is dit niet bezwaarlijk.

Gebouwde parkeervoorzieningen (lid 3.2, onder c)

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (twee ondergrondse parkeerlagen). In lid 3.2, onder b en c is hiertoe een regeling opgenomen. Uitgangspunt binnen Zuidas is dat gebouwde parkeervoorzieningen ondergronds moeten worden gerealiseerd, met dien verstande dat de bovenste zijde van de bovenste ondergrondse bouwlaag op maximaal 0,7 +N.A.P mag worden gelegd.

Fietsenstalling (lid 3.2, onder d)

Voor gebouwde fietsenstalling geldt dat dezer zijn toegestaan aan de oostzijde van het bestemmingsplan. Dat de inpandige fietsenstalling ten behoeve van de uitbreiding en het opheffen van de plaatsen op maaiveld in de openbare ruimte. in lid 3.2 onder d, sub 2 zijn de 'oortjes' aan de Zuidpleinfietsenstalling geregeld.

Bouwwerken geen gebouw zijnde (lid 3.3 onder e)

In lid 3.2, onder d is algemeen bepaald dat bouwwerken geen gebouwen zijnde binnen het gehele bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 6 meter. Ten aanzien van bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn, voor zover deze zich onder maaiveld bevinden, geen beperkingen opgenomen.

Lid 3.3 Nadere eisen

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

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

Lid 3.4 Specifieke gebruiksregels

In lid 3.4 is bepaald dat met betrekking tot een aantal specifieke functies nadere regels gesteld. Het betreft het functioneel programma.

Het totale bvo voor het wereldhandelscentrum en de zelfstandige kantoren tezamen mag volgens lid a niet meer bedragen dan 176.300 m².

In lid b is aangegeven dat detailhandel uitsluitend is toegestaan op de eerste twee verdieping en wel tot een gezamenlijk oppervlak van 4.500 m² en niet meer dan 400 m² per vestiging. Nachthoreca (Horeca II) is alleen toegestaan op de bovenste twee bouwlagen, waarbij de totale omvang de maat van 1.500 m² bvo niet mag overschrijden. Lichtere horeca is op de eerste twee en bovenste twee bouwlagen toegestaan. Ten behoeve van een hotel mag 6.000 m² bvo worden aangewend. Voor een periode van twee jaar is het toegestaan om twee hotel naast elkaar in gebruik te hebben. Het totaal brutovloeroppervlak mag overschreden worden met 3.000 m². Hiertoe is in lid 3.4, onder b sub 4 een bijzondere gebruiksbepaling opgenomen. Twee jaar na het in gebruik nemen van het tweede hotel moet het oude (bestaande) hotel zijn activiteiten te hebben gestaakt. . Indien dat niet het geval is, dan is sprake van strijd met het bestemmingsplan. Zowel de gebruiker als de gebouweigenaar kan in dat geval worden aangesproken. De regeling wordt tevens privaatrechtelijk overeengekomen.

Overige ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het wereldhandelscentrum dienen wat betreft aard, omvang en gebruik ondergeschikt te blijven aan het wereldhandelscentrum. Voorts is vereist dat aan de zijde van de Beethovenstraat in de plint (eerste bouwlaag) publieksaantrekkende voorzieningen met een bvo van ten minste 350 m² dienen te worden gerealiseerd.

Onder c is een aantal regels gesteld met betrekking tot parkeren. Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 1.200 waarvan minimaal 200 parkeerplaatsen ten behoeve van park & ride doeleinden. Laatstgenoemde parkeerplaatsen blijven te allen tijde beschikbaar voor openbaar gebruik. Omdat binnen de bestemming 'Verkeer-1' en 'Verkeer-2' ook parkeren is toegestaan, is een koppeling gemaakt met de parkeernorm geregeld in deze bestemmingen.

Onder d ten slotte is bepaald dat er ten minste 981 inbandige fietsenstallingsplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Het aantal plekken welke opgenomen dient te worden bij het maximale programma voor de nieuwbouw bedraagt 981 fietsparkeerplaatsen, waarvan 5% geschikt moet zijn voor gemotoriseerde tweewielers. Het aantal van 981 f.p.p. volgt uit de volgende berekening: nieuw programma is 32.000 m² bvo :100 m² x 2 = 640 f.p.p. + de huidige fietsparkeerplaatsen op maaiveld ca. 310 fietsen en 30 scooters (o.b.v. tellingen). Daarnaast is geregeld dat op het maaiveld, maar op eigen terrein 89 fietsparkeerplaatsen zijn toegestaan. Omdat de Zuidpleinfietsenstalling deels ook onder deze bestemming is gelegen, is het minimum van 2.400 plaatsen ook hier geregeld.

Artikel 4 Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 regelt de verbouw en uitbreiding van 2Amsterdam en een nieuw te bouwen parkeerkelder rondom de bestaande torens. Een en ander is verdisconteerd in regels met betrekking tot functioneel gebruik en het bebouwen van de de gronden.

Lid 4.1. Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving is aangegeven welk gebruik er aan de gronden wordt toegekend. Dat is met name in lid 4.1, onder a, waar het hoofdgebruik van de gebouwen is geregeld: kantoor (uitsluitend ter plaatse van de betreffende aanduiding), hotel (uitsluitend ter plaatse van de betreffende aanduiding), nachthoreca, café's, restaurants, dienstverlening, culturele voorzieningen en ondergrondse parkeervoorzieningen. Middels de specifieke gebruiksregels worden aan de omvang van deze functies

beperkingen gesteld (lid 4.4).

Onder j en k is het gebruik van fiets- en voetpaden en ander gebruik van openbare ruimte geregeld. Onder l, m en n worden eveneens groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen alsmede waterlopen en waterpartijen toegestaan.

De regeling in de leden **4.2 (bouwregels)** en **4.3 (nadere eisen)** is vergelijkbaar met hetgeen hiervoor besproken is bij artikel 3 (zie aldaar de bepalingen 3.2 en 3.3).

Lid 4.4 Specifieke gebruiksregels

In lid 4.4 is bepaald dat met betrekking tot een aantal specifieke functies nadere regels gesteld. Het betreft het functioneel programma.

Het totale bvo voor kantoren mag niet meer bedragen dan 23.000 m². Voor het hotel is dit maximum op 15.600 m² gesteld. Nachthoreca is uitsluitend toegestaan op de bovenste twee bouwlagen; de omvang is gesteld op ten minste 500 m² bvo en ten hoogste 1.500 m² bvo.

Voor publieksaantrekkende voorzieningen (café's, restaurants, detailhandel, dienstverlening en culturele voorzieningen) ter plaatse van de aanduiding kantoor geldt dat deze voorzieningen enkel op de eerste bouwlaag zijn toegestaan waarbij het minimum bvo 90 m² bedraagt en het maximum bvo 600 m².

Voor publieksaantrekkende voorzieningen (café's, restaurants, detailhandel, dienstverlening en culturele voorzieningen) ter plaatse van de aanduiding horeca van categorie V (=hotel) geldt dat deze voorzieningen eveneens enkel op de eerste bouwlaag zijn toegestaan waarbij het minimum bvo 210 m² bedraagt en het maximum bvo 600 m².

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

- Allereerst is onder 1 bepaald dat parkeren uitsluitend in de ondergrondse parkeergarage mag plaatsvinden.
- Onder 2 is aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen 379 bedraagt.

Onder g ten slotte is bepaald dat er ten minste 608 inbandige fietsenstallingsplaatsen dienen te worden gerealiseerd.

Onder h is bepaald dat gevoelige bestemmingen niet zijn toegestaan.

Artikel 5 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 regelt de bestaande situatie van wegen ten behoeve van autoverkeer, hieronder tevens begrepen taxistandplaatsen, K&R plaatsen en opstelplaatsen t.b.v. gemotoriseerd verkeer. Onder a is daarbij voor zowel de Strawinskylaan als de Beethovenstraat en de Van Beinumstraat vanwege het bepaalde in de Wet geluidhinder het aantal rijstroken aangegeven. In- en uitvoerstroken maken van dat aantal onderdeel uit. Hetzelfde geldt voor de bestaande trambanen. Binnen een deel van de bestemming zijn tevens ondergrondse bebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Voor het overige spreekt de regeling voor zich.

Artikel 6 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 regelt dat die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan. In lid 6.2 onder a worden het entreegebouw voor een fietsenstalling alsmede overkappingen toegestaan. In lid 6.2, onder b. is een specifieke regeling

opgenomen voor ondergrondse voorzieningen. Het gezamenlijk totaal van aantal fietsenstallingsplaatsen bedraagt 2.400. Voor het overige spreekt de regeling voor zich.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

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

Artikel 8 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 9 Algemene bouwregels

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

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

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

Artikel 11 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.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben. Er is dan wel sprake van een conserverende regeling voor de bestaande situatie, dan wel van bestemmingen die nauwelijks tot geen bebouwing kennen.

Artikel 12 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit

artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 13 Overgangsrecht

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

Artikel 14 Slotregel

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

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

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

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

De kosten als gevolg van een planschadeverzoek ex artikel 6.1 Wro zijn gedekt.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Algemeen

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

- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van 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
- Vervoerregio Amsterdam
- Bestuurscommissie Zuid
- Taskforce
- Projectorganisatie Zuidasdok

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 middels een participatietraject. In paragraaf 18.4 wordt hier nader op ingegaan.

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de Nota van beantwoording (bijlage 21).

18.2 Artikel 3.1.1. Bro - overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk de Minister kunnen bepalen dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist met de diensten van provincie onderscheidenlijk Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening.

De provincie Noord-Holland heeft bij brief van 19 oktober 2010 (2010-48396) aangegeven in welke gevallen geen vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro met de provincie meer vereist is. Gelet op de bestemming die middels het bestemmingsplan aan de gronden wordt gegeven wordt volstaan met op te merken dat het project behoort tot deze gevallen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft bij brief van 22 december 2011 (kenmerk IENM/BSK-2011/168837) aangegeven dat ze enkel bestemmingsplannen die nationale belangen raken voor vooroverleg wil ontvangen. Gelet op de bestemming die middels het bestemmingsplan aan de gronden wordt gegeven wordt volstaan met op te merken dat het project geen nationaal belang raakt.

Met de waterbeheerder (Waternet) heeft vooroverleg plaatsgehad in het kader van de watertoest

behorende bij het uitvoeringsbesluit en de grondwatertoets in verband met voorliggend bestemmingsplan. De waterbeheerder neemt met een adviserende rol actief deel aan de planvorming in de Zuidas. Middels periodiek overleg worden de effecten van ontwikkelingen op korte en lange termijn op het watersysteem besproken. De uitkomsten van het overleg is dat er geen aanleiding is tot het geven van opmerkingen.

In het kader van het bestuurlijk overleg zijn geen reacties van de overlegpartners ontvangen.

18.3 Maatschappelijk overleg

Ten tijde van het bestuurlijk overleg is tevens advies gevraagd aan de hieronder genoemde instanties bij wijze van maatschappelijk overleg. Hieronder volgt een samenvatting van de uitkomsten van het maatschappelijk overleg.

- **Brandweer Amsterdam-Amstelland**
De brandweer ziet geen aanleiding tot het geven van een nieuwe advies omdat een eerder advies in het plangebied Strawinsky van de brandweer is verwerkt in voorliggend bestemmingsplan, en de uitgangspunten sindsdien niet zijn gewijzigd.
- **Vervoerregio Amsterdam**
Het plan maakt naar oordeel van de Vervoerregio een goede en gedegen indruk. De Vervoerregio is zeer positief over de wijze waarop de ligging van het plangebied in groter verband is beschreven en relevant regionaal beleid is betrokken. De Vervoerregio geeft aan graag intensief mee te denken over meer OV en fiets en daarmee de bereikbaarheid van Zuidas. Tot slot maakt de Vervoerregio melding van het convenant tussen de gemeente Amsterdam en GVB aangaande de ambitie uitstootvrije bussen te faciliteren ('Duurzaamheidsconvenant GVB-gemeente Amsterdam 2015') en adviseert hoofdstuk 15 en de planregels aan te vullen. Aan hoofdstuk 15 is naar aanleiding van deze opmerkingen een passage over het convenant toegevoegd. Het opnemen van een specifieke functie ten behoeve van het halteren en opladen van uitstootvrije bussen is niet noodzakelijk, omdat dit gebruik binnen de huidige bestemming is toegestaan.
- **Bestuurscommissie Zuid**
De bestuurscommissie Zuid heeft op grond van Verordening op de bestuurscommissies een adviesrol ten aanzien van bestemmingsplannen. In bestuurlijk overleg is afgesproken dat de bestuurscommissie Zuid bij de totstandkoming van het bestemmingsplan wordt betrokken. Het voorontwerpbestemmingsplan is besproken en akkoord bevonden op 23 januari 2017. De bestuurscommissie Zuid heeft zich bij brief positief uitgelaten over het opnemen van voldoende fietstenstallingsplaatsen, de hotelontwikkeling die het bestemmingsplan biedt en de vergroting van de leefbaarheid en levendigheid als gevolg van het toevoegen van publieksvoorzieningen in de plint.
- **Taskforce**
De Taskforce is een samenwerkingsverband tussen overheden en bedrijfsleven, met als doel de bereikbaarheid te verbeteren. In dat verband wordt de Taskforce gevraagd mee te denken over voorgenomen ontwikkelingen en werkzaamheden die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de Zuidas. Met betrekking tot dergelijke ontwikkelingen en werkzaamheden wordt de Taskforce geconsulteerd bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en gevraagd om een schriftelijke reactie. Deze reactie wordt vroegtijdig in het besluitvormingsproces gevraagd en betrokken bij de verdere uitwerking, planvorming en besluitvorming.
Het bestemmingsplan is op 7 februari 2017 besproken in de Taskforce en de Taskforce heeft zich positief uitgesproken over de aan het bestemmingsplan ten grondslag te leggen verkeersstudies. Na het gereed komen van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 is de Taskforce op 27 juni 2017 bijeengeroepen om het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 te bespreken. De Taskforce heeft onder voorbehoud van een finaal akkoord van de werkgroep positief geadviseerd over het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 als verkeerskundige onderbouwing voor toekomstige ontwikkelingen in Zuidas binnen de werkwijze van de programmatische aanpak met als voorwaarde

dat de volledige tekst van het definitieve verkeersonderzoek op 12 juli 2017 door de Taskforce wordt besproken. De Taskforce is op 12 juli 2017 akkoord gegaan.

- Projectorganisatie Zuidasdok
Zuidasdok heeft zich positief uitgesproken over het bestemmingsplan.

18.4 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.

Het concept Uitvoeringsbesluit is tot stand gekomen na een uitgebreid participatie traject waarin de verschillende belangen vanuit de omgeving in beeld zijn gebracht en gewogen. De belangrijkste belangen die zijn mee gegeven vanuit de omgeving zijn:

- Een bereikbare buurt met voldoende parkeergelegenheid en geen sluipverkeer
- Behoud van en meer groen in de buurt en in de omgeving
- Zon in de buurt, ook in december en zichtlijnen vanuit de buurt.
- Een rustige en leefbare buurt, ook tijdens de bouw

Al deze punten zijn betrokken bij het opstellen van het concept-Uitvoeringsbesluit. Op onderdelen heeft dit geleid tot aanpassing van de oorspronkelijke uitgangspunten of deze juist bevestigd. Vervolgens heeft het concept Uitvoeringbesluit voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Dit heeft geleid tot 18 inspraakreacties van met name bewoners maar ook enkele bedrijven in het gebied. De voornaamste punten van aandacht uit de inspraak betreffen grondwater, ontsluiting van de kavels aan de noordzijde van de Strawinsky laan, ligging van het fietspad op de Vijfhoek, knip voor autoverkeer in de Prinses Irenestraat, groen, bouwhoogte in relatie tot schaduw en zichtlijnen en de hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Alle inspraakreacties zijn zorgvuldig behandeld en beantwoord. Zo goed als mogelijk zijn belangen afgewogen en meegenomen in het definitieve Uitvoeringsbesluit.

Het Uitvoeringsbesluit is op 25 januari 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, en een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het uitvoeringsbesluit, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 7 december 2016 langs elektronische weg bekendgemaakt op www.amsterdam.nl/bekendmakingen.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1	UitvoeringsbesluitStrawinsky 30 maart 2017
Bijlage 2	MER Zuidas Flanken deel A
Bijlage 3	MER Zuidas Flanken deel B
Bijlage 4	Verkeersstudie Zuidas 2011
Bijlage 5	Actieplan weginfrastructuur
Bijlage 6	Verkeersrapport 2013
Bijlage 7	Verkeersonderzoek Zuidas 2014
Bijlage 8	Rapportage verkeersonderzoek CRI en WTC
Bijlage 9	Verkeersonderzoek Zuidas 2017
Bijlage 10	Onderzoek externe veiligheid Zuidas, 11 januari 2010
Bijlage 11	Rapportage externe veiligheid, 12 december 2016
Bijlage 12	Watertoets UitvoeringsbesluitStrawinsky
Bijlage 13	Grondwatertoets bestemmingsplan Strawinsky Zuidzijde
Bijlage 14	Quicksan natuur
Bijlage 15	Windklimaatonderzoek WTC
Bijlage 16	Windklimaatonderzoek 2Amsterdam (2Amsterdam)
Bijlage 17	Pretoets een vvgb Lib Twintowers
Bijlage 18	Pretoets en vvgb Lib WTC
Bijlage 19	Archeologische bureau onderzoek
Bijlage 20	Cultuurhistorische verkenning
Bijlage 21	Nota van beantwoording zienswijzen

Bijlagen bij regels

Bijlage 1	Verbeelding NL.IMRO.0363.K1409BPGST-VG01
------------------	---