

Uitwerkingsplan Zuidas Vivaldi (Eerste Uitwerking)



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Zuidas Vivaldi (eerste uitwerking)

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.K1703BPGST-VG01

Datum print 20 Februari 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	11
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Beschrijving van het plangebied	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	20
3.4	Regionaal beleid	21
3.5	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	27
4.1	Algemeen	27
4.2	Functioneel programma	28
4.3	Bebouwingsregels	29
4.4	Gebruiksregels	30
Hoofdstuk 5	Ruimtelijk relevante aspecten	33
5.1	Inleiding	33
5.2	MER Zuidas - de Flanken	33
5.3	Verkeer en parkeren	33
5.4	Geluid	38
5.5	Luchtkwaliteit	38
5.6	Externe veiligheid	38
5.7	Bodem	38
5.8	Water	38
5.9	Natuur en landschap	39
5.10	Hoogbouwaspecten	39
5.11	Cultuurhistorie en archeologie	40
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	41
6.1	Algemeen	41
6.2	Planvorm	41
6.3	Artikelgewijze toelichting	41
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	45
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

8.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1 van het Bro)	47
8.2	Participatie	47

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de Gemeenteraad in 1998, wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Vivaldi. Voor het project Vivaldi is op 22 juni 2016 het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' vastgesteld, dat vervolgens bij raadsbesluit van 10 mei 2017 partieel is herzien. Binnen het plangebied is een aantal uitwerkingsplichten opgenomen. Het voorliggende uitwerkingsplan 'Zuidas-Vivaldi (eerste uitwerking)' geeft concrete invulling aan het ruimtelijke beleid voor dit gedeelte van Vivaldi en geeft, specifiek voor kavel 12 binnen projectgebied Vivaldi, aan welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Vivaldi bestaat uit kantoren, bedrijfsgebouwen, een hotel en een woontoren. Tegelijkertijd is vanuit de markt interesse getoond in de zogenaamde A10 zone, de voor een deel braakliggende zone aan de noordzijde van Vivaldi. Kavel 12 maakt deel uit van deze zone. Voor deze zone zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd, voortbordurend op het stedenbouwkundig programma van eisen uit 2005. Voor een deel van het plangebied geldt dat dit in het Tracébesluit Zuidasdok is aangewezen als tijdelijk werkterrein. Voorliggend uitwerkingsplan voorziet in bestemming hiervan voor de duur dat dit nodig is, maar tevens in een eindgebruik als gemengde bestemming.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de uitwerking van kavel 12 in de zogenaamde A10-zone.

1.2 Bevoegdheden

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

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

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

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

1.3 Crisis- en herstelwet

Met ingang van 13 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen in bijlage II (bijlage Aa, nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

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

1.4 Leeswijzer

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

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de ruimtelijk relevante aspecten en in hoofdstuk 6 volgt de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt in hoofdstuk 7 en 8 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

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



Figuur 1: Ligging projectgebied Vivaldi

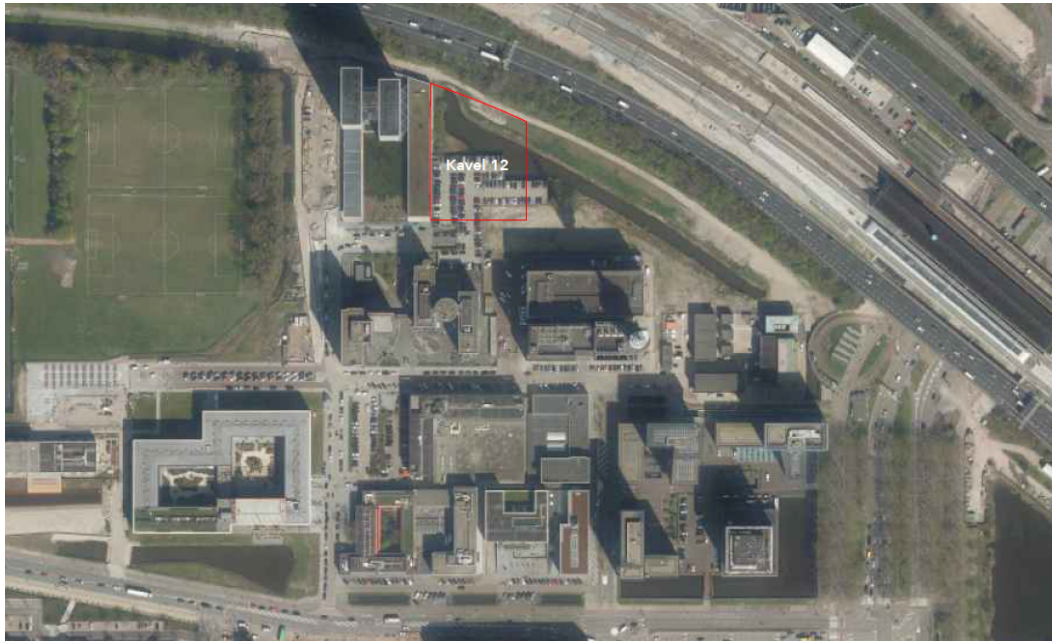
Het projectgebied wordt globaal begrensd door de ringweg A10 aan de noordkant, Europaboulevard aan de oostkant, De Boelelaan aan de zuidkant en Antonio Vivaldistraat aan de westkant. In het westen sluit de plangrens van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' aan op dit van het bestemmingsplan 'Zuidas-Ravel'. Met de overige plangrenzen wordt aangesloten bij de begrenzing van het grootstedelijk project Zuidas.



Figuur 2: Plangrens bestemmingsplan 'Zuidas- Vivaldi'

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

Het plangebied waar dit uitwerkingsplan betrekking op heeft, is kleiner dan de hierboven gegeven afbeeldingen. Dit uitwerkingsplan heeft specifiek betrekking op kavel 12. Dit is de kavel ten oosten van de kavel waar het Cross Towers-gebouw op is gesitueerd.



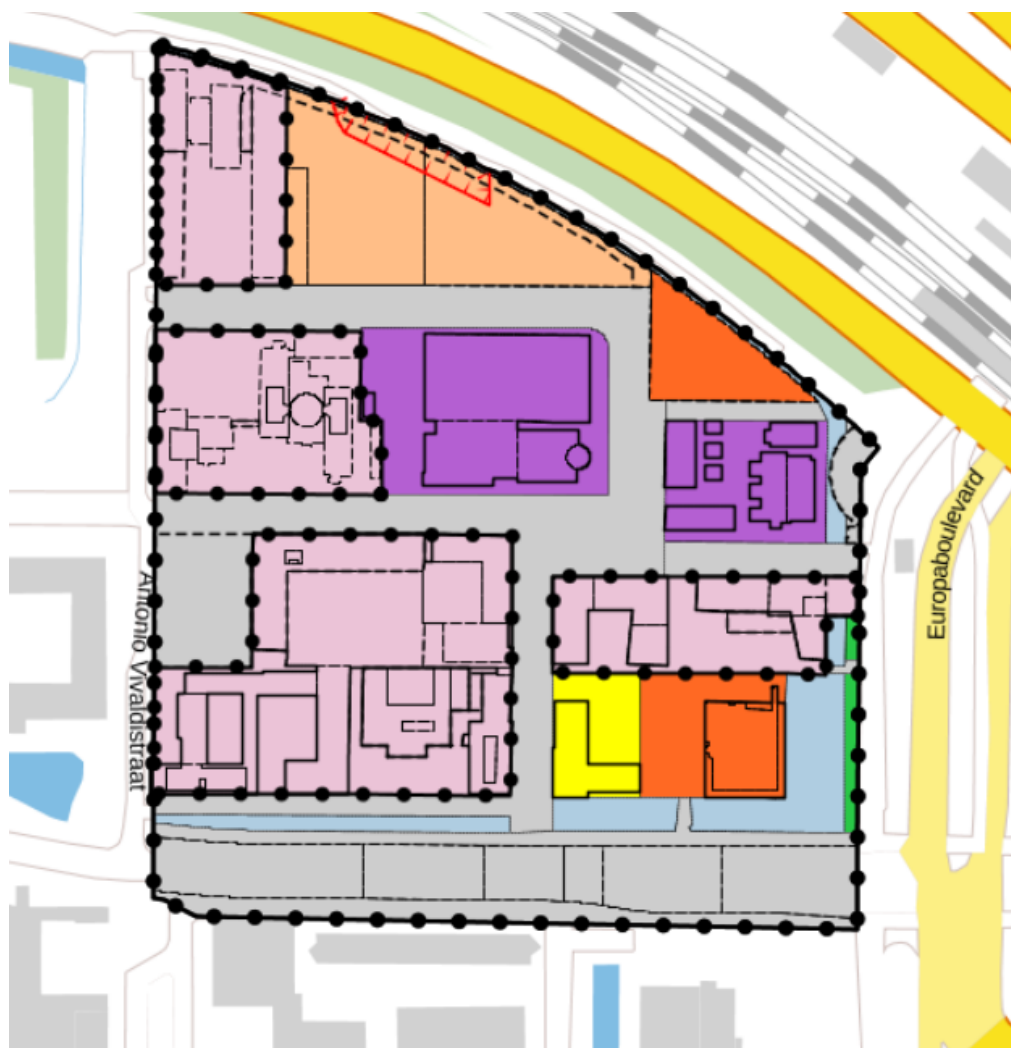
Figuur 3: Plangebied 'Zuidas-Vivaldi' (eerste uitwerking)

2.2 Doelstelling

Op grond van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' geldt voor onderhavig perceel een uitwerkingsplicht. Daarbij is tevens een bouwverbod opgenomen. Om het mogelijk te maken dat op de desbetreffende kavel bebouwing kan worden opgericht, is het derhalve noodzakelijk een uitwerkingsplan vast te stellen. Dit uitwerkingsplan geeft gehoor aan de uitwerkingsplicht.

2.3 Geldend planologisch kader

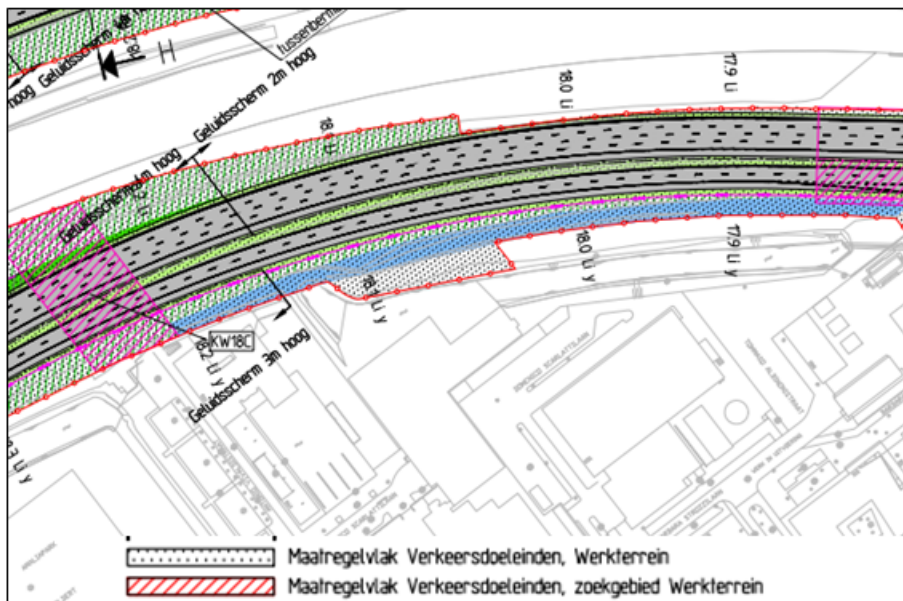
Op 22 juni 2016 heeft de Gemeenteraad het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' vastgesteld. Op 10 mei 2017 is vervolgens door de Gemeenteraad het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi, partiële herziening' vastgesteld. Hoewel dit bestemmingsplan is gelegen binnen het projectgebied Vivaldi vallen de gronden van kavel 12 buiten het plangebied van de partiële herziening. De partiële herziening wordt derhalve buiten beschouwing gelaten.



Figuur 4: Verbeelding bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'

Kavel 12 heeft op grond van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' de bestemming 'Gemengd- Uit te werken'. De gronden zijn bestemd voor een tijdelijk werkterrein ten behoeve van de aanpassingen van de A10, kantoren, horeca I, II, III en IV, maatschappelijke dienstverlening, ontspanning en vermaak, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, groenvoorziening, etc. (artikel 15 van de planregels van dat bestemmingsplan). Direct naast kavel 12 ligt kavel 13 waar op grond van het bestemmingsplan eenzelfde uit te werken bestemming op rust. In dit uitwerkingsplan is echter (conform artikel 15, lid 15.2.3, van de planregels) gekozen voor een gedeeltelijke uitwerking van alleen kavel 12. De overige uit te werken bestemmingen vallen aldus buiten onderhavig plangebied. Hiervoor zullen afzonderlijke uitwerkingsplannen worden opgesteld.

Daarnaast is, zoals hiervoor al aangegeven, door de Minister van Infrastructuur & Milieu het Tracébesluit Zuidasdok vastgesteld, dat voor een deel ook betrekking heeft op het plangebied van dit uitwerkingsplan. Een deel van de kavel is bij het Tracébesluit aangewezen als tijdelijk werkterrein.



Figuur 5: Uitsnede Tracébesluit

Voor de exacte begrenzing van het plangebied van deze eerste uitwerking wordt verwezen naar de (digitale) verbeelding bij het uitwerkingsplan 'Zuidas Vivaldi (eerste uitwerking)'.

2.4 Beschrijving van het plangebied

In het plangebied van voorliggende uitwerkingsplan is een parkeerdek gerealiseerd en in het noorden een waterpartij. De oostkant is thans grotendeels een braakliggend terrein. Op het perceel staat ook een aantal bomen. Om bebouwing op onderhavig perceel mogelijk te maken zal de parkeergarage worden gesloopt, de bomen worden gekapt en de watergang zal worden verplaatst. Voor het verwijderen van de bomen, het slopen van de garage en het verleggen van de watergang zijn aparte toestemmingen verleend. Op de positionering van het plangebied in de omgeving en de gewenste ontwikkeling van het gebied zal in hoofdstuk 4 uitgebreid worden ingegaan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Met betrekking tot rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid kan worden opgemerkt dat zich, gelet op het voorgenomen programma zoals dat in voorliggend uitwerkingsplan concreet mogelijk wordt gemaakt, de betreffende kaders en de gegeven motivering, behoudens hetgeen hieronder beschreven, geen relevante wijzigingen hebben voorgedaan die een nadere toelichting en afweging vragen.

Voor het overige wordt dan ook volstaan met een verwijzing naar hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking (gewijzigd)

In paragraaf 3.1.3 van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' wordt verwezen naar artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), de zogenaamde ladder voor duurzame verstedelijking. Dat artikel is per 1 juli 2017 gewijzigd.

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 (oud) 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 bij dat ruimtelijke besluit. 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 ontwikkelingen. 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 geldende 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 immers 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.

Laddertoets Zuidas- concrete ontwikkeling

Zoals hierboven beschreven, maakt de nieuwe ladder voor duurzame verstedelijking het mogelijk om de toets door te schuiven naar het moment waarop het uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld, zie artikel 3.1.6, derde lid, van het Bro. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' bestond die mogelijkheid nog niet.

Zoals blijkt uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1295 moet artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro in acht worden genomen ingeval het uitwerkingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In dit geval betekent dit dat, gelet op de datum van de inwerkingtreding, getoetst moet worden aan het huidige artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

In het onderhavige geval is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die wordt gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied. Dat sprake is van bestaand stedelijk gebied, volgt uit het voorgaande waarbij aanvullend wordt opgemerkt dat dit voor onderhavige kavel onder meer wordt onderbouwd met het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' en het gebied als zodanig. Dat laat onverlet de behoefte aan het plan moet worden aangetoond. Uit het hier navolgende zal onderbouwd worden dat het plan in een

behoefte voorziet.

3.2.2 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 NMP4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschede van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) functioneerde daarbij als coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico heeft daarom een wettelijke status gekregen, aan de hand van het Besluit externe veiligheid bij inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

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

3.2.3 Structuurvisie Zuidasdok

Op 9 juli 2012 is de Rijksstructuurvisie Zuidasdok vastgesteld. Zuidasdok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad 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 noordelijke Randstad. 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 wordt verminderd.

Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar 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.

In voorliggend uitwerkingsplan is bij het bepalen van de situering van nieuwbouw evenals bij het gebruik van de gronden rekening gehouden met de ontwikkeling van het Zuidasdok (zie paragraaf 3.2.4 en 2.3). Ook bij het bepalen van de plangrens is rekening gehouden met de plangrens van het Tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.

3.2.4 Tracébesluit Zuidasdok

Werkterrein

Zoals reeds vermeld, is een deel van de kavel bij het Tracébesluit Zuidasdok aangewezen als gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - tracéwet'. Zo blijkt ook uit het bestemmingsplan 'Zuidas- Vivaldi'. Overeenkomstig artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok gaat het hier om tijdelijke maatregelen en voorzieningen.

Onder tijdelijke werken worden in artikel 5 van de besluittekst van het Tracébesluit Zuidasdok onder andere begrepen:

1. tijdelijke verlegging van de rijbanen A10 Zuid in verband met fasering van de uitvoering, waarbij een verlaging van de maximale snelheid van 100 naar 90 km/uur is toegestaan;
2. opslagplaatsen, werkplaatsen, installaties, pontons, bouwketen en parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers;
3. laad- en losplaatsen, afmeervoorzieningen langs vaarwegen en grond- en zanddepots;
4. pijpleidingen en transportbanden met bijbehorende voorzieningen;
5. bouwzones aan weerszijden van de weg ten behoeve van de werkzaamheden;
6. damwanden en andere grond- dan wel waterkerende constructies;
7. tijdelijke bouwwegen, watergangen, energievoorziening, afrastering, watercompensatie, kunstwerken (waaronder bruggen en viaducten), kabels en leidingen, barriers en geluidschermen.

In het tweede lid is bepaald dat binnen de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - tracéwet' de op de detailkaarten aangegeven maximale oppervlakte beschikbaar is ten behoeve van de in het eerste lid omschreven tijdelijke werken.

Tot slot is in het derde lid bepaald dat tijdelijke werken niet langer in stand gehouden mogen worden dan zes maanden na de ingebruikname van het tracé.

De inpassingsplicht van artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet is in deze situaties niet van toepassing. Dat de inpassingsplicht in deze situaties niet van toepassing is, laat onverlet dat door de gemeente Amsterdam voor de werkterreinen bestemmingsplannen en, zoals in onderhavig geval, uitwerkingsplannen kunnen worden vastgesteld die op de flankenontwikkeling zijn gericht. De werkterreinen worden daarbij ingepast conform artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet.

Op 14 augustus 2017 is een gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. Dit Tracébesluit wijzigt het Tracébesluit Zuidasdok 2016 alleen een aantal onderdelen. De wijzigingen zien niet op de werkterreinen. Voor het overige blijft het bepaalde in het Tracébesluit Zuidasdok 2016 onverminderd van kracht.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In paragraaf 3.2.2 in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' wordt verwezen naar de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuur Visie 2010 (PRV). Op 1 maart 2017 is een gewijzigde versie van de PRV in werking getreden. Deze wijzigingen zien op diverse aanpassingen, waaronder afstemming op de ladder voor duurzame verstedelijking, wonen, vliegen en de definitie van strandbebouwing. In de PRV 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 (c.q. uitwerkingsplannen) 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 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 (Barro). 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.

De ontwikkeling die met dit uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka, hierover later meer) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRV.

3.3.2 Milieubeleidsplan 2015-2018

Provinciale Staten 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.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 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 dit kader vooral het Plabeka relevant is.

3.4.2 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 2007 - 2030, vastgesteld tijdens de 6e NoordMeugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

Sinds de vaststelling van de Uitvoeringsstrategie Plabeka is bij verschillende actualiseringën ruim 5,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten. Dit is deels opgevangen middels het herstructureren en herontwikkelen van verouderde bedrijventerreinen en kantoren.

De meest recente actualisatie is de Plabeka Monitor 2015-2016. Hieruit blijkt dat de trend van transformatie in kantoorruimtes de afgelopen jaren sterk heeft doorgezet. Hierdoor is de kantoorleegstand in de Metropoolregio Amsterdam verder afgenomen. Het hergebruiken van bestaande kantoorvoorraad zorgt ervoor dat de actuele planvoorraad ruim binnen het toegestane maximum blijft en zelfs ruimte overlaat voor het ontwikkelen van nieuwe kantoorvoorraad.

De mogelijkheden voor kantoren zijn in dit plan reeds verwoord in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Met dit uitwerkingsplan wordt een plan mogelijk gemaakt door gebruik te maken van de bestaande planvoorraad.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Visie Zuidas 2016

De Gemeenteraad heeft op 5 oktober 2016 de Visie Zuidas 2016 vastgesteld. In de Visie Zuidas wordt beschreven hoe, waar en waarom er ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek deel van Amsterdam met internationale allure, maar wordt ook steeds meer een levendige stadswijk. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied, er komen duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Daarnaast reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt, kortom, op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een mix van bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas, gecombineerd met de aanleg van Zuidasdok, is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

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

Zuidas in uitvoering

De 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 bewoners en bezoekers 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 kunnen verbeteren. Door zorgvuldige gebiedsregie en goede communicatie wordt geborgd dat Zuidas ook tijdens de bouw leefbaar en bereikbaar blijft.

Internationaal en ambitieus

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de goede bereikbaarheid, zowel vanuit de stad als vanuit de regio en dankzij 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 wordt op straat voelbaar en zichtbaar, door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur. Het 'Kenniskwartier', een menging van universitaire- en stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen, zal een belangrijke plek krijgen in de internationale en ambitieuze Zuidas.

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. Daarom worden er plekken in het groen of bij het water aangelegd, worden bestaande plekken verbeterd en worden het groen en water beter met elkaar verbonden. 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 tot het maken van expliciete keuzes. Fiets en openbaar vervoer krijgen meer ruimte 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. Fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen wordt zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk als mogelijk. De Daklaan wordt onderzocht; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot worden bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benut. Het bedrijfsleven speelt hierbij een belangrijke rol.

3.5.2 Kantoorbeleid

3.5.2.1 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 kantorenvoorraad. 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 kantorenvoorraad op peil te houden.
- Het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen.
- 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 kantorenvoorraad 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. De groeigebieden kenmerken 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 blijft en concurrerend ten opzichte van vergelijkbare

zakencentra in Europa.

3.5.2.2 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 terecht 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.

Voorliggend uitwerkingsplan komt tegemoet aan die behoefte. Immers, met voorliggende uitwerkingsplan is het mogelijk om 30.000 m² brutovloeroppervlakte aan kantoorfunctie te realiseren.

3.5.3 Nota Parkeernormen Auto 2017

Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto 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 uitwerkingsplan zijn niet in overeenstemming met het deze huidige parkeernormen. Dat komt omdat ten tijde van het vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' een andere norm gold. In de uitwerkingsregels is de destijds geldende norm opgenomen. Voor kantoren betreft die norm een minimum en maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² brutovloeroppervlakte. Voor culturele voorzieningen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, horeca I, III en IV geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² brutovloeroppervlakte. In de nota is hierover het volgende opgenomen. In het geval van bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota reeds waren vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen, blijft de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader. Een

bestemmingsplanregeling kan immers niet opzij worden gezet door een beleidsregel.

Conform de uitwerkingsregels wordt in dit uitwerkingsplan aangesloten bij de reeds gegeven parkeernormen. In paragraaf 5.3 wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het plangebied ingegaan.

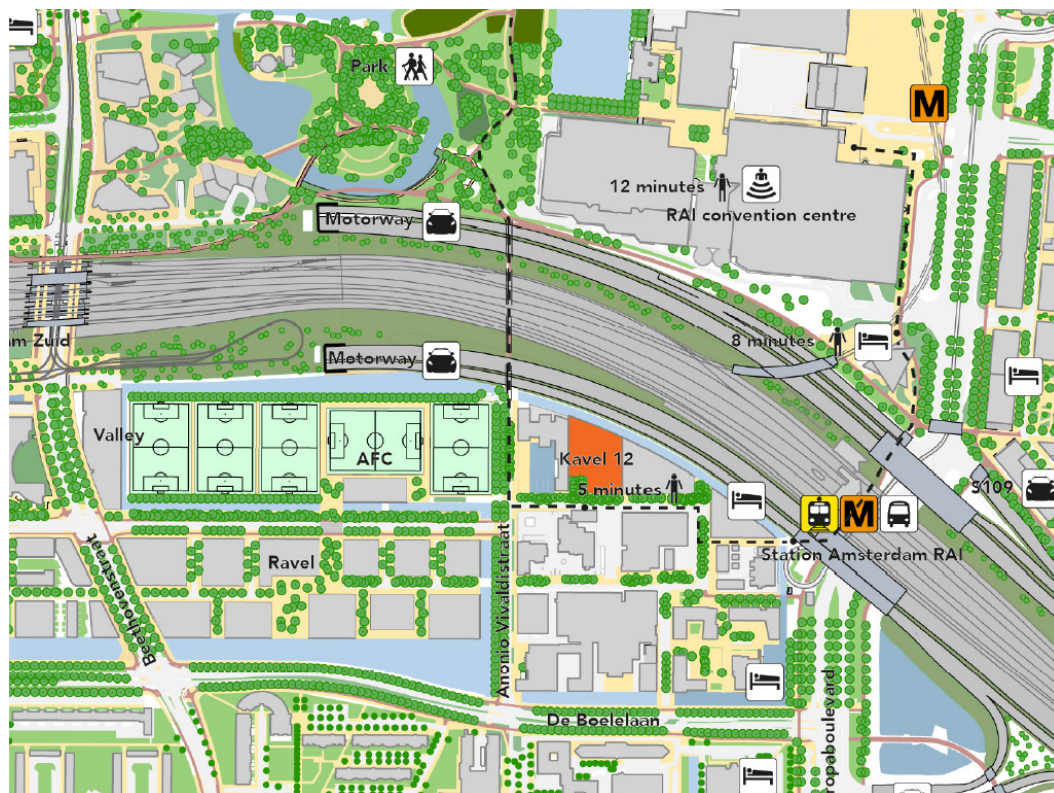
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Algemeen

In artikel 15 van de regels van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' zijn voor wat betreft de gronden voor kavel 12 en 13 uitwerkingsregels opgenomen die betrekking hebben op zowel het functioneel gebruik als op het bouwen. Hieronder volgt een korte weergave van deze kaders voor zover (gelet op het voorgenomen programma en de betreffende locatie) relevant voor deze uitwerking, en waarbinnen uitwerking plaats moet vinden, waarbij vervolgens wordt ingegaan op de keuze die daarbinnen voor het plangebied van voorliggende uitwerking zijn gemaakt.

4.1.1 Positionering in de omgeving

Kavel 12 en 13 zijn de uit te werken gebieden en zijn gelegen in de A10-zone in het noorden van deelgebied Vivaldi. Onderhavig uitwerkingsplan ziet alleen op kavel 12. Het plangebied is dan ook beperkt tot deze kavel, die direct ten oosten is gelegen van de Cross Towers-torens.



Figuur 6: Situatietekening (bron: Bidbook EMA Nederland)

Het deelgebied Vivaldi ligt in het uiterste zuidoosten van Zuidas, tussen de A10 (ringweg zuid), de Europaboulevard, de De Boelelaan en de Vivaldistraat. Het gebied kenmerkt zich nu nog vooral door kantoor- en bedrijfsbebouwing. Daarnaast bevindt zich in Vivaldi de 146 meter hoge telecommunicatietoren van Alticom. Door zijn hoogte en herkenbare grijsblauwe kleur is de zendmast een oriëntatiepunt voor de omgeving. Het gebied ontwikkelt zich steeds meer tot een gemengd gebied waar ook andere functies zoals wonen en cultuur een plek hebben gekregen. Ook is er de laatste jaren aan de openbare ruimte meer groen toegevoegd.

Onderhavige kavel is gelegen tussen het markante gebouw Cross Towers en het Van der Valk hotel (waarvan de bouw in 2017 is gestart). Op dit moment bevindt zich op kavel 12 een parkeerdek dat voornamelijk gebruikt wordt door gebruikers van de Cross Towers. Dit parkeerdek zal ten behoeve van de ontwikkeling worden gesloopt. Op het moment dat het parkeerdek niet meer kan worden gebruikt, zal de nieuwe parkeergarage onder de voetbalvelden van AFC in gebruik worden genomen. De gebruikers van de Cross Towers maken vanaf dan die parkeergarage gebruik.

Ten noorden van de kavel ligt een spoorslagsloot. Deze is bij bouwrijpe levering reeds verlegd naar de definitieve locatie en zal in de eindsituatie (na voltooiing van Zuidasdok) worden verbreed. Direct ten oosten van de kavel ligt de nog uit te geven en uit te werken kavel 13 waar ook (overwegend) een kantoorprogramma is voorzien. Ten zuiden van de kavel en na de sloop van de parkeergarage worden de Domenico Scarlatti laan doorgetrokken en heringericht met een a-symmetrisch profiel.

4.1.2 Gebouwconcept

De te ontwikkelen kavel en het gebouw liggen in de zogeheten A10 zone van Vivaldi die zich kenmerkt door een intensieve bebouwingsdichtheid en een zakelijke en ruwe kant. De verschillende kantoren en bedrijven in Vivaldi vertegenwoordigen de zakelijke kant, waarbij de zendmast, het datacenter van KPN, het hoogspanningsstation zijn ruwe kant geven met robuuste gebouwen. Het gebouw op kavel 12 ligt straks op een zichtlocatie aan de A10.

Het kantoor dient te passen in de stedenbouwkundige context die is neergelegd in de Visie Zuidas. Het gebouwontwerp moet in relatie staan met de (toekomstige) context van de aangrenzende kavels, de overzijde van de straat en de aangrenzende openbare ruimte.

Zoals in de algemene ambitie en visie voor de Zuidas aangegeven, ligt het niveau van de verwachte ontwikkelingen op het gebied van kwaliteit van het gebouw, duurzaamheid, bereikbaarheid, levendigheid en gebruiksgemak hoog. Wat betreft de ruimtelijke kwaliteit is een aantal beeldbepalende karakteristieke elementen voor de gebouwen van Vivaldi hieronder beschreven:

- De buitenruimten zoals; dakterrassen, en openbare ruimte maken onderdeel uit van de sculpturaliteit (een geheel, geen losse elementen) van het ontwerp.
- De plint is architectonisch zichtbaar, maar subtiel vormgeven. (met een minimale hoogte van 10 meter)
- Groen, waaronder de intensieve groene daken en de buitenruimte op maaiveld zijn geïntegreerd in de architectonische uitwerking van het gebouw.
- Zorg voor chemie/afstemming met de gebouwen in de A10 zone zoals Cross Towers en het Van der Valk hotel

4.2 Functioneel programma

4.2.1 Uitwerkingsregels bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'

Het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' biedt middels de uit te werken regels ruimte voor vestiging van een gemengd functioneel programma, met kantoren, horeca, detailhandel en horeca, verschillende vormen van dienstverlening en overige vormen van ontspanning en vermaak. Ook is er de mogelijkheid om de gronden te genruiken ten behoeve van wegen, voet- en fietspaden, en andere openbare bestemmingen. De uit te werken gronden zijn twee kavels, kavel 12 en kavel 13. Onderhavig uitwerkingsplan ziet alleen op kavel 12. De uitwerkingsplicht voor kavel 13 zal op een later moment worden opgenomen in een ander uitwerkingsplan. Met betrekking tot het functioneel programma zijn de volgende maxima per functies opgenomen:

- Voor alle functies geldt per uit te werken kavel een maximaal programma van 30.000 m²

uitwerkingsplan_Zuidas Vivaldi (eerste uitwerking) (vastgesteld)

brutovloeroppervlakte;

- Voor de functie kantoor geldt voor de twee uit te werken kavels tezamen een maximaal programma van 50.000 m2 brutovloeroppervlakte;
- Voor de functie detailhandel geldt gezamenlijk met bestemming Horeca-2 voor de twee uit te werken kavels tezamen een maximaal programma van 1.500 m2 brutovloeroppervlakte.

4.2.2 Stedenbouwkundige uitwerking

Zoals hiervoor uiteengezet, geldt voor deze kavel een gemengd programma met kantoren en voorzieningen. De drie kavels in de A10-zone (kavel 11 zijnde de Cross Towers-toren, kavel 12 en kavel 13) zullen een verschillende architectuur kennen met een eigen karakter. Er wordt gezocht naar complexiteit in het gevelbeeld en de gevelopbouw dient een gelaagdheid te bevatten. Het gebouw zal bestaan uit een plint en een toren. De entree wordt aan het voorplein (aan de kant van de Domenico Scarlatti-laan) geprojecteerd. Technische voorzieningen en installaties, al dan niet ondergronds zoals trafo's, dienen binnen de maximale bouwhoogte te worden gerealiseerd.

4.2.3 Vertaling naar voorliggend uitwerkingsplan

In dit uitwerkingsplan worden derhalve aan de toepasselijke gronden de bestemming 'Gemengd' toegekend. Op de verbeelding behorende bij dit plan wordt een maximale bouwhoogte gegeven van 85 meter. Daarnaast wordt op de verbeelding het maximale bebouwingspercentage (30) en brutovloeroppervlakte (30.000 m2) opgenomen. De verbeelding moet samen met de planregels worden gelezen.

4.3 Bebouwingsregels

4.3.1 Uitwerkingsregels bestemmingsplan 'Zuidas- Vivaldi'

De uitwerkingsregels zijn opgenomen in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Onder verwijzing naar de verbeelding zijn maxima aangegeven voor wat betreft de te bebouwen gronden en de bouwhoogte. Voor voorliggend uitwerkingsplan zijn de volgende uitwerkingsregels van belang (gebaseerd op artikel 15 van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'):

- Voor wat betreft het realiseren van gebouwen geldt dat deze binnen het gehele bestemmingsvlak mogen worden gebouwd. Met uitzondering van een strook aan de zuid-westzijde van het bestemmingsplan, mag het gebouwde maximaal 85 meter (gemeten vanaf NAP en inclusief technische installaties en bouwwerken) hoog worden. Vanaf 10 meter gemeten vanaf maaiveld geldt een maximum bebouwingspercentage. De maximale bouwhoogte is gebaseerd op de maximale toetshoogte zoals opgenomen in het 'Hoogbouwkader Zuidas' behorende bij het Luchthavenindelingbesluit. Voor de noordstrook van het bestemmingsvlak is bebouwing, met uitzondering van ondersteuningsconstructies in de vorm van pilaren, kolommen en dergelijke, uitsluitend boven 5 meter gemeten vanaf maaiveld toegestaan. Ten aanzien van de situering en bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen, zijnde kunnen nadere regels worden gesteld.
- Ter voorkoming of beperking van windhinder en ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van gebouwen in geval van calamiteiten, kunnen regels worden gesteld inhoudende de mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen.
- Op de noordzijde van het bestemmingsvlak rust daarnaast de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone-tracewet', waarvoor geldt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ten behoeve van de functies binnen de bestemming, niet eerder kan worden verleend dan nadat door de directeur Zuidasdok is medegedeeld dat de reservering van het werkterrein niet langer nodig is.

4.3.2 Stedenbouwkundige uitwerking- bouwen

De daklijn valt binnen de gegeven maximale toetshoogte uit het 'Hoogbouwkader Zuidas', zoals vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit. Deze bedraagt maximaal 85 meter (gemeten van NAP) en is inclusief installaties en bouwwerken. In dit uitwerkingsplan wordt bovendien bepaald dat op het zuid-westgedeelte van het bestemmingsvlak niet hoger dan 2 meter gebouwd mag worden.

4.3.3 Vertaling naar voorliggend uitwerkingsplan- bouwen

Aan bovenstaande uitgangspunten is uitwerking gegeven met de bestemming 'Gemengd', waaraan middels artikel 3 regels zijn gesteld. Er is gekozen voor een relatief globale juridische regeling met betrekking tot het bouwen. Qua bouwhoogten is uitgegaan van het maximum zoals op grond van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is opgenomen, waarbij de bouwhoogten zijn aangegeven door middel van een bouwhoogte scheidingslijn. Gebouwen mogen binnen het gehele bestemmingsvlak worden opgericht. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. In de noodstrook van de kavel is de expeditiestraat geregeld. Voorts geldt vanaf 10 meter een bebouwingspercentage van 30. Onder de tien meter geldt geen beperking op het bebouwingspercentage. Daardoor kan een basisbebouwing worden gerealiseerd met daarop een toren. Het totaal te bouwen programma bedraagt 30.000 m2 brutovloeroppervlakte.

Tevens geldt voor een gedeelte op het noordelijke deel van de kavel dat eerst kan worden gebouwd als de directeur Zuidasdok heeft medegedeeld dat de reservering van het werkterrein niet langer nodig is.

Voor het overige wordt voor wat betreft de wijze waarop de uit te werken regels zijn vertaald naar voorliggend uitwerkingsplan, korthedshalve verwezen naar de artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 6.

4.4 Gebruiksregels

4.4.1 Uitwerkingsregels bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'

Voor voorliggend uitwerkingsplan zijn de volgende uitwerkingsregels (zie artikel 15 van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi') van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' van belang. De uit te werken gronden zijn bestemd voor een tijdelijk werkterrein ten behoeve van de aanpassing van de A10, kantoren, horeca I, II, III en IV, maatschappelijke dienstverlening, ontspanning en vermaak, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden, pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten, parkeervoorzieningen, met daarbij behorende in- en uitritten, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen. De algemene gebruiksregels van het plan moeten in acht worden genomen (artikel 18 van de planregels van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'). Daarnaast is het gebruik van de gronden aangeduid als werkterrein volgens de uitwerkingsregels niet eerder toegestaan dan nadat de directeur Zuidasdok heeft medegedeeld dat het gebruik als werkterrein niet langer noodzakelijk is.

Geluidsgevoelige functies en gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn bovendien, gezien de ligging ten opzichte van de A10, niet toegestaan. Het maximale programma is aangegeven op de verbeelding (30.000 m2 brutovloeroppervlakte). Voor de functies geldt daarnaast aanvullend dat voor de twee uit te werken kavels een maximum brutovloeroppervlakte voor kantoren geldt van 50.000 m2. Voor de functie detailhandel geldt gezamenlijk met bestemming Horeca-2 een maximum brutovloeroppervlakte van 1.500 m2 voor de twee uit te werken kavels. Parkeren mag tot slot uitsluitend plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen en fietsparkeren vindt in pandig plaats. Met betrekking tot parkeren moeten nadere regels worden gesteld aan het aantal parkeerplaatsen en de situering ervan, middels een absoluut aantal parkeerplaatsen of middels een parkeernorm, een en ander met inachtneming van het volgende:

- voor culturele voorzieningen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke

dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, horeca I, horeca III en horeca IV geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² brutovloeroppervlakte;

- voor kantoren geldt een maximum en minimum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² brutovloeroppervlakte.

4.4.2 Stedenbouwkundige uitwerking- gebruik

Door op te nemen dat vanaf een bouwhoogte van 10 meter een bebouwingspercentage van 30 geldt, ontstaat de mogelijkheid een basisbebouwing te realiseren met daarop een toren. De hoofdentree zal aan de zuidzijde van het bestemmingsvlak worden gerealiseerd. Het in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' voorgeschreven functioneel programma wordt in de uitwerkingsplan meegenomen.

4.4.3 Vertaling naar voorliggende uitwerkingsplan- gebruik

Aan bovenstaande uitgangspunten is uitwerking gegeven middels een bestemming, waaraan in artikel 3 regels zijn gesteld. Met de uitwerking wordt voorzien in een functioneel programma van 30.000 m² brutovloeroppervlakte. Voor de functie kantoor geldt voor de twee uit te werken kavels tezamen een maximum brutovloeroppervlakte van 50.000 m². Behalve het gebruik als kantoor zijn ook andere functies toegestaan. Vandaar dat gekozen is voor de bestemming 'Gemengd'. Deze functies zijn evenwel ondergeschikt aan de functie kantoor. Voor de functie detailhandel geldt gezamenlijk met de bestemming Horeca-2 en voor de twee uit te werken kavels tezamen een maximum brutovloeroppervlakte van 1.500 m². Voor de overige genoemde functies wordt een algemeen programma opgenomen van 500 m² per functie om ongewenste ruimtelijke effecten te voorkomen. De parkeernormering volgt voor een groot deel uit het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Waar geen expliciete norm of absoluut aantal is voorgeschreven, wordt aangesloten bij de Nota Parkeernormen Auto 2017.

Voor het overige wordt voor wat betreft de wijze waarop de uit te werken regels zijn vertaald naar voorliggend uitwerkingsplan korthedshalve verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Hoofdstuk 5 Ruimtelijk relevante aspecten

5.1 Inleiding

Voor een belangrijk deel vindt voorliggend uitwerkingsplan zijn onderbouwing reeds in de toelichting bij het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Hieronder wordt in de volgorde die ook in dat bestemmingsplan is aangehouden kort stilgestaan bij de verschillende ruimtelijk relevante aspecten. Voor zover voorliggend uitwerkingsplan daartoe aanleiding geeft, wordt een nadere onderbouwing gegeven en daar waar noodzakelijk verwezen naar nader onderzoek.

5.2 MER Zuidas - de Flanken

Op de uitgevoerde milieueffectrapportage is in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' uitgebreid ingegaan. Daarin is reeds geconcludeerd dat het Milieueffectrapport Zuidas - de Flanken (hierna: het MER) niet tot bijzondere aandachtspunten voor het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' leidt. Dit geldt evenzeer voor voorliggend uitwerkingsplan. Volstaan kan worden met op te merken dat met voorliggend uitwerkingsplan, middels de uitsluiting van geluidgevoelige functies, verder uitvoering is gegeven aan de adviezen met betrekking tot geluid. Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen, anders dan reeds gesteld in het uitwerkingsplan, wordt niet noodzakelijk geacht.

5.3 Verkeer en parkeren

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling (waar het programma uit voorliggend uitwerkingsplan onderdeel van uit maakt) is opgenomen, gereed gekomen (bijlage 1). Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA).

5.3.1 Verkeersonderzoek 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 openstaande maatregel uit het Actieplan 2011 betreft de verbreding van de 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 De Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.
- In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / De Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.
- Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de 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 De Klencke en de Vivaldistraat met de De Boelelaan Oost. Voor al deze maatregelen geldt dat ze momenteel worden uitgevoerd in de verbreding van de De Boelelaan Oost.
- Daarnaast is gesignaleerd dat op langere termijn een derde rechtsafvak nodig is vanaf de 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 Gustav Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte als gevolg van 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 opritten 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.

5.3.2 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 1 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 opritten van de A10 flessenhalzen in het systeem. Deze hebben, door de drukte op de A10 zelf en de configuratie van de opritten 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 / De 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 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 / De Boelelaan. Voor deze kruising geldt dat, voordat tram 16/24 wordt doorgetrokken naar station Amsterdam 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 sloop 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.

5.3.3 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 Boechorststraat / 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 Boechorststraat 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 van 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.

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.

5.3.4 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in hiervoor aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen de gemeente en het bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas alsook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met 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 om 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 hoogstedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet worden volstaan met uitsluitend 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. Zij kunnen immers 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 het bedrijfsleven en de overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas en wederzijdse controle van 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 samenwerken 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 e.d.). 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 regelmatig monitort 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.

5.4 Geluid

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is met betrekking tot het geluid opgemerkt dat het bestemmingsplan niet voorziet in de aanleg en/of reconstructie van een (spoor)weg en dat geen nieuwe geluidgevoelige bebouwing mogelijk wordt gemaakt, waardoor geen akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder hoeft plaats te vinden. Tevens wordt aangegeven dat als gevolg van het bestemmingsplan, inclusief de uit te werken percelen, geen significant extra verkeer wordt verwacht. Onderhavig uitwerkingsplan maakt die uitgangspunten niet anders waardoor geen (nader) onderzoek behoeft te worden gedaan.

5.5 Luchtkwaliteit

Bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is reeds voldaan aan het bepaalde in de Wet milieubeheer. Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting in 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. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Deze toets is reeds gedaan in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer. Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd. Op grond daarvan kan reeds worden geconcludeerd dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) geen beperkingen met zich meebrengt. Voorliggend uitwerkingsplan behoeft vanwege dit besluit geen nadere onderbouwing.

5.6 Externe veiligheid

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is uitgebreid ingegaan op externe veiligheid. Met betrekking tot de externe veiligheid zijn er geen nieuwe omstandigheden aanwezig die nopen tot aanvullend onderzoek of een heroverweging. Kortheidshalve wordt verwezen naar hetgeen hierover in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is opgenomen en overwogen. Nader onderzoek kan achterwege blijven.

5.7 Bodem

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is uitgebreid ingegaan op bodemgerelateerde aspecten. Met betrekking tot de bodem zijn er geen nieuwe omstandigheden aanwezig die nopen tot aanvullend onderzoek of een heroverweging. Kortheidshalve wordt verwezen naar hetgeen hierover in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is opgenomen en overwogen.

5.8 Water

In verband met de voorgenomen concrete ontwikkeling die met voorliggende uitwerking wordt mogelijk gemaakt, is in aanvulling op de waterparagraaf in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' nader onderzoek gedaan naar de verschillende relevante aspecten op het gebied van (grond)waterhuishouding. Uit de waterparagraaf volgt dat het bestemmingsplan en, inclusief de uit te werken en nog te ontwikkelen kavels, geen onaanvaardbare gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied of omgeving hebben.

Ten behoeve van de ontwikkeling van deze kavel dient een sloot te worden verlegd. In de waterparagraaf is hier reeds rekening mee gehouden. Nog daargelaten dat voor de verlegging een separate (water)vergunning is aangevraagd.

5.9 Natuur en landschap

Ten behoeve van de ontwikkeling die met voorliggend uitwerkingsplan wordt mogelijk gemaakt, dienen bomen te worden gekapt. Een kapvergunning is inmiddels aangevraagd. Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is reeds een Natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Op basis van dat onderzoek is ten behoeve van de kapvergunning een Ecologisch werkprotocol opgesteld. Dit Ecologische werkprotocol is opgenomen in bijlage 2. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar hetgeen is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'.

5.10 Hoogbouwaspecten

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is uitgebreid ingegaan op hoogbouwaspecten zoals wind, bezonning en het Luchthavenindelingbesluit. Met betrekking tot de hoogbouw zijn er geen nieuwe omstandigheden aanwezig die nopen tot aanvullend onderzoek of een heroverweging. Korthedshalve wordt verwezen naar hetgeen hierover in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is opgenomen en overwogen.

In de toelichting bij het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is met betrekking tot windhinder opgenomen dat het bestemmingsplan geen gedetailleerde eindbestemming kende waardoor een windhinderonderzoek niet kon worden uitgevoerd. Ook op grond van dit uitwerkingsplan is geen gedetailleerde eindbestemming gegeven. Immers, binnen de regels is ruimte overgelaten voor concrete invulling. Dat betekent dat ook in de huidige planregels is opgenomen dat nog windhinder onderzoek moet worden uitgevoerd, bijvoorbeeld voorafgaand aan de indiening van een omgevingsvergunning opdat kan worden beoordeeld of sprake is van acceptabel windklimaat. Ten behoeve van dit uitwerkingsplan is evenwel aan een deskundige gevraagd een globale studie te doen of een mogelijk juist windklimaat kan worden bewerkstelligd. Dat is het geval. Verwezen wordt naar bijlage 3 van dit uitwerkingsplan.

Met betrekking tot de bezonning wordt korthedshalve verwezen naar hetgeen is overwogen in de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'.

Voorts wordt in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' de gevolgen van de bestaande telecommunicatietoren nader beschouwd. Ook in het kader van de ontwikkeling van deze kavel is, nogmaals, naar de mogelijke gevolgen van de telecommunicatietoren gekeken. Met betrekking tot onderhavige kavel kan, in aanvulling op het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', worden opgemerkt dat ten behoeve van een goed woon- en werkklimaat maatregelen in de gevel van het te bouwen gebouw moet worden gerealiseerd. Zo wordt zorggedragen dat ook in het gebouw een juist klimaat kan worden bewerkstelligd waardoor gebruikers prettig en veilig van het gebouw gebruik kunnen maken. Het is op voorhand zeker niet uit te sluiten dat een acceptabel niveau kan worden gerealiseerd. De tenemen maatregelen zullen bouwkundig van aard zijn en derhalve bij de eventuele omgevingsvergunning voor bouwen worden afgestemd.

Gelet op het voorgaande is in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' en dit uitwerkingsplan voldoende naar de hoogbouwaspecten gekeken. Het uitwerkingsplan is op dit onderdeel niet in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

5.11 Cultuurhistorie en archeologie

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi ' is uitgebreid ingegaan op cultuurhistorie en archeologie. Met betrekking tot de cultuurhistorie en archeologie zijn er geen nieuwe omstandigheden aanwezig die nopen tot aanvullend onderzoek of een heroverweging. Korte tijdshalve wordt verwezen naar hetgeen hierover in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is opgenomen en overwogen.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het uitwerkingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planregels. 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) uitwerkingsplan 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 uitwerkingsplan. 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.

Van belang is op te merken dat het uitwerkingsplan overeenkomstig artikel 3.6, derde lid, van de Wro deel uitmaakt van het bestemmingsplan dat aan de uitwerking ten grondslag ligt. Dit brengt mee dat voorliggend uitwerkingsplan deel uitmaakt van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. Alle regels en de toelichting, voor zover die in het uitwerkingsplan niet worden aangevuld of van wordt afgeweken, blijven onverkort van toepassing op het plangebied van dit uitwerkingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het uitwerkingsplan of 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.

6.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit uitwerkingsplan een flexibele regeling voor ontwikkeling van het gebied vast te leggen. Het uitwerkingsplan is dan ook relatief globaal. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

6.3 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen voor zover wordt afgeweken van in dit geval het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregel; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Dit geldt ook voor voorliggend uitwerkingsplan. De regel is opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties is als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.

Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.

Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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.

Hoofdstuk 1

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.

Voorliggend uitwerkingsplan maakt overeenkomstig artikel 3.6, derde lid, van de Wro deel uit van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'. De in dat bestemmingsplan opgenomen bepalingen in hoofdstuk 1, 3 en 4 zijn onverkort van toepassing op het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan. Ten overvloede is er voor de duidelijkheid voor gekozen om in de aanhef van artikel 1 aan te geven dat de in het artikel opgenomen begripsbepalingen in aanvulling, en deels in afwijking zijn van de begripsbepalingen zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', en dat de begripsbepalingen van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' voor het overige onverkort van toepassing zijn. Een enkele begripsbepaling dat niet voorkwam in de begripsbepalingen van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' is' alsnog opgenomen in de begripsbepalingen van voorliggend uitwerkingsplan. In verband met de elektronische publiceerbaarheid zijn enkele begripsbepalingen die ook zijn opgenomen in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', tevens hier opgenomen. Hoewel dit de suggestie kan wekken dat alle overige begripsdefinities van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' dus niet van toepassing zijn, is dat zoals hiervoor aangegeven niet het geval.

Artikel 2 Wijze van meten

Eerste lid: 2.1

Ook met betrekking tot de wijze van meten is er voor gekozen ten overvloede een artikel op te nemen met daarin een verwijzing naar artikel 2 van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', welke van toepassing is op het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan. In het betreffende artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in

uitwerkingsplan_Zuidas Vivaldi (eerste uitwerking) (vastgesteld)

de overige regels worden aangegeven. In afwijking van de regels van het bestemmingsplan bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' vallen ondergeschikte bouwonderdelen tevens onder de maximale bouwhoogte.

Eerste lid: 2.2

In afwijking van het bepaalde in het eerste lid geldt, gelet op de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' dat de maximum bouwhoogte van gebouwen als bedoeld in artikel 3, wordt gemeten vanaf NAP.

Hoofdstuk 2

Artikel 3 Gemengd

Eerste lid: 3.1 Bestemmingsomschrijving

Het eerste lid geeft voor de gronden de bestemmingsomschrijving. Aangegeven is ten behoeve van welke functies de gronden zijn bestemd. Het uitwerkingsplan voorziet in de realisatie van werkterrein, kantoren, horeca I, II, III en IV, maatschappelijke dienstverlening, ontspanning en vermaak, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden, pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten, parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in- en uitritten, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen.

Tweede lid: 3.2 Bouwregels

In de bouwregels is als eerste opgenomen dat gebouwen binnen het gehele bestemmingsvlak mogen worden gebouwd. Daarnaast is hier de maximale bouwhoogte opgenomen en de regel dat vanaf 10 meter vanaf het maaiveld een bebouwingspercentage geldt. Uit de verbeelding volgt daarnaast dat aan de noordzijde van het bestemmingsvlak op een strook slechts bebouwing, anders dan ondersteuningsconstructies in de vorm van pilaren, kolommen en dergelijke, uitsluitend boven 5 meter vanaf het maaiveld is toegestaan. Dit biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een expeditiestrook ten behoeve van het laden- en lossen. Het is dezelfde strook die ook achter kavel 13 en de kavel waar de Cross Towers loopt en tevens dient ter bevoorrading van de daarop gerealiseerde en te realiseren gebouwen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is een maximale bouwhoogte opgenomen van 3 meter, overeenkomstig de overige bestemmingen in het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi'.

Zoals blijkt uit de bestemmingsomschrijving is een deel van de gronden tevens aangemerkt als werkterrein ten behoeve van de realisatie van, kort gezegd, ZuidasDok. Dat betekent dat een omgevingsvergunning voor bouwen, als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wabo, ten behoeve van de bestemming 'Gemengd' op de gronden met de aanduiding 'wetgevingszone- tracébesluit' niet eerder wordt verleend dan nadat de directeur van ZuidasDok heeft medegedeeld dat de reservering van het werkterrein niet langer noodzakelijk is.

Derde lid: 3.3 Nadere eisen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een uitwerkingsplan 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. In lid 3.3 zijn die nadere regels opgenomen. Deze nadere regels zien op het voorkomen van overmatige windhinder en ter vergroting van de zelfredzaamheden van de gebruikers van het bouwwerken of de bouwwerken.

Vierde lid: 3.4 Specifieke gebruiksregels

In de eerste plaats wordt aangegeven dat de algemene gebruiksregels uit het bestemmingsplan op de gegeven bestemming van toepassing is. Dat betekent dat op de gronden bepaalde functies (zoals telefooninrichtingen en belhuizen) niet zijn toegestaan. Ook hier geldt dat met betrekking tot het werkterrein ten behoeve van ZuidasDok een beperking is opgenomen. In dit geval is in dit artikel geregeld dat de functies zoals genoemd in het eerste lid van dit artikel niet eerder als zodanig mogen worden gebruikt, totdat de directeur van ZuidasDok heeft medegedeeld dat de reservering van het werkterrein niet langer nodig is.

Gelet op de afstand van deze kavel ten opzichte van de A10 is opgenomen dat geen geluidsgevoelige functies of gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn toegestaan.

Voorts is ook hier aangegeven dat voor de toegestane functies een maximaal programma op de verbeelding is aangegeven (30.000 m² bruto vloeroppervlakte). Met betrekking tot het gebruik van de gronden is daarnaast aangegeven dat voor de functies kantoor en voor de functie detailhandel gezamenlijk met Horeca-2 een maximaal programma van respectievelijk en voor beide kavels van 50.000 m² bvo en 1.500 m² bruto vloeroppervlakte. Voor de overige functies wordt een programma opgenomen van 500 m² bruto vloeroppervlakte per functie.

Voor parkeren geldt in de eerste plaats dat dit binnen de bestemming alleen is toegestaan in gebouwde parkeervoorzieningen. Voor kantoren geldt een maximum en minimum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlakte. Voor de overige hiervoor nog niet genoemde functies is voor de parkeernorm aangesloten bij de Nota Parkeernormen Auto 2017 en geldt derhalve een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte. Fietsparkeren dient in pandig plaats te vinden.

Hoofdstuk 3

Artikel 5 Overige regels

De algemene regels van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam zijn van overeenkomstige toepassing. Zoals hiervoor reeds enkele keren aangegeven is dit een rechtstreeks gevolg van het feit dat het uitwerkingsplan na vaststelling van rechtswege deel uitmaakt van het bestemmingsplan. Ten overvloede is dit voor de duidelijkheid expliciet in artikel 5 bepaald.

Het gaat daarbij om de anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

Hoofdstuk 4

Artikel 5 Overgangsregel

Dit artikel heeft geen nadere toelichting

Artikel 6 Slotregel

Dit artikel heeft geen nadere toelichting.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Op de economische uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling op onder andere de gronden waarop voorliggend uitwerkingsplan betrekking heeft, is in de toelichting van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' ingegaan. Er heeft geen wijziging van omstandigheden plaatsgevonden, op basis waarvan de daarin opgenomen toelichting herziening behoeft. Op deze plaats kan worden volstaan met een verwijzing naar de betreffende toelichting.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1 van het Bro)

Op grond van artikel 1.1.1, derde lid, van het Bro geldt dat het bepaalde in Hoofdstuk 3 van het Bro van overeenkomstige toepassing is op een uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder b van het Bro. Dit brengt mee dat ook uitwerkingsplannen vallen onder de overlegverplichting uit artikel 3.1.1 Bro. Het overleg dient zodanig te worden ingevuld dat door de overlegpartners voldoende kan worden beoordeeld of het plan in overeenstemming is met hun belangen. De intensiteit van het overleg hangt samen met de aard en omvang van de wijziging/uitwerking. Het Rijk of de provincie kunnen bovendien van te voren aangeven of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist met de betrokken diensten van Rijk of provincie. Per brief aan gemeenten hebben zij aangegeven dat van het voeren van 3.1.1 Bro overleg afgezien kan worden indien er geen rijks- dan wel provinciale belangen worden geraakt. Hiervan is geen sprake. Gelet hierop is onderhavig uitwerkingsplan niet voorgelegd.

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.

Ten aanzien van de uitwerkingsplan is het plan aanvullend besproken met Zuidasdok en Taskforce bereikbaarheid Zuidas. Gelet daarop en op het in het kader van het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi' gevoerde bestuurlijk vooroverleg en het in dat kader naar voren gebrachte, alsmede gelet op de inhoud van voorliggend uitwerkingsplan, kan worden geconcludeerd dat met dat reeds gevoerde overleg kan worden volstaan.

8.2 Participatie

Bij de totstandkoming van het MER Zuidas - de Flanken (zie paragraaf 5.2) is de toen voorgeschreven m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - Flanken. Inmiddels is deze procedure afgerond.

Daarnaast heeft op niveau van het projectgebied Vivaldi in 2005 inspraak plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit. Het Uitvoeringsbesluit Ravel is in februari 2006 vastgesteld door de Gemeenteraad.

Overeenkomstig wettelijk voorschrift is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen naar voren te brengen over het bestemmingsplan 'Zuidas-Vivaldi', dat aan voorliggend uitwerkingsplan ten grondslag ligt.

Gelet op alle bovenstaande mogelijkheden van inspraak en participatie, is in het kader van dit uitwerkingsplan afgezien van verdere participatie.

