

Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening

vastgesteld bestemmingsplan

gemeente Amsterdam

6 oktober 2022

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Bevoegdheden	5
1.3 Crisis en herstelwet	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Plankader	7
2.1 Ligging en begrenzing	7
2.2 Geldend planologisch kader	9
2.3 Grondwaterneutrale Kelders	10
2.4 Beschrijving van het plangebied	10
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	14
3.3 Regionaal beleid	17
3.4 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader	26
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten	26
4.2 Stedenbouwkundige aspecten	32
Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken	39
5.1 Algemeen	39
5.2 Regelgeving	39
5.3 MER Zuidas Flanken	39
5.4 Conclusie	42
Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren	43
6.1 Algemeen	43
6.2 Verkeersbeleid	43
6.3 Openbaar vervoer	50
6.4 Langzaam verkeer	51
6.5 Conclusie	53
Hoofdstuk 7 Geluid	54
7.1 Algemeen	54
7.2 Onderzoek	54
Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit	57
8.1 Algemeen	57
8.2 Regelgeving	57
8.3 Beleid	59
8.4 Conclusie	60
Hoofdstuk 9 Bodem	61
9.1 Algemeen	61
9.2 Regelgeving	61
9.3 Onderzoek	63
Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie	64
10.1 Algemeen	64
10.2 Regelgeving	64

10.3	Resultaten onderzoeken	66
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	70
11.1	Algemeen	70
11.2	Regelgeving	70
11.3	Beleid	72
11.4	Resultaten onderzoeken	73
11.5	Verantwoording	73
11.6	Conclusie	76
Hoofdstuk 12	Hoogbouwaspecten	77
12.1	Bezonning	77
12.2	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	77
Hoofdstuk 13	Natuur en landschap	80
13.1	Algemeen	80
13.2	Toetsingskader	80
13.3	Resultaten onderzoeken	81
13.4	Conclusie	83
Hoofdstuk 14	Water	84
14.1	Algemeen	84
14.2	Regelgeving	84
14.3	Beleid	85
14.4	Grondwater	89
14.5	Watertoets	90
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	91
15.1	Algemeen	91
15.2	Toetsingskader	91
15.3	Duurzaamheid in Zuidas	92
15.4	Doorwerking planvorming	92
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	95
16.1	Totstandkoming planregeling	95
16.2	Opbouw bestemmingsplan	95
16.3	Toelichting per bestemming	96
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	98
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	99
18.1	Participatie	99
18.2	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg	99
18.3	Ontwerpbestemmingsplan	101

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.

Voor het gebied aan de Parnassusweg met het complex van de rechtbank werd door vaststelling van het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas' de mogelijkheid gecreëerd het nieuwe rechtbankgebouw op het perceel Parnassusweg 280 tot ontwikkeling te brengen. Op dat moment werd voor de bebouwing op het perceel Parnassusweg 220 opgemerkt dat de bebouwing (waarvan een deel monumentenstatus heeft) tot oplevering van het nieuwe rechtbankgebouw als rechtbank zou blijven worden gebruikt. Voorzien werd dat na ingebruikname van de nieuwe huisvesting van de rechtbank de functie van Parnassusweg 220 als rechtbank zou komen vervallen en deze gronden te zijner tijd herontwikkeld kunnen worden voor nieuwe doeleinden. Dat moment dient zich nu aan. Voor het rechtbankgebouw is een verbouwplan voorbereid en het zal in gebruik genomen worden als museum met een innovatief concept. Het voorliggende bestemmingsplan biedt daarvoor een nieuw juridisch-planologisch kader.

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 de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied 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, 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).

Op 21 maart 2018 is de Verordening op het lokaal bestuur in werking getreden. Met deze verordening is een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van het bestuurlijk stelsel. Het besluit is mede gebaseerd op de evaluatie van het in 2014 ingevoerde bestuurlijke stelsel door een onafhankelijke evaluatiecommissie onder leiding van de professor A.F.M. Brenninkmeijer. Amsterdam houdt nadrukkelijk vast aan lokaal bestuur naast het centrale gemeentebestuur. Het stelsel is daarbij tot de kern teruggebracht in die zin dat er in elk van de zeven stadsdelen twee lokale onderdelen zijn ingesteld: een bestuurscommissie die wordt benoemd door het college van burgemeester en wethouders en die de taken en de bevoegdheden uitoefent die voorheen aan de algemene besturen van de stadsdelen waren toegekend en een stadsdeelcommissie die direct wordt gekozen en bestaat uit twee tot vier gebiedscommissies per stadsdeel. Deze stadsdeelcommissies geven zwaarwegende adviezen aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel over zaken die spelen binnen hun stadsdeel.

De bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen in het (groot)stedelijk gebied Zuidas blijft onveranderd bij de Gemeenteraad.

1.3 Crisis en herstelwet

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

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

1.4 Leeswijzer

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

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 16 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van de geldende bestemmingsplannen, het plangebied en de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

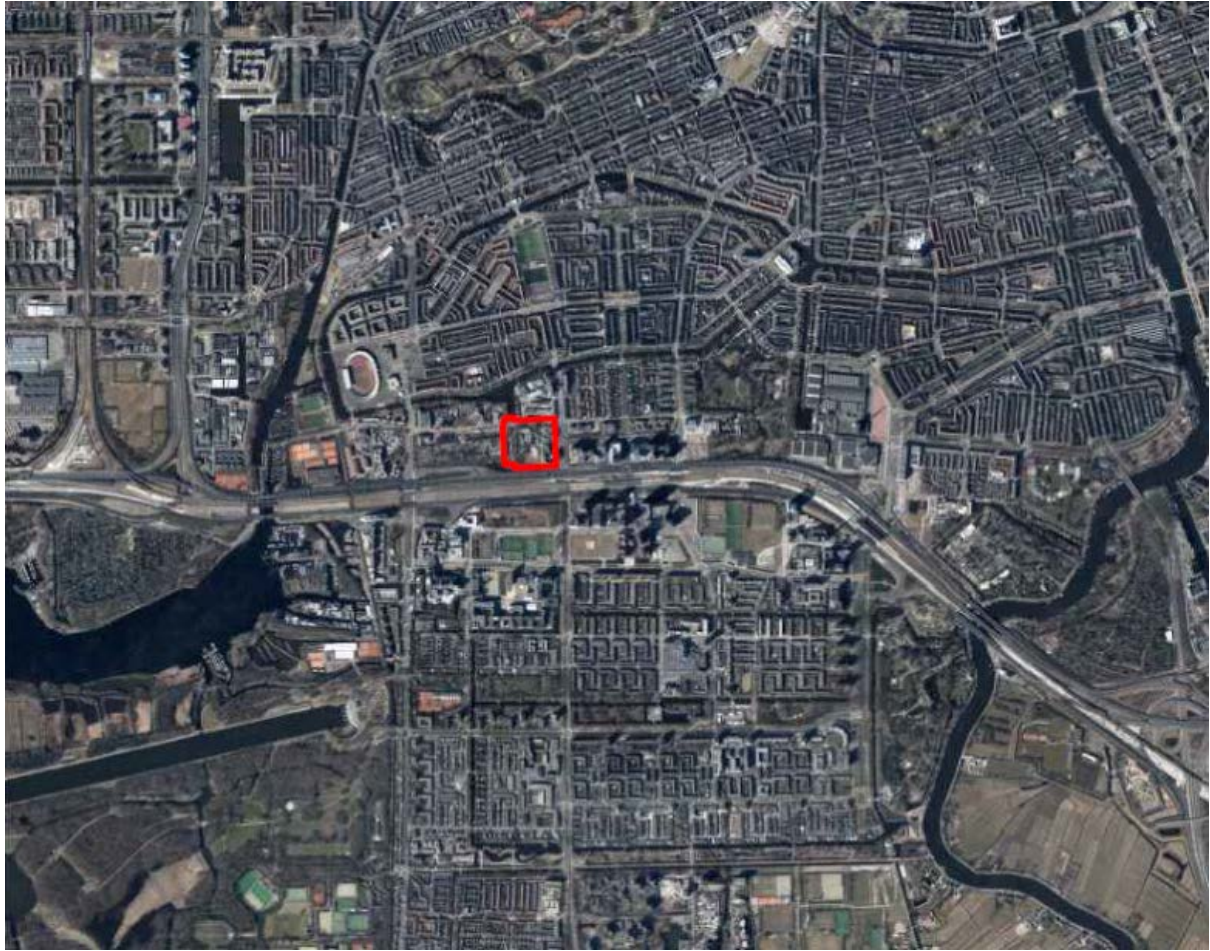
In hoofdstuk 4 zijn de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten van het bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 5 tot en met 13 komen de diverse omgevingsaspecten aan bod.

De uitleg over de wijze waarop dit juridisch vertaald is, staat in hoofdstuk 14. Hoofdstuk 15 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 16 de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Alle relevante rapporten en onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

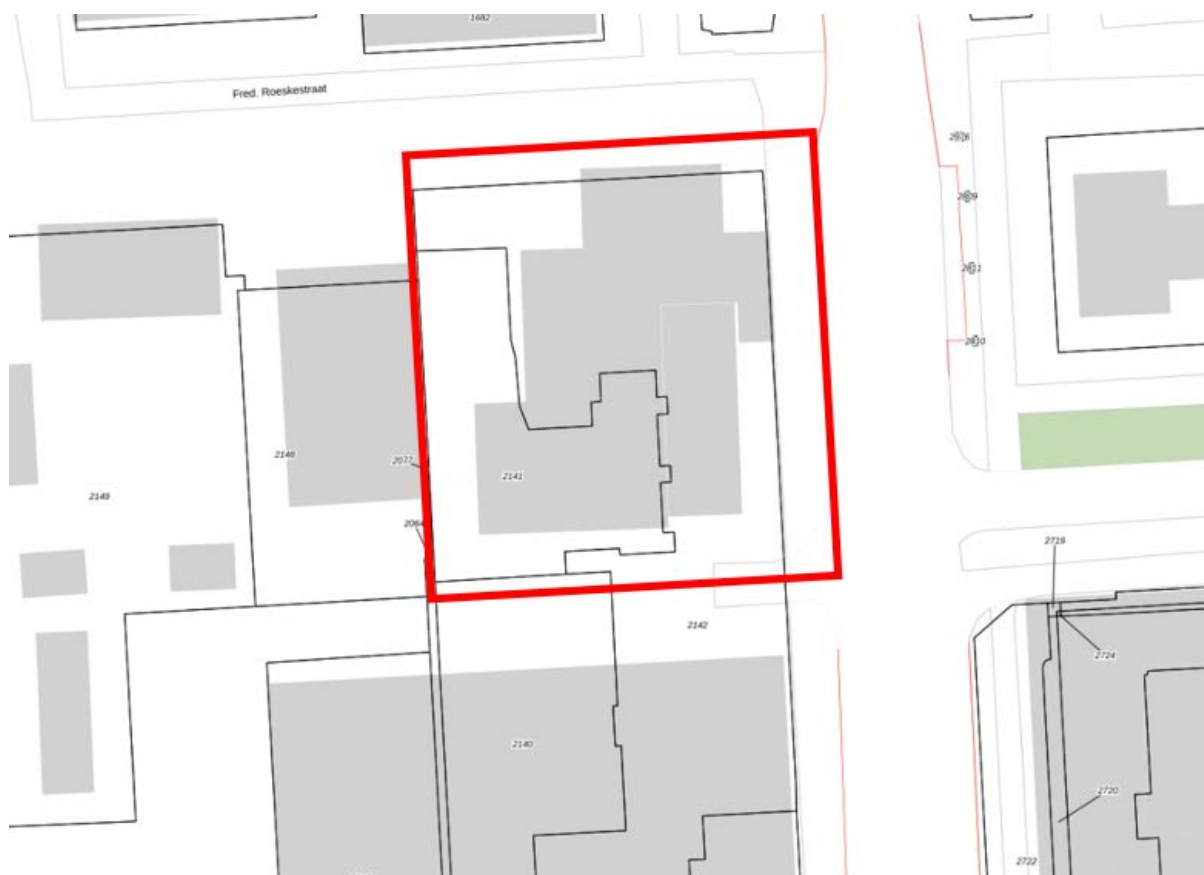
Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt in de noordwesthoek van Zuidas. Op onderstaande kaart is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: ligging van het plangebied in Amsterdam

Hieronder is dit op de luchtfoto met kadastrale grenzen en nummers weergegeven.

Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening

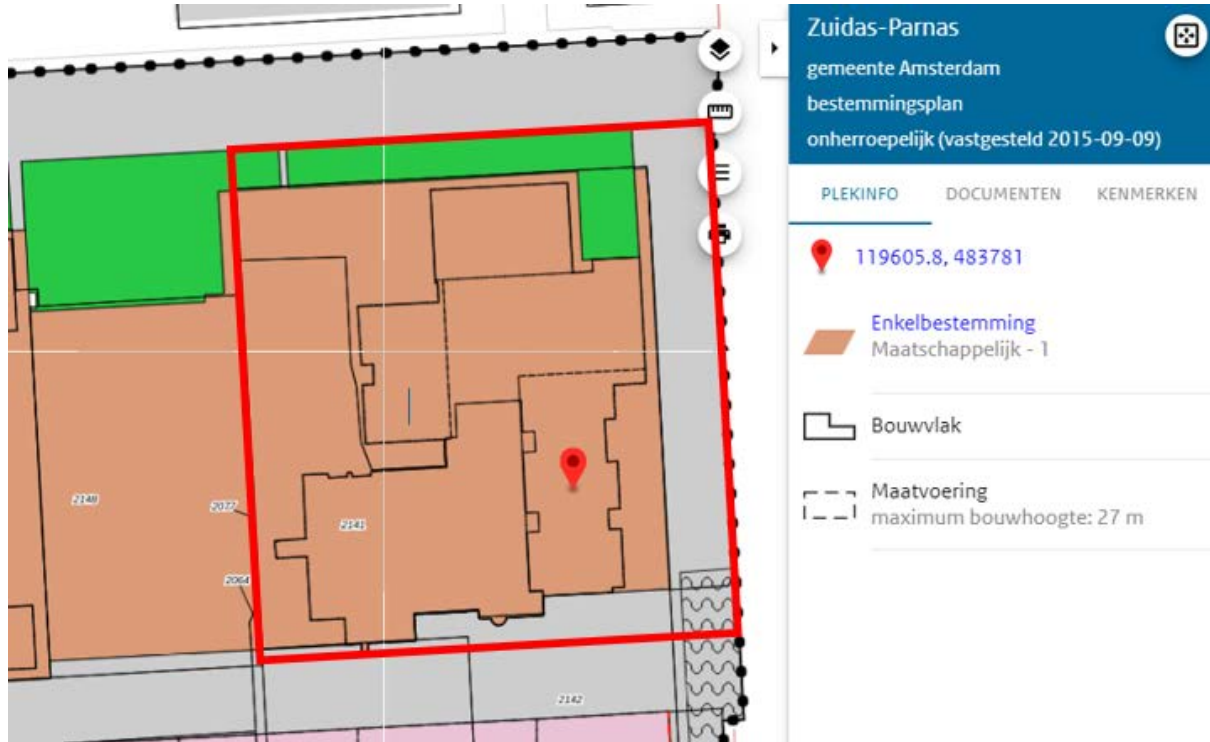


Afbeeldingen: kadastrale grenzen

2.2 Geldend planologisch kader

2.2.1 Bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'

Het nu geldende bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas' is vastgesteld op 9 september 2015. Hieronder is een uitsnede van het bestemmingsplan getoond zoals gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.



Afbeelding: verbeelding bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'

2.2.1.1 Bestemming 'Maatschappelijk-1'

De voor 'Maatschappelijk - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor rechtbank, met inbegrip van zittingzalen, kantoorruimte, hechtenis, foyer e.d. De regels met betrekking tot het bouwen zijn conserverend van aard. De maximum toegestane bruto vloeroppervlakte (bvo) met betrekking tot de functie rechtbank (exclusief gebouwde parkeervoorzieningen) mag niet meer bedragen dan 15.000 m² en het maximum toegestane aantal parkeerplaatsen mag niet meer bedragen dan 92. De maximum bouwhoogte die is toegestaan varieert van 14 tot 27 meter.

2.2.1.2 Bestemming 'Groen'

Ten noorden van de rechtbank, langs de Fred. Roeskestraat, is een strook grond bestemd als 'Groen'. Dat staat het gebruik voor groenvoorzieningen en water toe. Bebouwing is slechts in zeer beperkte mate toegestaan.

2.2.1.3 Bestemming 'Verkeer-1' en 'Verkeer-2'

De voorheen bestaande ontsluiting van bebouwing en erven aan de zuidzijde van de rechtbank is bestemd als 'Verkeer-1' en het verkeersareaal aan de oostzijde (Parnassusweg incl. fiets- en voetpad) als 'Verkeer-2'. Het onderscheid tussen beide is dat 'Verkeer-1' autoverkeer en langzaam verkeer toelaat en binnen 'Verkeer-2' mogen geen auto's rijden.

2.2.1.4 Dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'

Op waterkeringen is, naast de regels van het bestemmingsplan, de regelgeving van het betreffende waterschap (in dit geval Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, AGV) van toepassing. Omdat die regelgeving de waterbelangen voldoende beschermt, zijn in het bestemmingsplan geen nadere regels gegeven. Wel is bepaald dat deze dubbelbestemming primair is ten opzichte van de bestemming Verkeer.

2.3 Grondwaterneutrale Kelders

Het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 oktober 2021. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het dominante gebouw in het plangebied is de Rechtbank Amsterdam, gelegen aan de oostzijde van de Parnassusweg. De bebouwing is ontworpen door de architect Ben Loerakker. Het bestaat uit zes gebouwdelen van in totaal circa 50.000 m² bvo. De delen E en F (stammend uit medio jaren '70) vormen het oudste onderdeel van het complex. Onderdeel E is vanwege de grote cultuurhistorische waarde in 2013 benoemd tot gemeentelijk monument. In de delen E en F zijn vooral zittingzalen. De gebouwdelen A t/m D (Parnassusweg 280) zijn gesloopt ten behoeve van de nieuwbouw van de rechtbank, dat inmiddels gereed en in gebruik is.



Afbeelding: weergave oorspronkelijk complex / gebouwdelen

Op onderstaande afbeelding is de bestaande, oorspronkelijke bebouwing van de rechtbank op het adres Parnassusweg 220 te zien, met links daarvan de nieuwe rechtbank op het adres Parnassusweg 280.



Afbeelding: aanzicht bebouwing vanaf Parnassusweg

De Parnassusweg loopt hier verhoogd boven het maaiveld, met daarlangs en eronder voet- en fietspaden.

Aan de noordzijde loopt een fietspad en een trottoir die de Fred. Roeskestraat voor langzaam verkeer

verbinden met de Parnassusweg. Het fietspad maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes door het Zuidasgebied.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- III. Sterke en gezonde steden en regio's;
- IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- Afwentelen wordt voorkomen.

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:

1. We werken als één overheid, samen met de samenleving;
2. We stellen de opgave(n) centraal;
3. We werken gebiedsgericht;
4. We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

Planspecifiek

Door de verbouw en gebruikswijziging die in voorliggend bestemmingsplan Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening (hierna: 'voorliggend bestemmingsplan') mogelijk wordt gemaakt worden geen nationale belangen geraakt. Er is geen strijd met de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Het perceel Parnassusweg 220 is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

3.1.3 Structuurvisie Zuidasdok

Op 9 juli 2012 is de Rijkstructuurvisie 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 bestemmingplan is rekening gehouden met en in de onderzoeksopgave uitgegaan van de ontwikkeling van het Zuidasdok.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

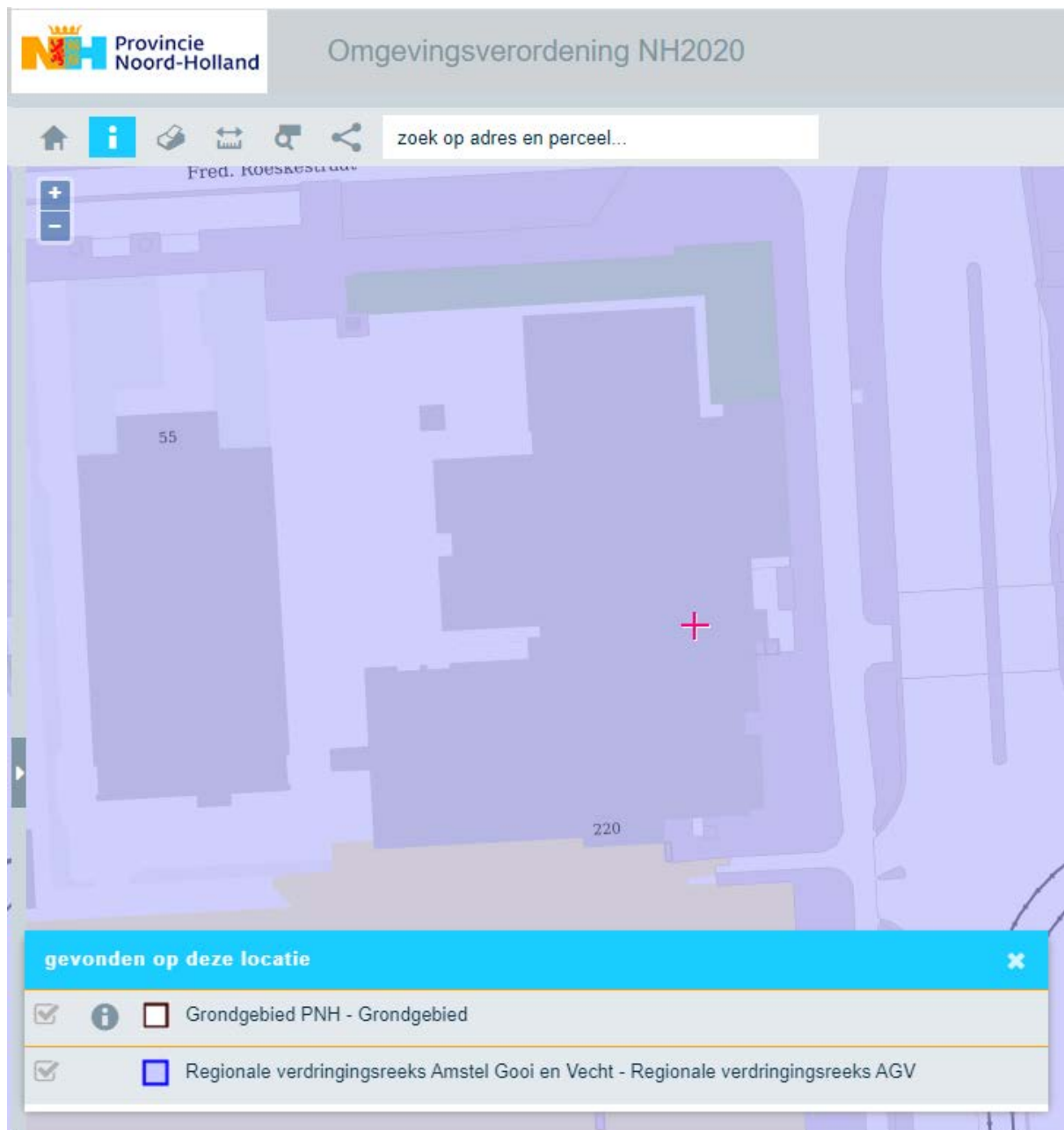
De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie wordt voor het stedelijk gebied uitgegaan van zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren en concentreren van wonen en werken. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV, fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd. Versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem. Bedrijvigheid in de metropool kan zich blijven ontwikkelen binnen de beschikbare milieuruimte, waarbij op een beperkt aantal plekken nieuwe woningbouw te maken kan krijgen met een grotere mate van geluidhinder, binnen de wettelijke grenzen.

Het onderhavige bestemmingsplangebied is in de omgevingsvisie aangewezen als "stedelijk gebied". Het bestemmingsplan gaat uit van herontwikkeling van de bestaande bebouwing en versterking van stedelijke voorzieningen. Dit past binnen de kaders van de omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening

Op 22 oktober 2020 is de nieuwe omgevingsverordening vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. De Omgevingsverordening is op 17 november 2020 in werking getreden. In deze verordening is het perceel aangemerkt als werkingsgebied voor diverse regels (zie onderstaande afbeelding) maar geen van deze regels heeft invloed op de realisatie van het museum op het perceel.



Afbeelding: verbeelding Omgevingsverordening

Voor de projectlocatie zijn alleen de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een afwijkingsprocedure kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaven terrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving wordt het plan gekwalificeerd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Om die reden is door Bureau Stedelijke Planning een Laddertoets uitgevoerd. Deze is opgenomen als Bijlage 1 en daarin is aangetoond dat 1) het MCA past binnen de beleidskaders en ambities van de stad Amsterdam en de Zuidas, 2) het MCA voorziet in een behoefte, kwantitatief en kwalitatief, 3) de ruimtelijke effecten aanvaardbaar zijn en 4) het initiatief daarmee de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorstaat. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat MCA op de Zuidas een (zeer) beperkte impact heeft op bestaande voorzieningen. Doordat de behoefte aan musea groter is dan het aanbod wordt geen leegstand verwacht, zeker geen structurele leegstand. Ook wordt geen aantasting verwacht van het woon- en leefklimaat en

ondernemersklimaat als gevolg van de invulling van de propositie aan de Parnassusweg 220. Sterker, de beoogde ontwikkeling draagt positief bij aan het woon- en leefklimaat van bewoners in de buurt, wijk, stad, gemeente en regio, en versterken de kunst- en cultuursector, de economie en het ondernemersklimaat. Het initiatief draagt bij aan het voornemen in te zetten op een sterke, inclusieve culturele infrastructuur. Het voegt een functie toe aan een gebied dat op ieder vlak sterk groeit en in de toekomst een zwaartepunt zal vormen van (internationaal) bezoek aan zowel Nederland als Amsterdam. Creativiteit, verbinding en inclusiviteit genieten prioriteit, waarmee het MCA een belangrijke cultureel-maatschappelijke functie kan vertolken in stadsdeel Zuid en het Amsterdam van de toekomst.

De kunstraad is adviseur voor het kunstbeleid en spreekt zich uit over de verhouding tussen de kunstdisciplines, het voorzieningenniveau, de financiering daarvan en het bereik. Elke vier jaar stelt de kunstraad de Amsterdamse Cultuurverkenning op, waarin de cultuursector (het gesubsidieerde en het ongesubsidieerde segment) in kaart wordt gebracht en in een internationale context wordt geanalyseerd. De meest recente verkenning dateert van 2019 en beslaat de jaren 2019-2024. In de verkenning wordt geconstateerd dat grenzen tussen kunstdisciplines en kunstvormen vervagen. Het onderhavige concept (zie toelichting in paragraaf 4.1) is daarvan een voorbeeld.

Geconstateerd wordt dat het spreiden van publiek over de stad nuttig en gewenst is en de Kunstraad meent dat bij het uitbreiden van de huidige museale voorzieningen de entree en toegankelijkheid van musea kan verbeteren. Met het gemeentelijke beleid 'Ruimte voor Kunst en Cultuur – het Strategisch Huisvestingsplan Kunst- en Cultuur 2020-2025' (SHP) zet de gemeente een eerste stap om de cultuur via nieuwe cultuurpanden beter te spreiden over de stad. Vestiging van dit nieuwe museum op deze locatie draagt daaraan bij.

De kunstraad constateert voorts dat het ontbreekt aan presentatieplekken voor beginnende en meer gevestigde kunstenaars en aan kansen om kunst te verkopen. Er ontbreekt in Amsterdam nog steeds een middensegment instituut (of beter: instituten) waar een gezonde doorstroom van talent bestendig wordt en internationale uitwisseling gegenereerd. Er zijn ook niet genoeg mogelijkheden voor kunstenaars om door te stromen. Daarbij zijn de kosten voor het leven in Amsterdam hoog en is er gebrek aan betaalbare woon- en werkruimte. Het onderhavige concept biedt daarvoor met het Artists-in-Residence-programma nadrukkelijk nieuwe mogelijkheden.

De educatieve component van het programma geeft invulling aan het belang van aandacht voor de vaardigheden van nu en een grotere rol voor kunst- en cultuureducatie. Hier ligt een grote kans voor de instellingen die kunst- en cultuureducatie aanbieden, om meer bewustwording te creëren en hun rol in het onderwijs te claimen. Het begint bij de erkenning en bevestiging van het belang van kunst- en cultuureducatie als onderdeel van het onderwijs. Het voorliggende concept biedt daartoe mogelijkheden.

Ontwerp-omgevingsverordening NH2022

Vanaf 10 mei tot en met 18 juni 2021 lag het ontwerp van de Omgevingsverordening NH2022 ter inzage. De Omgevingsverordening NH2022 is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. Voor de omgevingsverordening geldt bij de invoering van de Omgevingswet geen overgangsrecht, zodat de omgevingsverordening gelijktijdig met de Omgevingswet in werking moet treden. Daarnaast zijn een aantal specifieke onderwerpen toegevoegd, te weten op het terrein van natuur en milieu en de Regionale Energie strategieën 1.0 (RES'en 1.0). De RES'en 1.0 zijn leidend voor wind op land. Ook is uitvoering gegeven aan moties en toezeggingen die voortkwamen uit de behandeling van de Omgevingsverordening NH2020 in Provinciale Staten. Er heeft geen heroverweging van de Omgevingsverordening NH2020 plaats gevonden tenzij hier een directe aanleiding of noodzaak toe was. Er is dus sprake van een beleidsarme omzetting naar de systematiek en terminologie van de Omgevingswet.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam (voorheen: Stadsregio Amsterdam) is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. Voor de onderhavige ontwikkeling op Parnassusweg 220 hebben die geen relevantie.

3.3.3 Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016-2020

Het regionale detailhandelsbeleid is op 15 maart 2016 vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam en is daarmee beleid van en voor alle 15 gemeenten van de Stadsregio. Met dit nieuwe beleid spreken de gemeenten af zich te richten op het tegengaan van leegstand en op het behoud van hun fijnmazige winkelstructuur, zodat bewoners op aanvaardbare afstand in hun eigen buurt of wijk de meeste van hun (dagelijkse) boodschappen kunnen blijven doen.

De ontwikkelingen op de vaak grootschalige perifere locaties vragen daarbij extra aandacht. De leegstand is daar het grootst en bij gevolg ook de verleiding om daar allerlei andere vormen van detailhandel toe te staan. Maar dat kan verstrekken gevolgen hebben voor de winkelstructuur in de aanpalende buurten en wijken, ook die van de de buurgemeenten. Terughoudendheid is daar op zijn plaats. Maar detailhandel is niet alleen het behouden wat er is, het is ook ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen, aan nieuwe concepten en winkelformules. Detailhandel is daarmee een balanceeract tussen ruimte geven en reguleren.

Het regionaal detailhandelsbeleid dient meerdere doelen. Allereerst is het een leidraad voor de gemeenten van de Stadsregio voor hun eigen gemeentelijke detailhandelsbeleid. Zuinig ruimtegebruik staat daarbij voorop. Het detailhandelsbeleid van de regio gaat daarom ook met name over de ruimtelijke aspecten ervan. Door het vaststellen van gemeenschappelijke uitgangspunten wordt er tussen de gemeenten onderling een eenduidig en gelijk speelveld gecreëerd. Gemeenten, consumenten én bedrijfsleven weten dan allemaal waar ze aan toe zijn.

De Stadsregio Amsterdam heeft in het kader van het regionale detailhandelsbeleid 15 uitgangspunten voorgesteld.

1. Inwoners van de Stadsregio Amsterdam moeten op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen kunnen doen (fijnmazige detailhandelsstructuur);
2. Het beleid is er op gericht om vraag en aanbod in evenwicht te brengen in de (fysieke) retailsector;
3. Detailhandelsvestigingen zijn louter gevestigd in verstedelijkt of nog te verstedelijken gebied: passend in de structuur van de hoofdwinkel-, stadsdeel- of wijkcentra, alsook op specifiek benoemde locaties op bedrijventerreinen. Solitaire vestigingen buiten en binnen woongebieden zijn uitgesloten;
4. Nieuwe ontwikkelingen:
 - a. moeten de huidige structuur versterken;
 - b. die ruimtegebrek vergen, zijn alleen mogelijk als de ontwikkeling niet op een bestaande

- winkellocatie mogelijk is;
- c. moeten duidelijkheid geven over de impact van de ontwikkelingen op de lokale en regionale winkelstructuur;
5. Clustering van detailhandel is een leidend principe, al dan niet met andere commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen;
 6. Gemeenten streven ernaar om leegstand zoveel als mogelijk te voorkomen. Nieuwe initiatieven worden daarom altijd bekeken en beoordeeld vanuit het principe 'nieuw voor oud'. Dat wil zeggen dat eventuele nieuwe initiatieven en uitbreiding van bestaand winkelareaal gepaard gaan met maatregelen om de bestemming detailhandel elders te beperken. Door pro-actief beleid werken gemeenten aan voorzienbaarheid, zodat planschade voorkomen kan worden bij het daadwerkelijk verminderen van het aantal m² detailhandel;
 7. Gemeenten moeten (ook in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking) goed beschrijven wat de regionale behoefte is van de winkelplannen die voorzien zijn;
 8. Gemeenten kunnen via het bestemmingsplan aanvullende eisen voor branchering stellen. Dit dient op ruimtelijke aspecten gebaseerd te zijn;
 9. Alleen op bepaalde reeds als zodanig aangemerkte locaties (Amstelveen: Bovenkerkerhoek; Haarlemmermeer: Cruquius; Amsterdam: GDV-zone Arenagebied, Spaklerweg, Schinkel, Landlust, Keurenplein en Van Slingeland- straat / Bedrijventerrein Westerkwartier) is - indien passend binnen het vigerende bestemmingsplan - grootschalige detailhandel (GDV) toegestaan. Dat wil zeggen winkels van meer dan 1.500 m² wwo zonder brancheringseisen (uitgezonderd dagelijkse goederen, te weten levensmiddelen en persoonlijke verzorging);
 10. Naast de PDV-locaties waar GDV mogelijk is, zijn er de traditionele PDV-locaties, waar louter de PDV-branches zijn en blijven toegestaan. Brancheverruiming is op deze locaties op grond van het provinciale beleid niet toegestaan;
 11. Op basis van de uitkomsten van het in 2016/2017 uit te voeren Koopstromen-onderzoek en het Marktruimteonderzoek, zal onderzocht worden of de locaties waar nu GDV mogelijk is, gehandhaafd moeten blijven of dat er aanpassingen nodig of mogelijk zijn in aantal, omvang of locatie. Dit onderzoek zal bij voorkeur plaatsvinden op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam;
 12. Nieuwe perifere detailhandelslocaties worden in beginsel niet toegestaan;
 13. Conform het provinciaal beleid zijn internetafhaalpunten alléén op bedrijven-terreinen toegestaan als deze afhaalpunten géén winkel- en géén uitstalfunctie hebben. Bij voorkeur worden afhaalpunten in bestaande winkelgebieden gesitueerd;
 14. Indien er een bestemmingsplanwijziging nodig is bij nieuwe winkelinitiatieven moet iedere gemeente dit initiatief voorleggen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ). Dit geldt voor alle initiatieven boven de 1.500 m² wwo. Bij winkelcentra van meer dan 25.000 m² wwo (Hoofddorp, Amstelveen, Purmerend, Zaanstad en Amsterdam, plus in Amsterdam het Buikslotermeerplein en de Amsterdamse Poort) geldt dit voor initiatieven van meer dan 3.000 m² wwo. Deze grenzen gelden voor het totale winkelgebied en niet per winkel;
 15. Iedere gemeente legt de lokale detailhandelsstructuur in ruimtelijke termen vast in de gemeentelijke structuurvisie of in een gemeentelijke detailhandelsvisie. Deze visie past binnen het regionale detailhandelsbeleid en binnen het kader dat is vastgesteld in het provinciale detailhandelsbeleid uit 2014.

Het doel van de uitgangspunten en het beleid is dat het een leidraad biedt voor vroegtijdig onderling overleg, zodat gemeentelijke plannen en voornemens goed op elkaar aangesloten kunnen worden. Gemeentelijk detailhandelsbeleid houdt rekening met de uitgangspunten.

Het voorliggende bestemmingsplan houdt rekening met de uitgangspunten uit het beleid. Het plan voorziet niet in zelfstandige detailhandel, uitsluitend in ondergeschikte detailhandel in de vorm van een museumwinkel.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor OV in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoreus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

De bestemmingsplanlocatie is aangewezen als 'hoogstedelijke buurt', zoals hieronder op een uitsnede van de Visiekaart Amsterdam 2050 is getoond.



Afbeelding: uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 ter hoogte van projectlocatie (zwart omlijnd)

Amsterdam is straks een meerkernige stad, opgebouwd uit buurten met een eigen karakter. Maar deze stedelijke kernen en buurten zijn dankzij een netwerk van doorgaande stadsstraten en stadslanen onderdeel van de stad als geheel. Als onderdeel van de meerkernige ontwikkeling wordt op verschillende plekken ingezet op versterking van de betekenis van die plek voor de hele stad. Er is hier iets te vinden voor mensen uit de directe omgeving, mensen uit het gebied, de stad als geheel en soms ook daarbuiten. Het zijn plekken waar mensen willen zijn, elkaar ontmoeten, ondernemen. Waar werkgelegenheid zich deels concentreert. Het zijn winkel- en uitgaansgebieden, stadsparken en pleinen, waar je kunst en cultuur vindt, waar gesport wordt, en waar onderwijs, onderzoek en zorg te vinden zijn. Op veel van de plekken wordt ook gewoond en gewerkt. De vergroting van de betekenis van deze plekken draagt bij aan de ontwikkeling van alle stadsdelen in de stad tot eigenstandige gebieden. Daarmee werken we aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele stad binnen de regio.

De plekken op de kaart, waaronder de Zuidas, hebben de potentie (door de goede bereikbaarheid, het reeds aanwezige voorzieningenaanbod of de landschappelijke kwaliteit) om tot stedelijke plek uit te groeien. Soms zijn ze al van grote betekenis voor de stad (zoals de Amsterdamse Poort en de Zuidas) en gaat het om de uitbreiding van die betekenis. Deze plekken komen in principe als eerste in aanmerking als een locatie voor een grootstedelijke voorziening wordt gezocht. Het zijn plekken die voor zowel mensen uit de directe omgeving, als uit de stad als geheel en de regio het bezoeken waard zijn. Je kunt er bijvoorbeeld sporten, naar een museum, buiten afspreken, een opleiding volgen en boodschappen doen. Ze hebben of een sterk stedelijk karakter of ontleen hun kwaliteit aan hun landschappelijke ligging.

Kantoorontwikkeling en andere grootschalige functies passen op de multimodale knopen zoals Zuidas, Amstelstation, ArenApoort, Sloterdijk en Centraal Station. Concentraties van werken en publiekstrekkende voorzieningen in Amsterdam krijgen vooral een plek in stationskwartieren bij deze belangrijke stations. Banen en voorzieningen zijn daarmee voor mensen vanuit de rest van de metropoolregio en Nederland uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer.

Goede bereikbaarheid vormt de sleutel tot de ontwikkeling van dit hoogstedelijke gebied. Met de realisatie van Zuidasdok zal station Zuid uitgroeien tot het belangrijkste (overstap)station van het noordelijk deel van de Randstad voor trein, metro, bus en tram. Het is dan een van de grootste stations van Nederland en de belangrijkste internationale toegangspoort van buitenlandse treinen. De internationale bereikbaarheid van deze locatie maakt dat Zuidas een belangrijke rol heeft in de veelzijdige economie van Amsterdam. Zuidas groeit kortom door als hét centrum voor internationaal zakendoen en als integraal onderdeel van het stedelijk weefsel, een bestemming voor alle Amsterdammers. In de omgeving van het station wordt de openbare ruimte hierop ingericht door ruimte te maken voor het verbeteren van bus- en tramverkeer en voor fietsers en voetgangers. Het Zuidas Dokpark ten slotte wordt een nieuwe, centrale, groene plek in het gebied.

Het verbinden van Zuidas met de omliggende wijken is een belangrijke opgave, zowel ruimtelijk als

programmatisch. De barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur dient verminderd te worden. Het deels ondergronds brengen van de A10 (Zuidasdok) zal Plan Zuid en Buitenveldert beter met elkaar verbinden. Dit maakt het mogelijk om de Beethovenstraat en Parnassusweg-Buitenveldertselaan in te richten tot levendige stadsstraten met (veel) meer ruimte voor groen, lopen en fietsen.

Twee van de belangrijkste elementen op de stadsdeelkaart van Zuid zijn dan ook:

- Stationskwartieren Zuid en RA1: stevige verdichting, ruimte voor wonen, werken en (grootstedelijke en internationale) voorzieningen, bijvoorbeeld in relatie met het kenniskwartier van de VU. Op straat veel ruimte voor bus- en tramverkeer, fietsers, voetgangers en verblijfskwaliteit.
- Versterken noord-zuid en oost-west gerichte routes, die de Zuidas intern verbinden en verknopen met de omliggende buurten

Het voorliggend bestemmingsplan om een museum met (inter)nationale betekenis te vestigen aan de Zuidas is dan ook in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050.

3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

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

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld. De aspecten windhinder en bezonning zijn wel beschouwd, zie de Hoofdstuk 12.

3.4.3 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 tot 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.

Conclusie

Het museum levert een bijdrage aan het internationale karakter doordat een hoogwaardige kunst- en cultuurvoorziening wordt toegevoegd.

3.4.4 Nota Parkeernormen Auto (2017)

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A, B en C gebieden, waarbij een A-locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar is en een C gebied vooral goed met de auto bereikbaar is. Het onderhavige plangebied is op grond van het beleid een A-locatie. Voor voorzieningen zoals een museum geldt maatwerk op basis van CROW normen. In paragraaf 6.2.5 wordt ingegaan op de vertaling van het beleid naar dit plan.

3.4.5 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)

De gemeenteraad heeft op 14 maart 2018 de "Nota Parkeernormen Fiets en Scooter" vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan de gemeente bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stelt aan de fietsparkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties en daarnaast richtlijnen voor scooterparkeren. In paragraaf 6.4.3 en 6.4.4 wordt ingegaan op de vertaling van het beleid naar dit plan.

3.4.6 Detailhandelsbeleid Amsterdam: 2018-2022: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Het beleid is een aanvulling op de meer algemene kaders van het regionale detailhandelsbeleid en het Amsterdams Ondernemersprogramma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers.

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers en heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad: Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben. Het betreft hier het echte 'winkelen' voor producten die niet elke dag worden gekocht.

Voor de verschillende in het beleid onderscheiden typen winkelgebieden gelden in heel Amsterdam algemene beleidsuitgangspunten. Een van de belangrijkste daarvan is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Hieraan ligt een aantal redenen te grondslag. In de eerste plaats heeft clustering van winkels voordelen voor ondernemers én consumenten: alle benodigde boodschappen zijn vlakbij elkaar verkrijgbaar. In de tweede plaats profiteren ondernemers in winkelconcentraties van elkaars bezoekersstromen. Verder is het voor de overheid efficiënter en duurzamer om een concentratie van winkels te faciliteren met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading, voorzieningen voor fietsen etcetera. Het clusteren van detailhandel, en daarmee efficiëntere bevoorrading, draagt indirect bij aan de ambities van Amsterdam voor een schonere luchtkwaliteit. Naast algemeen beleid wordt een specifieke koers gevolgd voor detailhandel in verschillende gebieden.

Er zijn drie uitzonderingen op de regel dat detailhandel wordt geclusterd, één daarvan is dat buiten de winkelgebieden detailhandel wél mogelijk is in de vorm van ondergeschikte detailhandel. Dat betreft ondergeschikte detailhandel binnen een andere functie zijnde een ambachtelijk bedrijf, consumenten dienstverlening, alcoholvrije horeca of cultuurinstelling. Detailhandel is ondergeschikt wanneer maximaal 20% (met een plafond van 50 m²) van het bruto vloeroppervlakte van het bedrijfspand, horecaruimte, kantoor of de cultuurinstelling bestaat uit winkelruimte. Verder geldt de regel dat de exploitant van de ondergeschikte detailhandel dezelfde exploitant is als die van de hoofdfunctie, waardoor de ondergeschikte detailhandel in het verlengde ligt van de hoofdfunctie.

Het voorliggende bestemmingsplan houdt rekening met de uitgangspunten uit het beleid. Het plan voorziet niet in zelfstandige detailhandel, uitsluitend in ondergeschikte detailhandel in de vorm van een museumwinkel.

3.4.7 Agenda Groen, Uitvoeringsagenda mobiliteit, Agenda Duurzaamheid en Visie Openbare ruimte

Deze 3 agenda's zijn in 2015 vastgesteld en verwoorden gezamenlijk het antwoord hoe vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid de gemeente toekomstbestendig wil reageren op de groei van Amsterdam. De gemeente wil de stad aantrekkelijker maken door vergroening en tegelijk moet de stad bereikbaar blijven met een aantrekkelijke openbare ruimte om te verblijven, waarbij duurzaamheid hoog op de agenda staat.

De Visie Openbare Ruimte is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld op 8 juni 2017. In de visie zijn uitgangspunten geformuleerd voor het inrichten en verbeteren van de openbare ruimte in de stad.

Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot aanpassingen in de openbare ruimte.

3.4.8 Erfgoedagenda

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.

Het gebouw is een gemeentemonument (zie ook 10.3.2) en daardoor worden monumentale waarden op objectniveau beschermd. Daarnaast is in het kader van het voorliggende bestemmingsplan een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd waaruit is gebleken dat er geen te beschermen archeologische waarden aan de orde zijn. Er is geen sprake van gebiedsbescherming in de zin van een aangewezen beschermd stadsgezicht.

3.4.9 Cultuurbeleid

In het gemeentelijke beleid 'Ruimte voor Kunst en Cultuur - het Strategisch Huisvestingsplan Kunst- en Cultuur 2020-2025' (SHP, 20 november 2018) zet de gemeente een eerste stap om de cultuur via nieuwe cultuurpanden beter te spreiden over de stad. Daarin wordt gekozen voor geografische spreiding van het culturaanbod: cultuur hoort in de hele stad. Er komen daarom nieuwe culturele instellingen buiten het centrum. Doelstelling is onder meer dat buiten het centrum nieuwe grootstedelijke culturele voorzieningen worden gerealiseerd. De aanzienlijke groei van de stad rechtvaardigt de ontwikkeling van enkele nieuwe grootstedelijke culturele voorzieningen, niet in het stadscentrum - waar de druk op de openbare ruimte al groot is - maar daar waar nieuwe grote woonwijken worden gerealiseerd en nieuwe behoeften en kansen ontstaan. In de kansenkaart staan vier strategische locaties waar onderzoek wordt gedaan naar grootstedelijke culturele voorzieningen genoemd: Sloterplas, De Zuidas, Buikslotermeerplein en de ArenaPoort - Urban Interactive District. Naast werken en wonen is er aan de Zuidas (in lijn met de Visie Zuidas) behoefte aan meer levendigheid, daar groeit de behoefte aan voorzieningen. Kunst en cultuur kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Vestiging van dit nieuwe museum op deze locatie aan de Zuidas past in dit beleid.

In het Amsterdamse Kunstenplan 2021-2024 ontvangen in totaal 162 kunst- en cultuurinstellingen een vierjarige subsidie voor de periode 2021-2024. Het gaat om culturele organisaties zoals musea, theaters, filmhuizen, podia, festivals, culturele platforms, gezelschappen, erfgoedinstellingen en organisaties voor cultuureducatie. Kunstinstellingen worden gefinancierd in alle disciplines, van groot tot klein, zeer gerenommeerd of relatief jong en nieuw in het Kunstenplan, en zijn verdeeld over de hele stad. Het voorliggende nieuwe initiatief doet geen beroep op subsidiëring uit het Kunstenplan.

3.4.10 Terrassenbeleid

Het Stedelijk kader Terrasbeleid geeft regels voor terrassen voor de gehele stad, de uitwerking per stadsdeel staat in de horecabeleidsplannen per stadsdeel. Dit betreft terrassen in de openbare ruimte, dus niet op uitgegeven grond of op daken.

In dit plan is voorzien in terrassen behorend tot het museumrestaurant: de bistro op de begane grond en het restaurant bovenin de toren. De mogelijkheid om een buitenruimte bij deze functies te betrekken zal de beleving van de bezoekers van het museum verrijken en levendigheid toevoegen aan deze publieksfunctie op de Zuidas.

Het gaat niet om buitenterrassen op maaiveld die ruimte onttrekken aan de openbare ruimte en/of rijweg. Beide museumterrassen zijn gesitueerd binnen de kavelgrens en hebben een 'gebouwd' karakter. Het terras van de museumbistro op de begane grond is gepositioneerd op het bordes dat naar de museumentree leidt, 80cm boven maaiveld, en daardoor ook duidelijk ingekaderd. Het buitenterras van

het museumrestaurant is gepositioneerd op het bestaande dak van de monumentale toren, op de 8^e verdieping.

Voorts worden een dakterras op de derde verdieping gerealiseerd, maar dat betreft geen horecaterreas. Het gaat om tafeltjes buiten voor de kantinefunctie.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

4.1.1 Inleiding: het museale totaalconcept

Het Museum of Contemporary Art (MCA, werktitel) heeft de ambitie om een toonaangevend internationaal museum voor hedendaagse kunst te worden.

Het gebouw van de voormalige rechtbank Amsterdam biedt mogelijkheden voor het combineren van expositieruimtes, educatieve programma's en evenementen, kunstenaarsverblijven, workshops en culturele horeca. Het karakteristieke atrium van het oorspronkelijke gebouw, de rechtszalen met hun hoge plafonds en de toren met kantoorruimtes zijn geschikt om de publieksfuncties, productieruimtes en het sociale leven van het museum in onder te brengen. Het vervangen van het later toegevoegde, niet-monumentale Gebouw F biedt de mogelijkheid om extra grote tentoonstellingsruimtes aan het gebouw toe te voegen.

Door de mensen die kennis en kunst produceren, de faciliteiten om te experimenteren en te materialiseren, en de publieke ruimtes om te exposeren, delen en discussiëren samen te brengen onder één dak, activeert het MCA het oorspronkelijke museummodel tot een hedendaags instituut en een publiek forum.

Het MCA zal geen eigen collectie bezitten maar bijdragen aan het opbouwen van individuele en collectieve geschiedenissen en het nationale erfgoed, door de geproduceerde werken te doneren aan de Nationale Collectie (er vindt geen verkoop van kunst plaats) en daarmee toegankelijk te maken voor alle musea in Nederland en daarbuiten.

4.1.2 Toelichting op het programma

Het museumprogramma bestaat uit de volgende onderdelen:

Tentoonstellingsruimtes

- Grote zalen - museumzalen met bijbehorende vrije hoogte en klimaatinstallaties. Bij voorkeur geschakeld/gelijkvloers.
- Kleine zalen - flexibel in te richten dubbelhoge museumzalen met bijbehorende klimaatinstallaties, als uitgangspunt worden de bestaande zittingzalen hiervoor gebruikt.
- Arena - een vrije, open 'tussenzone' in het gebouw als onderdeel van de circulatieruimte. Te gebruiken door de verschillende programma's van het museum. Als uitgangspunt wordt het bestaande atrium hiervoor gebruikt.

Publieksfuncties

- Auditorium - ruimte geschikt voor lezingen, muziek, film en performance met ca. 300-500 (uitneembare) zitplaatsen. Met een genereuze entree/multifunctionele ruimte, te gebruiken voor evenementen, samenkomsten, grote kunstobjecten, performance en andere live programmering, alle activiteiten in deze ruimte maken direct onderdeel uit van museumprogramma en zijn gericht op de doelgroepen van het museum.
- Tentoonstellingszalen, gastinstellingen - flexibel in te richten dubbelhoge zalen voor wisselend programma en gast-instellingen, als uitgangspunt worden de bestaande zittingzalen hiervoor gebruikt.
- Educatieruimtes - ruimtes voor (kunst)onderwijs aan groepen en schoolklassen.
- Bibliotheek - geschikt voor (kunst)boeken en digitaal media-archief, faciliteiten om werken in te zien en te studeren. Gericht op specifiek gebruik door AiR-programma en medewerkers/onderzoekers van het museum.
- Entree - hoofdentreezone, inclusief faciliteiten voor garderobe, toiletten en beveiliging. Koppeling met museumwinkel.
- Museumwinkel - als onderdeel van de entreesequentie van het museum. Voor de museumwinkel zal een bestaande, monumentale zittingszaal op de begane grond worden gebruikt. De museumwinkel is uitsluitend geopend gedurende de openingstijden van het museum.
- Workshops - flexibel te gebruiken werkplekken, gericht op zowel het produceren van

tentoonstellingen, multimedia als meer traditionele atelier-settings.

- Foodlab - experimentele keuken en educatieve ruimtes voor workshops, onderdeel van het museumprogramma en gericht op de doelgroepen van het museum. Inclusief kantinedeel voor het AiR-programma en de medewerkers van het museum.

Culturele horeca

- Museumrestaurant - bestaande uit twee onderdelen, beide met eigen terras. Bij de entree een bistro-gedeelte met publieke leeszaal, in open verbinding met de entreezone; en een restaurantgedeelte bovenin de toren, dat ook kan worden gebruikt als multifunctionele ruimte, met eigen entree, geschikt voor een breed scala aan culturele activiteiten, evenementen, samenkomsten en kleinschalige conferentie-settings.
- Muziekkelder - ruimte gericht op de artistieke programmering rond muziek en audiokunst. De ruimte zal breed te programmeren zijn voor de diverse doelgroep van het museum, bijvoorbeeld als oefenruimte of voor een optreden, met bijbehorende bar-en geluidsinstallatie. De functie bevindt zich in de kelder en de toegang tot deze voorziening is tussen 21:00 en 09:00 uur uitsluitend via de hoofdentree van het museum aan de Parnassusweg toegestaan. De entree aan de Fred. Roeskestraat mag gedurende die periode van de dag uitsluitend dienen als vluchtweg. De ruimte dient te voldoen aan alle eisen rond geluidsisolatie, zowel intern als extern, en eventuele wachtrijen van bezoekers zullen volledig in pandig worden afgewikkeld.

Artist in Residence (AiR)

- Tijdelijke verblijf- en werkruimtes voor kunstenaars en denkers die aan het gastinstituut verbonden zijn via een AiR-programma (geen verhuur). In een creatieve omgeving waar leef- en maakplekken worden gecombineerd. Inclusief collectieve ruimtes en voorzieningen. Zie ook paragraaf 4.1.5.

Kantoorfuncties (voor museummedewerkers)

- Kantoorplekken medewerkers - toekomstgerichte, individuele werkplekken die geschikt zijn voor een post-Covid werkmilieu. Aandacht voor o.a. digitale vergaderingen, ventilatie en akoestiek.
- Deelwerkplekken - werkplekken voor parttime gebruik, in ruimtes met 2/3/4 werkplekken waar ook in teamverband kan worden gewerkt. Gericht op medewerkers van het museum en aan het museum gelieerde gastinstellingen en samenwerkingspartners.
- Meeting rooms - (digitale) vergaderruimtes van verschillende grootte

Overige functies

- Techniek - technische ruimtes in de kelder en op het dak.
- Logistiek - (kunst)depot, (geklimatiseerde) expeditie en handling van in- en uitgaande objecten, algemene opslag en personeelsruimtes.
- Parkeren - geen autoparkeerplaatsen, wel in pandige fietsparkeerplekken voor bezoekers volgens de geldende fietsparkeernormen. .
- Circulatieruimte - gangen en (verticaal) transport, overige ruimtes inclusief liftinstallaties en toiletfaciliteiten.

Buitenruimtes

- Daktuin - een groene (semi)openbare ruimte op het dak van het museum. Een combinatie van publiekstoegankelijke zones, groenvoorzieningen en zonnepanelen.
- Collectieve buitenruimte AiR-programma - de publiekstoegankelijke daktuin zal ook als collectieve buitenruimte voor het AiR-programma worden gebruikt.

4.1.3 Nadere toelichting: culturele horeca

Cultureel concept

De culturele horeca die onderdeel is van het museumconcept valt onder te verdelen in twee componenten:

- A. Museumrestaurant. Bestaande uit twee onderdelen. Een publiek toegankelijke bistro op de begane grond van het museum, in open verbinding met de entree, en een museumrestaurant bovenin de toren, in een ruimte die ook kan worden gebruikt voor een breed scala aan culturele activiteiten, evenementen en samenkomsten. De primaire functie van de optopping is museumrestaurant. De ruimte kan daarnaast incidenteel (deels) worden gebruikt voor evenementen. Denk daarbij aan de openingsreceptie van een tentoonstelling, een sponsorbijeenkomst of kleinschalige

conferentie-settings. De ruimte is geschikt voor max. 300 bezoekers. Beide onderdelen (bistro en museumrestaurant) hebben een eigen terras en zijn toegankelijk buiten openingstijden van het museum en zonder entreebewijs.

- B. Muziekkelder. Een multifunctionele ruimte die te gebruiken is door de doelgroep van het museum, gelieerd aan en als onderdeel van het museumprogramma en het culturele concept van het museum. Geschikt voor max. 400 bezoekers. De ruimte zal breed te programmeren zijn voor de diverse doelgroep van het museum, bijvoorbeeld als oefenruimte, danszaal of voor een optreden, met bijbehorende bar- en geluidsinstallatie. De muziekkelder is een onderdeel van het museum voor alles wat met geluid te maken heeft en voegt een plek van samenkomst toe aan het museumprogramma, waar de diverse gemeenschappen vanuit de lokale 'art community' eigenaarschap over kunnen nemen door specifieke, aan het museum gelieerde programmering. Dit programmaonderdeel wordt voorzien in de kelder en is tijdens de reguliere openingstijden van het museum toegankelijk voor museumbezoekers via het centrale atrium. De toegang tot deze voorziening is tussen 21:00 en 09:00 uur uitsluitend via de hoofdentree van het museum aan de Parnassusweg toegestaan. De entree aan de Fred. Roeskestraat mag gedurende die periode van de dag uitsluitend dienen als vluchtweg.

De horeca-onderdelen zijn alle ondergeschikt aan (en ondersteunend aan en onderdeel van) het museale programma, worden geëxploiteerd door het museum cq. de stichting en maken een onlosmakelijk onderdeel uit van het culturele totaalconcept. Het museuminitiatief heeft geen winstoogmerk, eventuele opbrengsten uit de horeca zullen altijd ten goede komen aan de stichting, die garant staat voor het functioneren van het MCA als geheel.

Frequentie van gebruik

Per programma-onderdeel:

- Museumrestaurant, dagelijks geopend met eigen openingstijden, wat wordt geregeld in de exploitatievergunning.
- Muziekkelder, tijdens de reguliere openingstijden van het museum via entree atrium geopend voor bezoekers als onderdeel van de reguliere museumprogrammering. Een beperkt aantal dagen per week geopend buiten de reguliere openingstijden, wat wordt geregeld in de exploitatievergunning.

Terrasfunctie

Binnen het gemeentelijk beleid voor culturele horeca / horecabestemmingscategorie 6, zoals dit veel in Stadsdeel Centrum wordt toegepast wordt een terras bij culturele horeca niet mogelijk gemaakt. In Stadsdeel Centrum wordt veel overlast ervaren als gevolg van terrassen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld rondom drukke uitgaanspleinen. In dit geval en op deze locatie is sprake van een andere omgeving en is er niet of nauwelijks overlast als gevolg van horeca en bijbehorende terrassen. Voor dit gebied wordt gestreefd naar een zekere mate van verlevendiging.

Een terrasfunctie bij de bistro en bij het museumrestaurant wordt op deze locatie en gelet op de kenmerken van de omgeving inpasbaar geacht gelet op:

- Publieksfunctie. De terrassen behoren tot het museumrestaurant: de bistro op de begane grond en het restaurant bovenin de toren. De mogelijkheid om een buitenruimte bij deze functies te betrekken zal de beleving van de bezoekers van het museum verrijken en levendigheid toevoegen aan deze publieksfunctie op de Zuidas.
- Buitenterras op eigen grond. Beide museumterrassen zijn gesitueerd binnen de kavelgrens. Het terras van de museumbistro op de begane grond wordt duidelijk ingekaderd. Het buitenterras van het museumrestaurant is gepositioneerd op het bestaande dak van de monumentale toren, op de 8^e verdieping.
- Overlast. De overlast zal zeer beperkt zijn. Het terras van de museumbistro is gesitueerd aan de zijde van het verhoogde viaduct van de Parnassusweg, in de zuidoost-hoek van de kavel, niet grenzend aan woningen. Het terras bovenin de toren is gepositioneerd op grote hoogte en op >50m van de dichtstbijzijnde woningen. Bovendien op een locatie met veel achtergrond-geluid (verkeer/snelweg). Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd naar het stemgeluid van het terras en daaruit blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat.
- Gebiedsspecifieke aanpak. Het primaire doel van het gemeentelijke terrassenbeleid is het voorkomen van overlast. Op de Zuidas is in tegenstelling tot de locaties in Stadsdeel Centrum waar

culturele horeca mogelijk is gemaakt niet of nauwelijks overlast als gevolg van horeca en hier op de Zuidas zullen de publiekstoegankelijke terrassen een positieve bijdrage leveren door het activeren van de stedelijke ruimte en het toevoegen van levendigheid.

- Non-profit. De culturele horeca heeft geen winst oogmerk en dient dus geen commercieel doel. De culturele horeca zal worden geëxploiteerd door de museumstichting zelf en alle baten zullen terugvloeien naar deze zelfde stichting.

Omvang

Per programma-onderdeel:

1. Museumbistro/-restaurant
 - a. Bistrogedeelte van ca. 400 m² in open verbinding met de entreezone, met een buitenterras van 200 m².
 - b. Restaurantgedeelte van ca. 800 m² in de toren, met een buiten(dak)terras van 400 m².
2. Muziekkelder, ca. 700 m².

4.1.4 Nadere toelichting: Foodlab

Cultureel concept

Innovatief programma-onderdeel waar wordt nagedacht over de toekomst van voedsel, eten als een beleving en de culturele rol van koken. Een plek voor experiment. Met een speciale focus op bewustwording rond duurzame voedselproductie en gezondheid. Door onderwijsprogramma's en maatschappelijke verankering zal jong talent vanuit lokale gemeenschappen bij het museuminitiatief worden betrokken en nieuwe kennis en vaardigheden worden bijgebracht. Het foodlab heeft een (deels) open, experimentele keuken waar plek is voor workshops en koks in opleiding, en daarnaast een kantine-deel voor medewerkers van het museum en het Artist-in-Residence-programma (AiR). Het foodlab is onderdeel van de culturele programmering van het museum en zal samenwerken met lokale maatschappelijke actoren en internationale initiatieven die op het raakvlak van kunst, duurzaamheid en voedsel opereren. Het foodlab kan worden gebruikt buiten openingstijden van het museum en zonder entreebewijs, maar uitsluitend t.b.v. de hoofdfunctie museum en niet als culturele horeca.

Frequentie van gebruik

Dagelijks geopend voor het AiR-programma en museummedewerkers als kantine, en incidenteel op uitnodiging voor gasten van het instituut. Daarnaast geopend als er workshops worden gegeven als onderdeel van de culturele programmering van het museum. Uitsluitend geopend als onderdeel van het museum met dezelfde openingstijden.

Omvang

ca. 400 m², deels te gebruiken als kantine.

4.1.5 Nadere toelichting: Artist-in-Residence-programma (AiR)

Cultureel concept

De initiatiefnemer heeft het streven om met het MCA een instituut toe te voegen aan het Amsterdamse cultuurlandschap dat het begrip 'museum' herdefinieert. Een essentieel onderdeel van dat concept is het idee dat een museum meer is dan een verzameling ruimtes met kunst aan de wand. Het is een plek waar verschillende kunstdisciplines elkaar ontmoeten en waar een diverse creatieve gemeenschap kan samenkomen, werken, denken en elkaar kan inspireren. Van groot belang daarbij is dat de kunstenaars en denkers (zoals wetenschappers, onderzoekers en onderwijzers met een raakvlak met het artistieke domein) die bij de verschillende programma's betrokken zijn zich 24/7 aan het instituut kunnen verbinden door er fysiek te verblijven gedurende een bepaalde periode, of ze nu een workshop komen geven van twee weken, hun werk produceren voor een aankomende tentoonstelling, samenwerken met culturele gastinstellingen in het gebouw of voor een jaar onderdeel worden van het AiR-programma.

Het is van belang om deze AiR verblijfs- en werkplekken te realiseren binnen de muren van het nieuwe museum, als integraal onderdeel van de maatschappelijke culturele functie. Samen leven, werken en denken schept een andere intensiteit van uitwisselingen en creatieve output. De deelnemers aan het AiR-programma kunnen door hun fysieke aanwezigheid onderdeel worden van de dagelijkse gang van zaken in het instituut en de gemeenschap: de buurt, de bezoekers en lokale stakeholders. Het betreft

hier plekken met genereuze collectieve ruimtes als onderdeel van het verblijfsgedeelte van het museumgebouw: om andere kunstenaars en denkers uit te kunnen nodigen, deelgenoot te maken van het proces en te kunnen opereren in een creatieve omgeving waar werk- en leefritmes met elkaar zijn verbonden. Een plek voor kunstenaars en denkers waar ze flexibel zijn om alleen of samen te werken, dag of nacht, constant gebruikmakend van de faciliteiten, inspiraties en interacties van het museum.

Verankering AiR-programma

Het museuminitiatief heeft geen winstoogmerk. De beschikbare plekken zullen alleen ter beschikking worden gesteld aan personen die een bijdrage leveren aan (de programmering van) het museum, op uitnodiging of door het doorlopen van een selectieprocedure voor het AiR-programma. Er zal geen huur voor de ruimtes worden gevraagd, maar mogelijk slechts een onkostenvergoeding, mocht dit voor het goed functioneren van het programma noodzakelijk zijn (bestaande uit o.a. schoonmaakkosten en gebruikerslasten zoals water, gas, elektra).

De verblijfsruimtes voor het AiR-programma zijn geen woonruimten en worden niet aan de bestaande woonvoorraad toegevoegd. De maximale verblijfsduur is begrensd tot 1 jaar.

Het MCA zal een selectiebeleid hanteren dat ervoor zorgt dat de verblijven alleen gebruikt worden door de doelgroep van mensen die direct betrokken zijn bij het museum/de museumprogrammering. De stichting zal een selectiecommissie van kunstexperts benoemen die jaarlijks een selectie maakt. De selectiecommissie zorgt ervoor dat alle geselecteerden een relatie hebben met het culturele concept/programma van het museum. De selectiecommissie bestaat uit een groep kunstprofessionals (museumdirecteuren, curatoren, kunstcritici etc.) en wordt telkens voor een begrensde periode benoemd.

Omvang

Het AiR-programma zal ruimte bieden voor 25-30 plekken, waarvan ca. 10-15 voor jonge talentvolle kunstenaars, 5-10 voor onderzoekers en (vrij)denkers en 5-10 voor curatoren in opleiding. In totaal ca. 1.900 m².

De ruimtes voor het AiR-programma zijn door hun centrale positie in de monumentale toren fysiek verbonden met de overige programma-onderdelen van het museum. De 1.900 m² is nodig om een groep talent en kennis bij elkaar te brengen die een diverse en hoogwaardige programmering van het museum en al haar maatschappelijke activiteiten kan realiseren. Nationaal en internationaal. Van belang daarbij is dat het binnen het AiR-programma om meer gaat dan de vierkante meters voor alleen het verblijven/slapen. Het uitgangspunt van het museumconcept is dat atelier-/werkruimtes een vast onderdeel zijn van de verblijfsruimte - het museum als een plek voor makers - en dat er daarnaast ook voldoende ruimte is voor collectieve ruimtes met voorzieningen en plekken voor samenkomst, het uitwisselen van ideeën en voor debat en interactie.

4.1.6 Nadere toelichting: Museumwinkel

Cultureel concept

In de buurt van de entree wordt een museumwinkel gesitueerd in een monumentale zittingszaal van de voormalige rechtbank. Er zullen uitsluitend artikelen worden verkocht die zijn gerelateerd aan de museumfunctie in algemene zin, en aan de wisselende programmering van het museum in het bijzonder. Bijvoorbeeld boeken en tijdschriften over kunst en cultuur, posters, educatieve artikelen. Verkoop van tentoongestelde (kunst)objecten is niet toegestaan. Het betreft ondergeschikte detailhandel, binnen de museumfunctie, waarbij de exploitant gelijk is aan de hoofdexploitant van het museum, namelijk de stichting. Alle baten zullen ook ten goede komen aan deze stichting.

Binnen het gemeentelijke detailhandelsbeleid wordt onder 'ondergeschikte detailhandel' verstaan een BVO van maximaal 20%, echter met een plafond van 50 m². De onderhavige museumwinkel heeft een oppervlakte (bvo) van 150 m² in plaats van de maximaal toegestane 50 m² bij ondergeschikte detailhandel. Een bvo van 150 m² wordt in dit geval ruimtelijk inpasbaar geacht vanwege:

1. Proportionaliteit. Met een totaal cultureel programma van 19.500 m² gaat het hier om een museumwinkel van <1% van het BVO. Dit blijft dus heel ruim onder de grens van 20% en is daarmee overduidelijk ondergeschikt, slechts de plafondwaarde van 50 m² wordt overschreden.

2. Monumentale status van het gebouw. Het museum maakt gebruik van de herbestemming van een monumentaal pand. De ruimte voor de museumwinkel is een oude zittingzaal van 150 m². Deze ruimte verder opdelen zal het monumentale karakter van de ruimte onnodig aantasten.
3. Vergelijkbare museumwinkels. Nagenoeg alle (kunst)musea hebben een museumwinkel. Bij een museum van vergelijkbare grootte, zoals Het Stedelijk Museum, is de winkel bijvoorbeeld 375 m². Met 150 m² gaat het hier dus om een relatief bescheiden museumwinkel.
4. Non-profit. De museumwinkel heeft geen winstoogmerk. De overschrijding van 50 m² dient geen commercieel doel. De museumwinkel zal worden geëxploiteerd door de museumstichting en alle baten zullen terugvloeien naar deze zelfde stichting.
5. Uitzonderingspositie. Een museumwinkel is een vrij bijzondere en niet-courante vorm van detailhandel. Een overschrijding van het plafond van 50 m² zal daarom niet leiden tot concurrentie of aantasting van het bredere stedelijke detailhandelsbeleid van winkelstraten of clustering in winkelgebieden. De museumwinkel dient slechts ter ondersteuning van het gebruik voor de hoofdfunctie museum.

Frequentie van gebruik

De museumwinkel zal alleen geopend zijn tijdens de reguliere openingstijden van het museum.

Omvang

De museumwinkel zal maximaal 150 m² beslaan.

4.1.7 Doelgroepen

Doelgroep museumconcept

Het museum wil een open, experimentele, vormende en collectieve plek zijn, waar ruimte is voor discussie over kunst en voor kunstzinnige ontmoetingen. Een plek voor iedereen. Waar kunst wordt gezien als een gedeelde cultuur en als motor achter maatschappelijke leerprocessen. Het wil ook ideeën initiëren over het museum als plek waar zowel wordt geïnvesteerd in de opbouw van een fysieke collectie artistiek erfgoed als in experimenten met identiteit en vorming.

Behalve bestaande formats wil het museum ook een voorbeeldfunctie vervullen op het gebied van maatschappelijke betrokkenheid: het wil een flexibele leeromgeving bieden en bijdragen aan discussies over urgente maatschappelijke en collectieve vraagstukken en veranderingen in de samenleving.

De structurele functionele elementen zijn hierin essentieel en programmatisch: leren, ontmoetingen met een grote diversiteit aan lokale, nationale en internationale betrokkenen en voortdurend openstaan voor maatschappelijke veranderingen en urgente vraagstukken zijn vaste waarden voor het museum, dankzij de permanente aanwezigheid van externe deskundigen, AiR en curatoren in opleiding.

Leren en educatie in de breedst mogelijke zin staan centraal in het format van het museum. Leren speelt een cruciale rol in alle activiteiten die het museum ontplooit, maar ook in de permanente ontwikkeling van de medewerkers van het museum.

Het MCA richt zich daarbij niet alleen op een jong publiek dat net zo divers is als de samenleving, maar ook op mensen die jong zijn van geest en openstaan voor nieuwe modellen en voor de ideeën van jongere en toekomstige generaties over hun cultuur en de cultuur waar zij verantwoordelijkheid voor willen nemen.

Specifieke doelgroepen culturele horeca

Het horecaprogramma is een integraal onderdeel van het museumconcept en richt zich daarmee op een zeer brede en diverse doelgroep: voor alle leeftijden en achtergronden; lokaal, nationaal en internationaal.

Per programma-onderdeel een nadere toelichting:

- Museumrestaurant, met de ambitie om een functie te vervullen als publieke plek gericht op lokale en internationale gasten, buurtbewoners en alle bezoekers van het museum.
- Muziekkelder, gericht op de diverse gemeenschappen uit de lokale 'art community' die bij het museum betrokken worden door specifieke programmering. Het museum functioneert hierbij als gastvrije 'host' voor aan het museum gelieerde groepen en programma dat aansluit bij het culturele

concept van het museum.

Specifieke doelgroepen AiR-programma

Het instituut als geheel wil een gastheer zijn voor talentvolle kunstenaars, onderzoekers en denkers, lokaal en internationaal, en ze een plek bieden om te verblijven en werken in het Amsterdamse kunstlandschap.

Binnen deze doelgroep zal gezocht worden naar talenten die aansluiten bij de actuele programmering van het museum, de visie van het team van curatoren en de verschillende gastinstellingen die op dat moment bij het instituut betrokken zijn. De plekken zullen uitsluitend beschikbaar worden gesteld aan kunstenaars, denkers en curatoren-in-opleiding die zijn geselecteerd via het AiR-programma en zich voor een periode van max. 1 jaar aan het instituut verbinden. De groep zal bestaan uit zowel nationaal als internationaal talent met een speciale focus op jong toptalent dat nog weinig heeft geëxposeerd in grote instellingen.

Daarnaast zullen er plekken beschikbaar zijn voor kunstenaars, onderzoekers en vrijdenkers, die voor een aantal maanden verbonden zijn aan de actuele programmering van het museum. Ook is er ruimte voor kunstenaars, onderzoekers en vrijdenkers die op uitnodiging van het museum voor een korte periode - van een aantal dagen tot weken - verbonden zijn aan het museum voor het geven van lezingen, workshops en het verzorgen van educatieve programma's voorgedragen vanuit de verschillende (educatieve) programmaonderdelen en het team van curatoren van het instituut.

De doelgroep van het AiR-programma kan in grote lijnen worden ingedeeld in drie subgroepen, die alledrie onlosmakelijk met de artistieke programmering en het culturele concept zijn verbonden:

1. Kunstenaars, met een focus op jong talent. Zij vormen de kern van het museum als een plek voor makers, waar naast ruimte voor tentoonstellingen ook continu kunst wordt geproduceerd. Hun aanwezigheid zorgt ervoor dat ze kunnen bijdragen aan de educatieve programmering en banden kunnen opbouwen met diverse lokale gemeenschappen. Het delen van ervaringen en uitwisselen van kennis staat daarbij centraal. Hiervoor zijn aanwezigheid en intensief contact van groot belang, net als het in elkaar overlopen van leef- en werkritmes.
2. Onderzoekers en (vrij)denkers. In de breedste zin. Het MCA ambieert een multidisciplinair instituut te zijn, waarbij de grenzen van het begrip 'kunst' worden opgezocht en buiten de klassieke kaders wordt gedacht: van koks tot wetenschappers, van timmermannen tot techfanaten. Ook is het van belang dat het instituut midden in de samenleving staat en door haar AiR-programma in nauw contact komt met relevante maatschappelijke debatten en actuele discussies, door gedurende een langere periode banden op te bouwen met lokale stakeholders. Door deze doelgroep onderdeel te laten zijn van de kern van het museum, zullen er interessante kruisbestuivingen ontstaan en blijft het instituut 'hedendaags' in de ware zin van het woord. Net als voor de kunstenaars geldt dat het voor deze groep van belang is om in het museum te verblijven en werken om zo tot intensieve samenwerkingen te komen en onverwachte uitkomsten te genereren, die veel verder gaan dan het geven van een lezing.
3. Curatoren-in-opleiding. Een derde essentieel onderdeel van het museum is het team van curatoren. Zij staan voor de dagelijkse programmering van het museum en de culturele invulling. Talentontwikkeling en educatie staan in alle aspecten van het museum centraal. Het team van curatoren zal daarom continu in ontwikkeling zijn. Doordat het museum een plek kan bieden aan deze curatoren in opleiding, leren ze het instituut grondig kennen en ontmoeten ze alle actoren die bij het instituut betrokken zijn. Ook kunnen ze op deze manier bestendige relaties opbouwen met de buurt, lokale partners en internationale gasten.

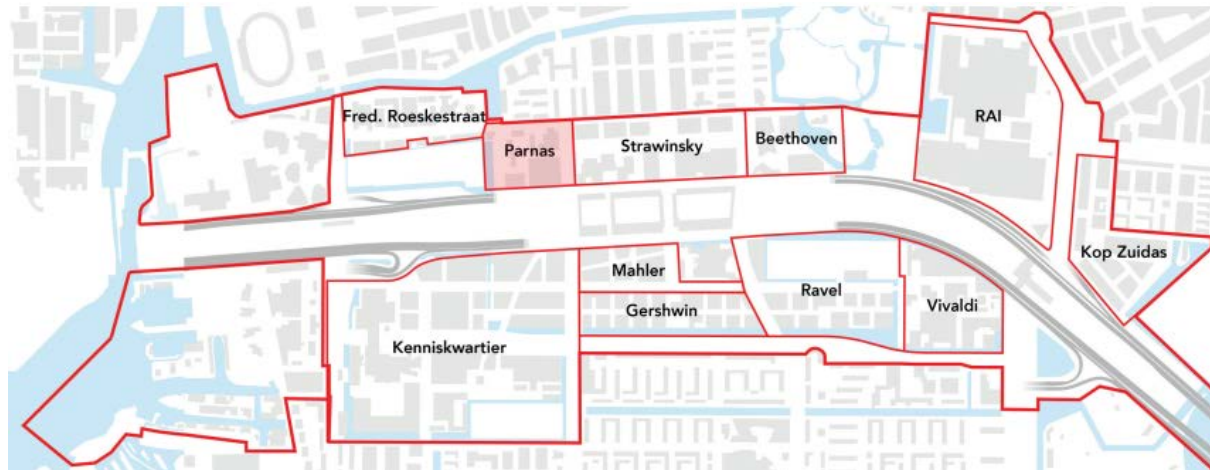
4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Stedenbouwkundige context

Zuidas

Het voormalige rechtbankcomplex is gelegen aan de kruising van de Parnassusweg en Fred. Roeskestraat in Amsterdam en maakt deel uit van de Zuidas. Binnen de Visie Zuidas 2016 vormt het Parnasgebied een eigen deelgebied. Het Parnasgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Spinozabuurt (onderdeel van de Prinses Irenebuurt), aan de oostzijde door de Parnassusweg, aan de

zuidzijde door de A10 en het toekomstig Zuidasdok en aan de westzijde door de Begraafplaats Buitenveldert.



In de visie Zuidas 2016 is de ambitie neergelegd om de Zuidas door te ontwikkelen van een puur zakelijk naar een gemengd stedelijk gebied. Er is behoefte aan meer woningen en meer diversiteit in het woonaanbod, onder andere middeldure en sociale huur. Dit zal leiden tot een grotere vraag naar voorzieningen, met name voor bewoners (bijvoorbeeld zorg en onderwijs). Voor het Parnasgebied ligt de nadruk op wonen, gemengd met kantoren en voorzieningen.

Een belangrijke ontwikkeling in de Zuidas is het Zuidasdok. De rijksweg A10 Zuid gaat van vier naar zes rijstroken en verdwijnt in het hart van de Zuidas onder de grond. Station Amsterdam Zuid wordt compleet vernieuwd, verschillende vormen van (openbaar) vervoer komen er straks samen. Het stationsgebied krijgt een nieuwe, groene inrichting.

Met de realisatie van de nieuwe Brittenpassage komt het Parnasgebied nog dichterbij het nieuwe station Amsterdam Zuid te liggen. In 2019 is gestart met de voorbereidende bouwwerkzaamheden van Zuidasdok.

Er is een aantal specifieke beleidsdocumenten voor de Zuidas relevant voor de opgave van het Parnasensemble:

- Principenota Parnas 2019
- Visie Zuidas 2016
- Welstandsnota Zuidas 2011
- Plan voor een Groene Zuidas 2018
- Handout duurzaam bouwen Amsterdam (via website: duurzaamontwikkelen.amsterdam)

Een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas en waar sterk op ingezet wordt, is duurzaamheid; zowel in de gebouwen als op straat. Een duurzame Zuidas betekent een groene, gezonde, schone en energieneutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties wordt dit in praktijk gebracht. Dit betekent onder andere dat er wordt gewerkt aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie.

Fred. Roeskestraat

De Fred. Roeskestraat maakt deel uit van de lange lijn IJsbaanpad, Fred. Roeskestraat, Irenestraat: een rustige, groene straat parallel aan de rijksweg A10 die de Schinkel verbindt met het Beatrixpark. De straat vormt de overgang tussen de grote schaal van de Zuidas en de stedelijke schaal van de naastgelegen buurten. In het geval van de Fred. Roeskestraat is dit de overgang naar de Stadionbuurt. De straat wordt gekenmerkt door de groene sfeer, losse gebouwen en variatie in hoogte. Opvallend is de bijzondere mix van functies: wonen, werken, leren en verblijven komen bij elkaar, dat zorgt voor een rijke mix van gebruik en mensen. De begraafplaats heeft een terras waar kantoormedewerkers tussen de middag lunchen, scholieren skateboarden op straat, bezoekers van de rechtbank en kunstenaars van de Rietveldacademie drinken koffie op de stoep. Er zijn weinig straten in Amsterdam waar zo veel functies bij elkaar komen. De Fred. Roeskestraat is ter hoogte van deze locatie niet toegankelijk voor auto's.

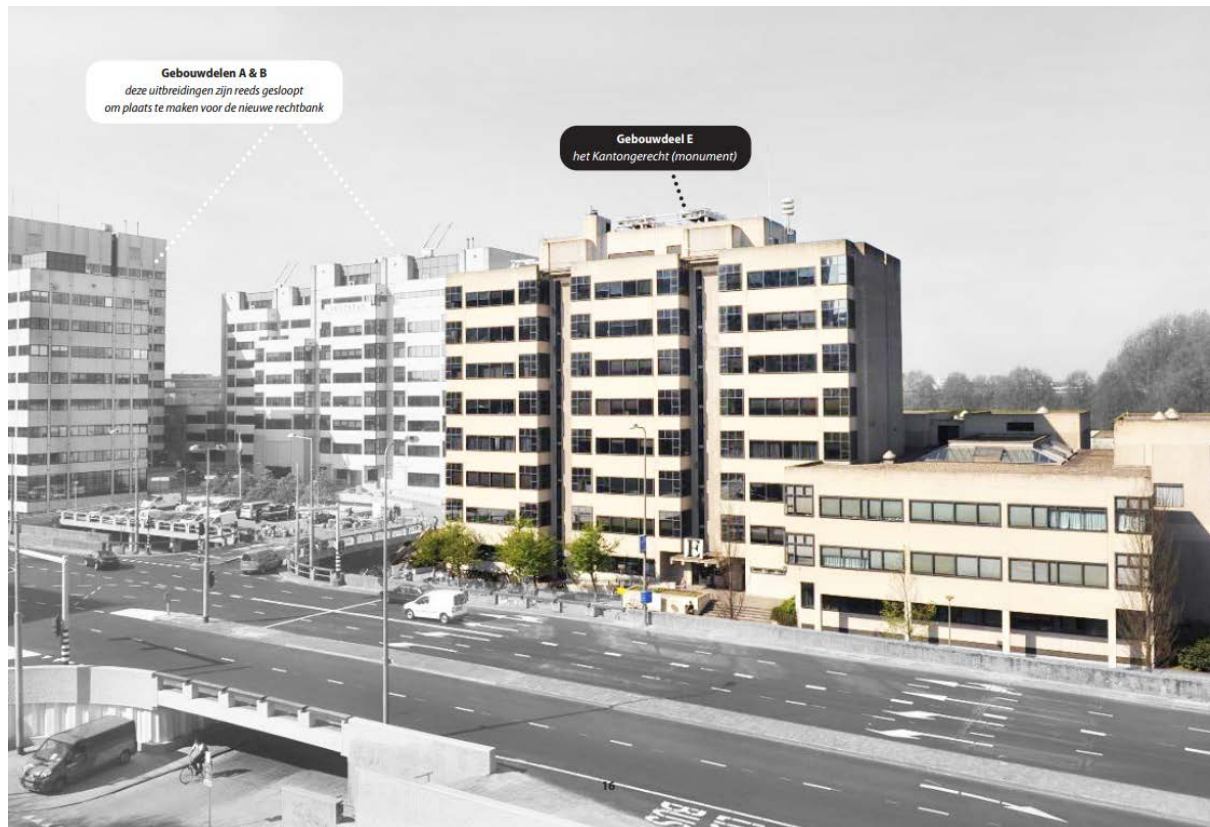
Het Parnasgebied

Inmiddels is de bouw van het nieuwe rechtbankcomplex afgerond. In de zuidwestelijke hoek van het Parnasgebied verdwijnt straks de rijksweg A10 onder de grond. De bovenkant van de tunnelbak wordt vergroend (ambitie "DokDakPark"). Door al deze ontwikkelingen wordt het Parnasgebied meer onderdeel van de Zuidas. Aan de zuidzijde krijgt het een hoogstedelijk karakter, direct naast station Zuid.

Om de veranderingen goed samen te brengen en aan te laten sluiten op de sfeer van de Fred. Roeskestraat heeft de gemeente een overkoepelende visie voor het Parnasgebied vastgesteld (de Principenota Parnas). In deze Principenota staan de thema's overgang en verbinding (van formeel naar informeel), een divers karakter en ontvangst en ontmoeting centraal. De gemeente zet in de Principenota in op een mix van doelgroepen, een sterke community en een gebied met een groen karakter. De ambities zoals beschreven in de volgende paragraaf sluiten aan op de Principenota.

Van oude naar een nieuwe rechtbank

Het oorspronkelijke rechtbankcomplex is ontworpen door architect Ben Loerakker en kwam in verschillende fasen tot stand in de periode 1969-1996. Deel E is het oudste deel en is gebouwd in 1970. De verschillende uitbreidingen (delen A, B, C, D en F) die door de jaren heen zijn gerealiseerd zijn ook door Loerakker ontworpen. Dit complex met al haar bijgebouwen voldeed echter niet meer. Onlangs is het nieuwe rechtbankcomplex, op de naastgelegen kavel, gerealiseerd. In dit nieuwe rechtbankcomplex vallen alle rechtbankfuncties weer onder een dak.



Afbeelding: gesloopte / behouden gebouwdelen

Het nieuwe rechtbankcomplex is gebouwd op een deel van de locatie van het voormalige rechtbankcomplex. Hiervoor zijn enkele delen van het voormalige complex gesloopt (delen A, B, C en D). De rechtbankorganisatie was daarna gehuisvest in de delen E en F (kavel C1), uitgebreid met een tijdelijk rechtbankgebouw: een gebouw speciaal ontworpen om de periode tot de voltooiing van het nieuwe rechtbankcomplex te overbruggen (kavels C2 en C3). Nu de nieuwe huisvesting af is, is de hele rechtbankorganisatie verhuisd naar het nieuwe pand. Het tijdelijke rechtbankgebouw wordt gedemonteerd en verplaatst naar een andere bestemming. De kavels C2 en C3 komen, na demontage van het tijdelijke rechtbankgebouw, naar verwachting medio 2022 bouwrijp beschikbaar.

Het nieuwe rechtbankcomplex is een groot volume van 50 meter hoog. Het is alzijdig ontworpen met transparante gevels. De hoofdentree van het nieuwe rechtbankcomplex ligt aan een nieuw voorplein aan de zuidzijde op de hoek Parnassusweg – rijksweg A10, aan het toekomstige DokDakPark en direct nabij station Zuid. De hoofdontsluiting voor de parkeergarage (medewerkers, gedetineerden vervoer en goederen) is via het rechtbankcarré aan de noordzijde van de nieuwe rechtbank. Hiervoor is een hellingbaan aangelegd in het verlengde van de Strawinskyalaan, over het bestaande fietspad. Deze route is ook bestemd voor autoverkeer naar de kavels C2 en C3 en is onderlangs ook bruikbaar voor fietsers. Op de noordoosthoek schermt een natuurstenen muur de inrit naar de fietsenkelder en parkeergarage van het nieuwe rechtbankcomplex af.

Het nieuwe rechtbankcarré vormt de zuidelijke kavelgrens van de te bebouwen kavels. Hier dient dan ook de inrit van de parkeergarage onder de nieuwbouw gesitueerd te worden.



Afbeelding: de nieuwe rechtbank gezien vanuit de noordwesthoek waar de herontwikkeling op aansluit

Te (her)ontwikkelen kavels: het Parnas ensemble

Nu het nieuwe rechtbankcomplex haar deuren heeft geopend komen er drie kavels vrij:

- Kavel C1 met hierop de bouwdelen E en F van het voormalige rechtbankcomplex. Deze kavel C1 is door de gemeente gekocht en wordt door middel van het voorliggende bestemmingsplan herontwikkeld tot museum.
- Kavels C2 en C3 (ong. 3.017 m²), de kavels van bouwdeel G, het tijdelijke rechtbankgebouw. Op deze kavels is nieuwbouw voorzien. Kavels C2 en C3 komen naar verwachting medio 2022 vrij.

Hierna zal naar deze kavels gezamenlijk worden verwezen als 'het Parnas ensemble'.



Afbeelding: kavels

4.2.2 Middenschaal tussen Zuidas en Roeske

Eigen milieu en oriëntatie

Het Parnas ensemble grenst zowel aan het centrale deel van de Zuidas als aan de Fred. Roeskestraat. Deze bijzondere ligging biedt de kans om de aanwezige kwaliteit en sfeer van de Fred. Roeskestraat te combineren met de energie en dynamiek van de Zuidas. Een eigen milieu tussen de groene, stedelijke mix van de Fred. Roeskestraat en het hoogstedelijke van de Zuidas. De ontwikkeling draagt bij aan de beleving van de Fred Roeskestraat. Vanaf de Fred. Roeskestraat word je verleid het gebied te verkennen.

Bouwhoogte

Aan de zuidzijde van het Parnas ensemble wordt hoog gebouwd: het nieuwe rechtbankcomplex is 50 meter hoog. Het nieuwe rechtbankcomplex voegt zich in de reeks van grote gebouwen in het centrale deel van de Zuidas. De bebouwing aan de Fred. Roeskestraat is daarentegen van een andere schaal: aan de overzijde van het Parnasensemble liggen de Warnersblokken met een hoogte van 12,5 meter. Verderop vinden we de Rietveldacademie van 32 meter en het wooncomplex de Fred van 38 meter hoog.

Het voormalige rechtbankcomplex sluit met de hoogbouw van 8 lagen (+ dakopbouw) en laagbouw met een hoogte variërend van 10 tot 14 meter goed aan op de diverse hoogtes in de Fred. Roeskestraat, maar valt wat in het niet bij de nieuwe rechtbank. Er is daarom voor gekozen bij de herontwikkeling van het complex de middenhoogte die in de nieuwbouw van de Fred. Roeskestraat zichtbaar is als uitgangspunt te nemen voor de nieuwbouw op kavels C2 en C3 en optopping van C1. De hoogbouw van het monument (nu 32 meter incl. dakopbouw) kan toenemen tot 40 meter (vanaf NAP). De nieuwbouw op C2/C3 zal in hoogte variëren: direct aan de Fred. Roeskestraat zal de maximale bouwhoogte 27,5 meter (7 lagen) mogen bedragen. Aan de zijde van het nieuwe rechtbankcomplex zal de maximale bouwhoogte 41,5 meter (10 lagen) mogen bedragen. De planvorming voor de kavels C2/C3 moet echter nog plaatsvinden, hiervoor is alleen nog een Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Tezamen met de hoogbouw van het monument ontstaat zo een divers ensemble dat varieert rond de 30 meter.

Alle dakinstallaties dienen binnen deze maximale bouwhoogte niet zichtbaar vanaf het maaiveld te worden gerealiseerd. Het dak is vanuit de omgeving zichtbaar en dient zodoende als vijfde gevel

zorgvuldig vormgegeven te worden.

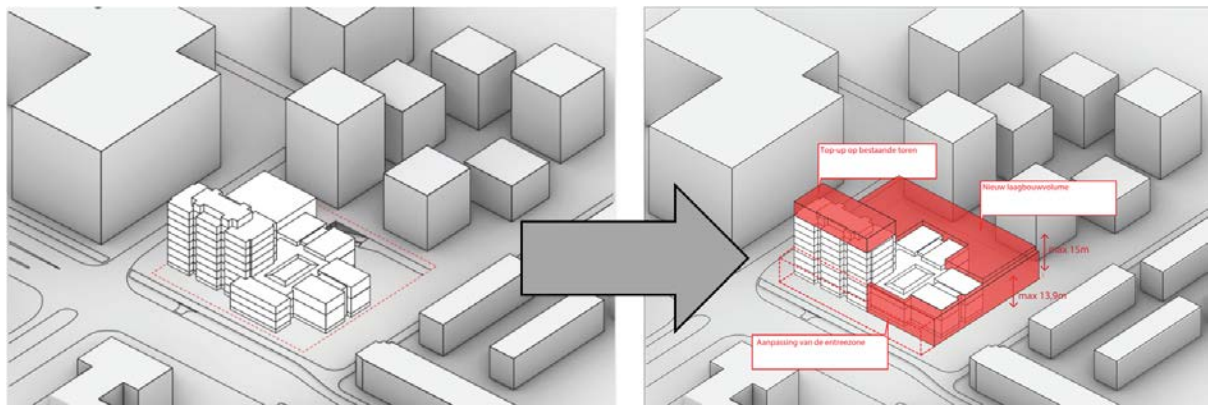
Aan de Fred. Roeskestraat is de afstand tot de overzijde ruim. De maat tussen de nieuwbouw en de Warnersblokken varieert van 41 tot 51 meter.

4.2.3 Ontwerpconcept Museumgebouw

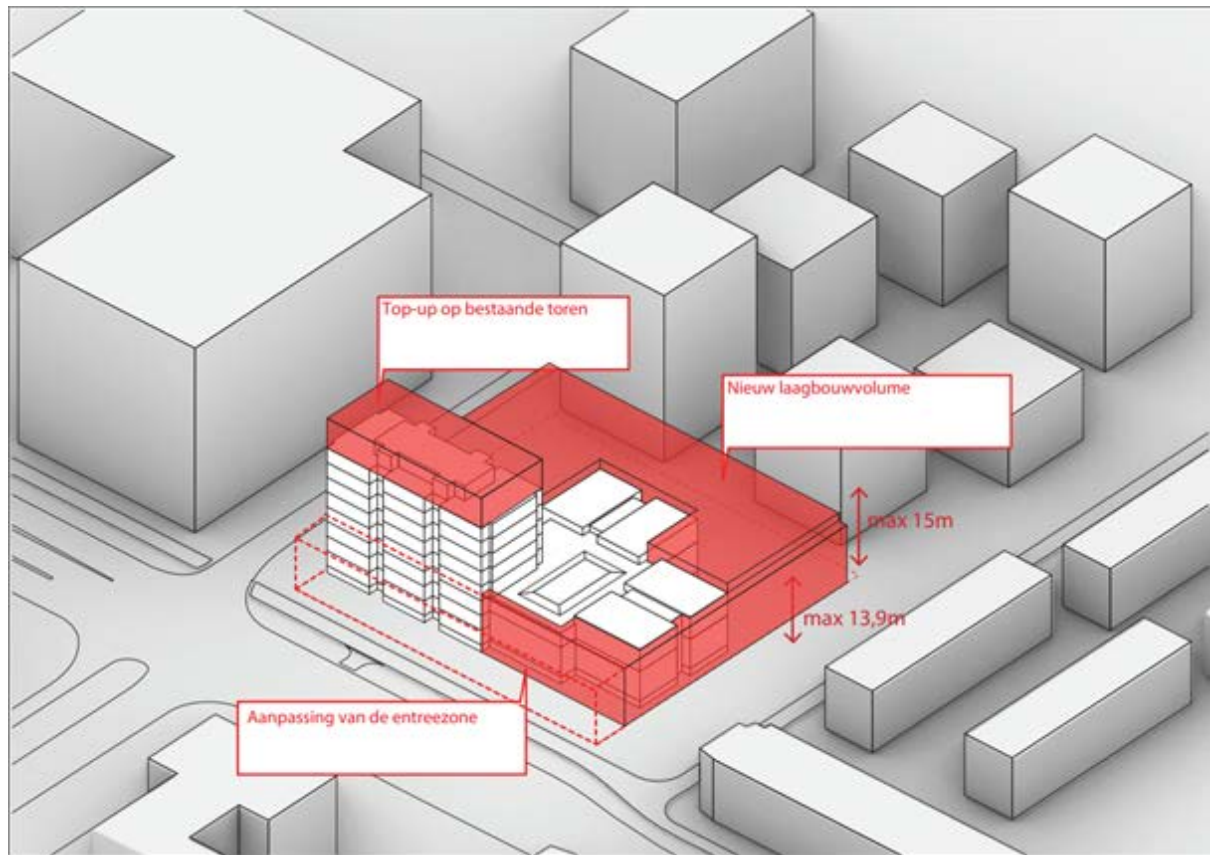
Uitgangspunt van het ontwerpconcept is om zoveel mogelijk de essentiële componenten van het monumentale gerechtsgebouw E te behouden. De twee grootste ingrepen aan de bestaande bebouwing zijn de sloop van het in de jaren '90 toegevoegde gebouw F en aanpassingen aan een kleiner volume van gebouw E aan de Parnassusweg. Door het aanpassen van dit volume ontstaat ruimte voor het maken van een nieuwe hoofdentree waarbij je direct in het indrukwekkende monumentale atrium binnenkomt.

Ter plekke van gebouw F zal een laag nieuwbouwvolume worden gerealiseerd dat de hele westzijde van het perceel beslaat met nieuwe tentoonstellingszalen. Dit om grote, flexibel en vrij indeelbare ruimtes te creëren die in de oudbouw niet realiseerbaar zijn. Het laagbouwvolume van maximaal 15 meter hoog vanaf maaiveld (16 m vanaf NAP) verhoudt zich tot de bestaande hoogte van Gebouw F. Langs de noordgrens van het kavel wordt een hoogte van maximaal 14 meter vanaf maaiveld (15 m vanaf NAP) aangehouden om goed aan te sluiten op de bestaande gevels van de monumentale zittingszalen en geen afbreuk te doen aan de bezonning van de tegenoverliggende woonbuurt.

Het streven is om het dak van dit volume te benutten voor het opwekken van zonne-energie. Daarnaast zal op het bestaande dak van het monumentale atrium een voor de museumbezoeker toegankelijk daklandschap worden gecreëerd. Op het dak van de toren van gebouw E wordt een optopping geprojecteerd tot 40 meter hoogte (vanaf NAP), voor het museumrestaurant. Hiermee blijft de toren lager dan het nieuwe rechtbankvolume van 50 meter, maar wordt de zichtbaarheid van het museum wel versterkt en aangepast aan de nieuwe functie en situatie. In de uitwerking van het plan zullen in de vormgeving van de optopping de monumentale kwaliteiten van de bestaande toren nauwkeurig worden afgewogen.



Afbeelding: vergelijking bestaand - nieuw



Afbeelding: bouwenvolpe nieuwe situatie

Aan de zuidzijde zal het autoverkeer en de logistiek worden afgewikkeld in een zone rond de afrit die ook door de nieuwe rechtbank voor dit doeleinde wordt gebruikt. Aan de oostzijde, langs de Parnassusweg, zal een entreezone worden gecreëerd met de mogelijkheid voor een drop-off (bestemmingsverkeer). De AiR-verblijven in de bestaande toren zullen een eigen entree krijgen vanaf de zuidoostzijde. Ten noorden zal de groenzone langs de Fred. Roeskestraat in stand worden gehouden en waar mogelijk worden versterkt. Het streven is om ook de westzijde, de zone tussen de kavels C1 en C2/3, een groen karakter te geven.

Het is de ambitie van het nieuwe museum om de publieke ruimte rondom (en op) het gebouw te activeren. Gezien de uitdagende locatie, ingeklemd tussen de nieuwbouw van de Rechtbank en een woonwijk, zal dit een centraal thema zijn in de uitwerking van het plan.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

In het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) behorende bij het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (vastgesteld door de Gemeenteraad op 14 juli 2011 en onherroepelijk) heeft een beoordeling plaatsgevonden van de milieueffecten die zijn te verwachten vanwege de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. Met afronding van de m.e.r.-procedure is de m.e.r.-plicht als procedure uitgewerkt. Het Milieueffectrapport (MER) bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming behorende bij het betreffende bestemmingsplan te betrekken.

Invallende is een aantal bestemmingsplannen vastgesteld, dat eveneens betrekking heeft op de Zuidasontwikkeling, waarbij de informatie van het MER telkens betrokken is.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de achtergronden en uitkomsten van de m.e.r.. In de hierop volgende hoofdstukken 6 tot en met 16 wordt per relevant onderwerp vervolgens ingegaan op de wijze waarop het plan voldoet aan de ter zake doende wetgeving en de wijze waarop, voor zover aan de orde, negatieve milieueffecten worden ondervangen. Daarbij zal tevens, voor zover aan de orde, worden ingegaan op aanvullend onderzoek dat heeft plaatsgevonden.

Volledigheidshalve is het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, deel A en deel B, als bijlagen 2 en 3 toegevoegd.

5.2 Regelgeving

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

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

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd, resulterend in het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken. Met de uitkomsten van dit Milieueffectrapport wordt ook in voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

5.3 MER Zuidas Flanken

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



Afbeelding: plangebied MER Zuidas - de Flanken

5.3.1 Uitgangspunten m.e.r.

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

5.3.2 Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

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

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

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten gegeven. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score

neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobiliteit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk weggennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerslawaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	--	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische trekkans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Effectbeoordeling

Voor de criteria waarbij een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt in het MER een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Het MER geeft maatregelen aan ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk weggennet ter bevordering van de bereikbaarheid en maatregelen op het gebied van geluid. Voor wat betreft verkeer zijn reeds veel maatregelen genomen. Middels een programmatische aanpak met periodieke monitoring wordt voortdurend gezorgd dat, voor zover nodig, nieuwe maatregelen tijdig zullen

worden getroffen (zie hierover ook paragraaf 6.2 Verkeersbeleid). Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan bepaald. Daarnaast zal het project Zuidasdok voor wat betreft de beperking van geluidhinder aanzienlijke positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken (zie ook Hoofdstuk 7 Geluid).

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

5.4 Conclusie

Gelet op de programmatische bandbreedte waarnaar in het kader van het MER onderzoek is gedaan, de kennis die de afgelopen jaren met betrekking tot verschillende thema's is opgedaan op basis van aanvullend onderzoek en het aanvullend onderzoek dat in het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, is de conclusie dat alle benodigde milieutechnische informatie voor de besluitvorming voorhanden is.

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

Alle overige aspecten hebben vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan wordt in het voorliggende bestemmingsplan de nodige aandacht besteed. In de hierna volgende hoofdstukken wordt hier nader op ingegaan.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie Bijlage 3). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER.

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

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

De Taskforce is betrokken geweest bij de actualisaties van de verkeersstudie 2011 die in 2013, 2014 en 2017 zijn uitgevoerd.

Om de programmatische aanpak en de bereikte resultaten beter toe te lichten wordt eerst een samenvatting gegeven van de eerdere verkeersonderzoeken. Daarna worden de uitkomsten van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 behandeld en de uitkomsten van het meest recente verkeersonderzoek dat specifiek voor voorliggend bestemmingsplan is uitgevoerd. Tevens wordt het samenwerkingsverband en de afspraken van het Convenant nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op andere verkeergerelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren.

6.2 Verkeersbeleid

6.2.1 Programmatische aanpak

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

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

Met de programmatische aanpak is de afgelopen jaren werk gemaakt van de daadwerkelijke verbetering

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

6.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

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

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

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

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

Een programmatische aanpak vraagt (behalve om een actieplan) ook om monitoring, en waar nodig, bijsturing. In het actieplan is aangegeven dat periodiek monitoring en actualisatie zal plaatsvinden. Het actieplan geeft daarmee een aanzet tot de werkwijze van programmatische aanpak, en is inhoudelijk een onderdeel daarvan.

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

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

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

Ook in 2014 was er aanleiding tot actualisatie van de verkeersstudie. Daarin zijn eveneens eerder voorziene maatregelen als reeds genomen betrokken.

Op zichzelf zijn de eerdere studies daarmee achterhaald, ware het niet dat telkens in de opeenvolgende studies is voortgeborduurd op de voorgaande studie, in die zin dat de daarin voorgestelde maatregelen als reeds genomen werden beschouwd. Dit past binnen de hiervoor gekozen programmatische aanpak. Tegelijkertijd is voor een goed begrip van het laatste onderzoek enig inzicht in de bevindingen van

eerdere studies noodzakelijk. In paragraaf 6.2.3 is een inhoudelijk overzicht gegeven van de voorafgaande studies.

Het Verkeersonderzoek Cultureel instituut Parnassusweg 220 uit 2021 is het meest recente verkeersonderzoek opgesteld specifiek voor het voorliggend bestemmingsplan. Het verkeersonderzoek wordt besproken in paragraaf 6.2.6.

6.2.3 Voorgaande onderzoeken

6.2.3.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

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

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

Geconcludeerd werd dat de ontwikkeling vooral effect zou hebben op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 lieten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) was het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Intensiteit / Capaciteit

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

In het studiegebied bleek de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding te hebben. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 zou verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel was een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Het ging echter om een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

Kruispunten

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

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

6.2.3.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

De verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 5) is in feite een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken was opgesteld. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur in relatie tot de feitelijk verwachte vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Daarbij zijn twee fases beschouwd: verkeerskundige effecten bij verwacht programma 2015 en verkeerskundige effecten bij verwacht programma (eindbeeld) in 2020.

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

In de studie werd geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moest worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 6). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een

planning op hoofdlijnen.

6.2.3.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

De verkeersstudie 2011 werd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas - Flanken geactualiseerd (zie bijlage 7). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook werd een aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma (het gevolg van marktontwikkelingen) in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 was het onderzoek met name gericht op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. In de Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of de maatregelen uit het Actieplan nog toereikend en/of noodzakelijk waren. In de Verkeersstudie 2013 zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken. Uitgegaan werd van een eindjaar 2023.

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

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

6.2.3.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

In 2015 heeft met de afronding van de Verkeersstudie Zuidas 2014 wederom een actualisatie van de onderzoeken plaatsgevonden (zie bijlage 8). Reden voor actualisatie was dat enkele projecten eerder of met een ander programma zouden worden uitgevoerd dan in 2011 en 2013 was voorzien. De Verkeersstudie 2014 is dan ook vooral een actualisatie van het verkeersonderzoek op basis van gewijzigd ruimtelijk programma.

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid:

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord:

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

De kruising De Boelelaan Oost / Van Leyenberglaan / Beethovenstraat

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

De kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost:

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

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

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

Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan:

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

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

6.2.3.5 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling is opgenomen, gereed gekomen (bijlage 7). Daarin zijn de op dat moment bekende programma's en projecten meegenomen en is een vervolg op de eerdere studies. Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA).

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 uitgevoerd, met uitzondering van de maatregelen die tegelijkertijd met de werkzaamheden voor Zuidasdok worden uitgevoerd. Voorts is uit het verkeersonderzoek 2017 naar voren gekomen dat sprake was van een 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. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen die tegelijkertijd met Zuidasdok worden opgepakt en de maatregelen die reeds zijn uitgevoerd naar aanleiding van de eerdere verkeersonderzoeken.

De maatregelen die met de uitvoering van Zuidasdok worden opgepakt zijn de volgende:

- Er zijn twee maatregelen benoemd die noodzakelijk zijn rondom de oprit van de s108 bij de Amstelveenseweg. Enerzijds het 'omklappen' naar de westzijde van de oprit s108-noord en anderzijds het toevoegen van een extra rechtsafvak vanaf de Amstelveenseweg richting de s108-zuid. Deze zijn beide afhankelijk van de uitvoering van Zuidasdok en worden meegenomen of gekoppeld aan de uitvoering daarvan.
- 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.

De maatregelen die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd zijn de volgende:

- 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). Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd biedt voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.
- 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.

- De verbreding van de De Boelelaan Oost is in 2017 (op basis van de meest actuele inzichten van de Verkeersstudie 2014) in gewijzigde vorm uitgevoerd.
- De aanpassingen aan de afrit s109-noord is uitgevoerd, zij het in gewijzigde vorm op basis van de meest actuele inzichten Verkeersstudie 2013.
- 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 is in de zomer van 2016 voor zover mogelijk uitgevoerd. 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 de verkeerskundige onderbouwing, waaronder de uitgangspunten van het onderzoek, de resultaten van de modelberekeningen wordt verwezen naar het verkeersonderzoek 2017 dat als Bijlage 4 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

6.2.4 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen 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.

6.2.5 Autoparkeren

In de 'Nota Parkeernormen Auto' en de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooters 2018' zijn parkeernormen voor zowel de auto als fiets en scooters vastgelegd.

In deze paragraaf worden de geldende parkeernormen weergegeven en vindt toetsing plaats aan het programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt.

De 'Nota Parkeernormen Auto' heeft Zuidas aangewezen als een A-locatie. In de 'Nota Parkeernormen Auto' zijn de volgende voor het bestemmingsplan relevante parkeernormen opgenomen. Voor voorzieningen geldt maatwerk op basis van CROW normen. Het bestemmingsplan legt dit vast door middel van een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto'. Door in de planregels een dynamische verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Auto' op te nemen kan in de toekomstige situatie de behoefte aan parkeerplaatsen flexibel worden afgestemd met de toekomstige beleidsmatige keuzes die de gemeente maakt.

Bij de inschatting van de ruimtelijke gevolgen als gevolg van het vaststellen van een bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de mogelijke onaanvaardbare (parkeer)overlast die het plan kan veroorzaken. Niet iedere functie kent de behoefte aan een of meerdere parkeerplaatsen. Naarmate de functie meer (bezoekers)verkeer aantrekt, wordt het moeilijker om een toereikende onderbouwing te geven voor een lage parkeernorm. Met name bij voorzieningen is maatwerk nodig om te bepalen welke parkeerbehoefte ontstaat.

In Zuidas wordt het autogebruik teruggedrongen, onder meer door het beperken van parkeervoorzieningen. Er is sprake van een zeer goede OV-bereikbaarheid (Zuidas is een A-locatie) door een korte afstand tot station Rai en Zuid en ook voor langzaamverkeer is de locatie zeer goed bereikbaar. Indien voldoende goede fietsparkeervoorzieningen worden geboden bevordert dat een hoger fietsgebruik.

Bij het pand zijn in de huidige situatie 52 parkeerplaatsen in een parkeergarage en circa 9 parkeerplaatsen op het maaiveld gelegen. In de nieuwe situatie zijn geen parkeerplaatsen meer aanwezig. Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en geen autoparkeerplaatsen aan te bieden, draagt de realisatie van het project bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.

6.2.6 Verkeersonderzoek Cultureel instituut Parnassusweg 220 uit 2021

Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging is onder andere een verkeersonderzoek benodigd. Goudappel BV heeft dat uitgevoerd. Het mobiliteitsonderzoek gaat in op de mobiliteit per auto, trein en fiets. Het is aan deze toelichting toegevoegd als Bijlage 5.

Tot voor kort huisvestte de Parnassusweg 220 de Rechtbank Amsterdam met een omvang van 16.800 m² bvo. Als onderdeel van de herontwikkeling wordt circa 3.800 m² bvo gesloopt en circa 6.250 m² toegevoegd. Per saldo beslaat de nieuwe ontwikkeling circa 19.252 m² bvo.

De ontwikkeling aan de Parnassusweg 220 heeft invloed op generatie van autoverkeer. De focus vanuit de gemeente Amsterdam ligt op de verkeersdruk en de impact van de ontwikkeling op de huidige verkeerssituatie in Zuidas en daarbinnen het Parnassusgebied. Hierbij ligt de nadruk op de ochtend- en avondspitsperiode. In het onderzoek is daarom allereerst het theoretische effect van de ontwikkeling aan de Parnassusweg 220 op het aantal autoritten inzichtelijk gemaakt, zoals het geval is wanneer parkeercapaciteit onderdeel van het plan zou zijn. Vervolgens is het aantal autoritten inzichtelijk gemaakt indien géén parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen terrein, zoals het geval is bij het beoogde cultureel instituut. Ten opzichte van de huidige situatie heeft het realiseren van het cultureel instituut zonder parkeeraanbod een positief effect op de verkeersdruk. Het aantal autoritten naar de Parnassusweg 220 neemt af ten opzichte van de huidige situatie.

Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en geen autoparkeerplaatsen aan te bieden, draagt de realisatie van het cultureel instituut bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Het verbeteren van het trein- en metrostation Zuid versterkt de potentie van het openbaar vervoer als belangrijke modaliteit naar het cultureel instituut. De keuze om met de fiets en scooter naar het cultureel instituut te gaan wordt mede

ingegeven door de aanwezigheid van voldoende (kwalitatief goede) stallingsvoorzieningen. Hierdoor wordt de potentie van de fiets en scooter als belangrijke modaliteit naar het cultureel instituut benut.

Conclusies

In het mobiliteitsonderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Als gevolg van de ontwikkeling van het cultureel instituut neemt het aantal autoritten ten opzichte van de rechtbankfunctie naar de Parnassusweg 220 af, in zowel de ochtend- als avondspits.
- Het aantal autoritten naar de Parnassusweg 220 neemt zowel af wanneer parkeerplaatsen gerealiseerd worden, als wanneer geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bij het cultureel instituut zullen geen reguliere parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Ten behoeve van de toegankelijkheid van mindervaliden zullen mindervalidenparkeerplaatsen zich in de directe nabijheid (binnen de normafstand van 100 meter) bevinden.
- In lijn met gemeentelijke doelstellingen en passend bij de doelgroep zet Stichting Hartwig Art Foundation in op alternatieve (t.o.v. auto) vervoerswijzen zoals reizen per openbaar vervoer en per fiets.
- Het cultureel instituut is gelegen nabij een openbaar vervoersknooppunt. Het aanbod en de frequentie, dat in de loop der jaren verder versterkt is en zal worden, maakt het gebruik van openbaar vervoer nog aantrekkelijker.
- Stichting Hartwig Art Foundation zet in op een hoogwaardige fiets- en scootervoorziening met voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen en rekening houdend met verschillende soorten en maten.

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 Plangebied

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

6.3.2 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de stad in de toekomst goed bereikbaar wil houden. Amsterdam staat de komende jaren voor de uitdaging om meer bewoners, banen en bezoekers op te vangen. Hierdoor is ook een verder groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

Het openbaar vervoer houdt ook in de toekomst een belangrijke functie om de dichtbevolkte stad goed te laten functioneren. Met de groeiende regio en de toenemende woon/werk afstanden wordt het belang van het regionaal openbaar vervoer (trein) alleen maar groter. Het stedelijk openbaar vervoer (tram, bus, metro) krijgt – vooral buiten de spits – steeds meer een functie voor toeristen en andere bezoekers van de binnenstad. Dit gebruik zal naar verwachting toenemen. Binnen de spits heeft het stedelijk openbaar vervoer een belangrijke rol in het aan- en afvoeren van reizigers van en naar de treinstations. Ook Amsterdammers die zich over langere afstanden binnen de stad verplaatsen blijven afhankelijk van goed stedelijk openbaar vervoer. In de aansturing van het openbaar vervoer door de overheid (het Rijk voor het spoor en de Vervoerregio Amsterdam voor het stads- en streekvervoer) vraagt deze veranderende situatie in combinatie met schaarsere middelen om duidelijk andere keuzes.

De groei van werkgelegenheid en hoger onderwijs concentreert zich rond knopen als de Zuidas. Het gaat vooral om spits verplaatsingen over steeds grotere afstanden. Gezien de grote reizigers aantallen zal vooral de trein in combinatie met de metro de groei moeten opvangen. Met aantrekkelijk ingerichte loop routes kan lopen een groter aandeel in het natransport krijgen. Stedelijk OV en in bescheiden mate

de fiets zorgt voor de rest van het natransport.

Het onderhavige plangebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het plangebied ligt op enkele minuten lopen van station Zuid, en ook station RAI ligt in de nabijheid. Voor beide stations geldt dat het gaat om trein- én metroverbindingen. Verder zijn er zowel tram- als bushaltes in de directe nabijheid.

Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in verdere verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied, ook op het gebied van openbaar vervoer. Met de aanlanding van de Noord/Zuidlijn en de vernieuwde Amstelveenlijn zal bovendien het aantal reizigers dat via station Zuid van en naar Amsterdam reist enorm groeien.

6.4 Langzaam verkeer

6.4.1 Plangebied

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

Voetgangers kunnen het gebied gemakkelijk bereiken en verlaten. Er zijn in het hele gebied goede trottoirs en het plangebied heeft alleen bestemmingsverkeer en daardoor is de straat relatief autoluw. Door de nieuwe auto ontsluiting aan de oostzijde tussen de voormalige Rechtbank en de nieuwbouw zal het gebied ook beter bereikbaar worden voor fiets- en voetgangers.

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

6.4.2 Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op 3 pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag.

De grootste investering wordt gedaan in het verbeteren van bestaande fietsroutes, de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad. Ook het aantal fietsparkeerplekken op stations wordt flink uitgebreid en er komen meer parkeerplekken in de drukste gebieden van de stad.

Daarnaast is er veel aandacht voor het nieuwe fietsen. Onder deze noemer vallen alle maatregelen die worden ingezet om meer mensen op de fiets te krijgen én het gedrag van fietsers te veranderen. De drukte in de stad vraagt om beter benutten en delen van de ruimte. De tijd dat je als fietser overal kon parkeren én, op eigen tempo, de stad doorfietste is voorbij.

Eén van de acties uit het plan is het versterken van de fietsbereikbaarheid van de Zuidas. Om de Zuidas bereikbaar en leefbaar te houden tijdens de bouw van het Zuidasdok is de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer zeer belangrijk. Dit vraagt om goede fietsverbindingen, voldoende stallingen, goede aansluitingen op het lokale openbaar vervoer en verandering van het mobiliteitsgedrag. Uitvoering van deze maatregel valt onder het project Zuidas(dok). Daarnaast wordt nagegaan hoe buiten de projectgrenzen de fietsverbinding met de Zuidas directer kan worden. Zo worden de verbinding tussen Zuidoost en de Zuidas versterkt en wordt gestudeerd op een nieuwe fietsbrug over de Schinkel en een fietsverbinding langs de Kostverlorenvaart, zodat er een verbinding kan ontstaan van het Vondelpark via de Zuidas naar Amstelveen en verder.

6.4.3 Fietsparkeren

Met ingang van 2022 zal de eis uit het Bouwbesluit dat stallingsruimte voor fietsen moet worden gecreëerd voor niet-woonfuncties komen te vervallen. Gemeenten die deze eis willen blijven hanteren, moeten hiertoe zelf beleid voor vaststellen. In de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' heeft de gemeente Amsterdam deze regels vastgelegd voor nieuw te bouwen voorzieningen voor niet-woonfuncties. De normen in de nota zijn bindend voor fietsparkeren en met de vaststelling van de nota kan de eis uit het Bouwbesluit komen te vervallen. Voor nieuw te bouwen woningen blijft de verplichting uit het Bouwbesluit om fietsparkeervoorzieningen te realiseren van kracht.

Wanneer de gemeente bouwplannen toetst, wordt dit gedaan aan de hand van vijf bindende beleidsregels uit de nota.

- Parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij wordt voldaan aan ten minste één van de afwijkingscriteria.
- Voor het bepalen van de parkeereis voor fietsen bij niet-woonfuncties hanteert de gemeente de toepassingsregels voor parkeernormen. Bij dubbelgebruik kan de parkeernorm naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans. Afwijken van de eis dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd kan, mits voldaan wordt aan de afwijkingscriteria.
- Bij niet-woonfuncties kan de gemeente aan een initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling een financiële bijdrage vragen, als door het afwijken van de parkeernormen voor de fiets de gemeente extra parkeervoorzieningen moet maken.
- De gemeente maakt gebruik van de verdeling van de stad in drie zones bij het toepassen van de fietsparkeernormen bij niet-woonfuncties.
- Bij niet-woonfuncties bepaalt de gemeente de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren.

De normen in de nota zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers fietsparkeren. De hoogte van de norm is afhankelijk van het fietsgebruik in de stad. Omdat dit gebruik verschilt per gebied is in een onderscheid gemaakt tussen drie verschillende zones. De gebieden aangewezen als zone 1 kennen een hoog fietsgebruik, de gebieden in zone 2 kennen een gemiddeld fietsgebruik en de gebieden in zone 3 een laag fietsgebruik.

Het gebied Zuidas is aangemerkt als zone 2 en wordt daarmee gezien als een gebied met gemiddeld fietsgebruik. Uit de nota volgt dat voor niet-woonfuncties het vereiste aantal fietsparkeerplekken in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Voor basisscholen kan onder omstandigheden een uitzondering gemaakt worden.

De nota beschrijft de norm voor het aantal parkeerplekken voor fietsen aan de hand van 7 verschillende tabellen. Per tabel zijn verschillende specifieke vormen die binnen een categorie vallen opgenomen. Per functie wordt aangegeven hoeveel parkeerplekken moeten worden gerealiseerd in welke zone. Het aantal is meestal een som per 100 m² bvo maar kan ook afhangen van het aantal kamers in bijvoorbeeld een hotel of het aantal leerlingen dat naar een school gaat. Voor de omgevingsvergunning relevante aantallen zullen altijd de actuele cijfers bekeken moeten worden. De gegeven normen zijn minimumnormen, initiatiefnemers mogen altijd meer fietsparkeerplaatsen realiseren.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend als sprake is van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hierbij wordt dynamisch verwezen naar de nota. Bij het ontwerp van een bouwplan zal door de initiatiefnemer daarom altijd rekening moeten worden gehouden met de actuele normen die volgen uit de nota.

Op het cultureel instituut zijn de fietsparkeernormen van 'museum' van toepassing. De planlocatie is gelegen in 'Zone 2'. Daarvoor geldt een norm van 1 fietsparkeerplek per 100 m² bvo. Het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen op basis van een omvang van 19.252 m² bvo is minimaal 193 plekken.

6.4.4 Scooterparkeren

De richtlijnen voor scooterparkeren bij nieuwe woningen en niet-woonfuncties, volgen beiden uit de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (de nota). Met de term scooter in de nota worden ook snor- en bromfietsen bedoeld. Per nieuw te realiseren woning geldt een richtlijn van 0,13 scooterparkeerplaatsen. De uitkomst van deze som wordt naar boven afgerond en de parkeerplekken worden op eigen terrein gerealiseerd.

Voor de berekening van het aantal scooters bij niet-woonfuncties wordt, anders dan bij fietsparkeren, geen onderscheid gemaakt tussen verschillende zones. De initiatiefnemer dient voor langparkeren voorzieningen op eigen terrein te realiseren. Voor kort parkeren kan hiervan worden afgeweken als dit niet mogelijk of realistisch is. Scooterparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden dan beschouwd als alternatief.

De richtlijnen voor scooterparkeren zijn niet bindend. Voor dit initiatief is er echter voor gekozen voor de scooterparkeerplaatsen minimaal te voldoen aan de richtlijn uit de nota. Het benodigd aantal

scooterparkeerplaatsen op basis van een omvang van 19.252 m² bvo is minimaal 13 plekken.

6.4.5 Planuitwerking

Naast het aantal fiets- en scooterparkeerplaatsen, is de toegankelijkheid en de kwaliteit van de stalling van belang. Stichting Hartwig Art Foundation zet in op een hoogwaardige fietsvoorziening rekening houdend met verschillende soorten en maten fietsen en scooters.

Om de stalling bij het museum goed te laten functioneren wordt zover mogelijk aan de belangrijkste kwaliteitseisen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid, zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter voldaan.

Extra aandacht wordt gegeven aan de toegankelijkheid. De entree van de stalling zal worden gerealiseerd op de hoek waar de belangrijkste hoogwaardige fietsverkeersroutes samenkomen (Parnassusweg/Fred Roeskestraat). Dit is direct naast de hoofdentree van het gebouw. De in/uitgang voor de voetgangers van de stalling zal zich daar ook bevinden, maar er komt ook een route binnen in het gebouw. Middels de inrichting van het landschap, duidelijk signing en verlichting en een herkenbare entree in de gevel wordt de zichtbaarheid maximaal gewaarborgd.

De stalling zal zich op de eerste kelderlaag bevinden. Voor zover de huidige (monumentale) bebouwing dit toelaat wordt er getracht een hellingbaan te realiseren van voldoende breedte, zodat voor alle type fietsen en scooters de stalling bruikbaar is. Gedurende de openingstijden van het museum is er de mogelijkheid dat de stalling vrij toegankelijk is. Buiten de openingstijden zal er gebruik worden gemaakt van een toegang systeem.

De stalling zal in detail nog moeten worden ingericht met de juiste rekken, voorzieningen en open plekken voor afwijkende maten en scooters. Gezien de hoogte van de bestaande kelder zullen er alleen lage rekken worden toegepast. Er zal voldoende verlichting aanwezig zijn en daar waar mogelijk zelfs daglicht. Elektrische laadpunten zullen ook aanwezig zijn.

6.5 Conclusie

Zowel uit het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat als gevolg van de totale Zuidasontwikkeling een aantal infrastructurele knelpunten ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van de Zuidasontwikkeling. De knelpunten zelf liggen niet in het plangebied maar wel in de omgeving van het plangebied.

Om de knelpunten op te lossen is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld, dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt. Het recente verkeersonderzoek dat specifiek voor voorliggend bestemmingsplan is uitgevoerd laat zien dat het bouwplan, mede door geen parkeervoorzieningen aan te bieden, bijdraagt aan een afname van verkeersdruk en een verschuiving in de modaliteit naar openbaar vervoer en langzaam verkeer bevordert. Het beleid van de gemeente Amsterdam draagt bij aan een goede bereikbaarheid.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

Wanneer een nieuw (of herzien) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein te realiseren, is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing noodzakelijk.

Indien de door de Wgh aangegeven voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting wordt overschreden, kan een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het College van burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen Gedeputeerde Staten). Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (artikel 110a, zesde lid, van de Wgh en artikel 1.5 van het Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van onthefving op de geluidbelasting, de binnenwaarde te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2 Onderzoek

7.2.1 Verblijfskwaliteit tijdelijke verblijfs- en werkruimtes (AiR)

De ontwikkeling van Parnassusweg 220 voorziet niet in nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Er worden wel een aantal AiR-verblijfsvoorzieningen in het hoogteaccent gerealiseerd. Dit zijn tijdelijke verblijfs- en werkruimtes, niet zijnde hotel- of woonverblijf of short stay, voor bijvoorbeeld curatoren in opleiding, kunstenaars, wetenschappers, onderzoekers en onderwijzers die aan het museum verbonden zijn. Omdat de verblijfsfuncties niet zijn aan te merken als woonfunctie, is geen formeel onderzoek volgens de Wet geluidhinder nodig. Niettemin is in het kader van de goede ruimtelijke ordening door Cauberg Huygen B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de verblijfskwaliteit te kunnen beoordelen. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 6.

Het gebouw wordt door geluid belast dat afkomstig is van de Parnassusweg, de Strawinskylaan, de rijksweg A10, de spoorlijn Zuid-Schiphol en de metrolijnen 50-51. In 2019 is voor gebied Parnas een verkennend onderzoek uitgevoerd van het meest relevante omgevingsgeluid, het wegverkeersgeluid. De berekeningen van het wegverkeersgeluid zijn in het akoestisch onderzoek 2021 voor voorliggend bestemmingsplan geactualiseerd, ook zijn de berekeningen uitgevoerd voor spoor- en metrolawaaï.

De volgende geluidbelastingen zijn berekend:

- De geluidbelastingen op de west- en zuidgevels van het hoogteaccent vanwege de rijksweg A10 bedragen 49-51 dB. De geluidbelastingen op deze gevels zijn hoger dan de in de Wet geluidhinder gestelde voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de in de wet gestelde maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelasting op de oostgevel van het hoogteaccent vanwege de Parnassusweg bedraagt 59 dB. De geluidbelasting op deze gevel, als ook die op de noord- en zuidgevel zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de westgevel zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelastingen op de oost- en zuidgevels van het hoogteaccent vanwege de Strawinskylaan bedragen 50-52 dB. De geluidbelastingen op deze gevels zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.
- De geluidbelasting vanwege de Fred. Roeskestraat bedraagt ten hoogste 43 dB en is daardoor beduidend lager dan de voorkeursgrenswaarde.
- De geluidbelasting op de oostgevel van het hoogteaccent vanwege de metrolijnen 50-51 (hier te beoordelen als wegverkeerslawaaï) bedraagt 50 dB. De geluidbelasting op deze gevel is hoger dan

de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de overige gevels zijn de geluidbelastingen lager dan 48 dB.

- De geluidbelasting van de hoofdspoorweg bedraagt ten hoogste 55 dB. De geluidbelastingen zijn gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.
- De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ bedraagt ten hoogste 61 dB. Deze waarde voldoet aan de in het gemeentelijk geluidbeleid gestelde grenswaarde voor gecumuleerde geluidbelastingen van $(63+3=) 66$ dB.

Uit onderzoek blijkt dat de berekende geluidbelastingen zodanig zijn dat aan de grenswaarden die voor woningen gelden kan worden voldaan. De realisatie van de (niet geluidgevoelige) tijdelijke verblijfsfunctie is daarom in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

7.2.2 Stemgeluid terrassen

Het project voorziet in een aantal terrassen: een klein terras op de begane grond vlak voor de bistro (aan de zijde van de Parnassusweg), eventueel een aantal tafels en stoelen op de "green terrace", geen horeca, (derde verdieping) en twee terrassen op de achtste verdieping, als onderdeel van het restaurant/event space.

Op de twee terrassen op de achtste verdieping – een aan de noordzijde en een aan de zuidzijde – kunnen activiteiten zoals dineren, recepties of een kleine toespraak plaatsvinden. Op de andere twee terrassen worden geen geluidrelevante activiteiten verwacht. Cauberg Huygen B.V. heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten aanzien van het stemgeluid, dat afkomstig is van de twee terrassen op de achtste verdieping (Bijlage 7). Beide terrassen op de achtste verdieping – een aan de noordzijde en een aan de zuidzijde – zijn circa 145 m² groot. Op basis van kengetallen over bezetting van terrassen (bron: website Misset Horeca) kunnen per terras tot circa 100 personen verblijven.

In het geluidonderzoek is de volgende situatie van een receptie onderzocht:

- Een, vanuit geluidsbeleving gezien, langdurige receptie die van 15 uur tot 23 uur gehouden wordt.
- De receptie heeft een drukbezocht en een minder drukbezocht tijdsdeel: een drukbezochte periode van 17 tot 21 uur (100 personen per terras) en de uren ervoor en erna minder drukbezocht (50 personen per terras).

De geluidvermogen-niveaus (geluidproductie) van sprekende mensen zijn ontleend aan onderzoeken van horecageluid.

Door stemgeluid vanaf de terrassen op de achtste verdieping van het museum treden ter plaatse van nabijgelegen woningen langtijdgemiddelde geluidniveaus $L_{A,rLT}$ op van ten hoogste 44 dB(A) gedurende de avondperiode en maximale geluidniveaus $L_{A,max}$ van ten hoogste 52 dB(A). Er wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden voor de avondperiode van langtijdgemiddeld 45 dB(A) en van maximaal 65 dB(A).

Onderstaande figuur toont de geluidbelastingen voor beide toetspunten op de eerste, tweede en derde verdieping. De rode vlakken links zijn de zogenaamde oppervlakte(geluids)bronnen van groepen mensen op de terrassen. Het stervormige symbool toont de zogenaamde piekbron op het noordelijke terras.



Afbeelding: Overzicht geluidniveaus langtijdgemiddeld (links) en maximaal (piekgeluid, rechts) gedurende de avondperiode

Gelet op de aangehouden hoge bezetting van de terrassen op de achtste verdieping en de uitkomsten van de berekeningen zijn de andere twee terrassen - het terras op de begane grond vlak voor de bistro en de "green terrace", geen horeca, - niet nader door middel van geluidsberekeningen onderzocht. De bezettingen van deze terrassen zijn beduidend lager, vooral die van de green terrace. Mede gelet op de positie van het terras van de bistro ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen, de afstand tot die woningen en de optredende geluidafscherming door het museumgebouw, zullen geluidniveaus door stemgeluid optreden van ver onder de richtgeluidwaarden (minder dan 40 dB(A) langtijdgemiddeld, minder dan 60 dB(A) maximaal). Dit stemgeluid zal, omdat dit overstemd wordt door het verkeersgeluid vanaf de omliggende wegen, ter plaatse van de woningen niet of nagenoeg niet hoorbaar zijn.

De conclusie van het onderzoek is dat uit de berekeningen van het stemgeluid blijkt dat ter plaatse van de maatgevende woningen wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden voor de maatgevende avondperiode.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. De kern van deze regeling wordt gevormd door een landelijke programmatische aanpak, die ervoor zorgt dat, in de meeste gevallen, niet meer per project aan luchtkwaliteitsnormen hoeft te worden getoetst.

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

- (waarschijnlijk) geen sprake is van een overschrijding van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft of bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- geen sprake is van het in betekenende mate (ibm) bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het vastgesteld programma (te weten het NSL, waarover in 8.2.2 meer).

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

Grenswaarden

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

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

Tabel 1, bijlage 2 bij de Wet milieubeheer

Bij de berekening geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt deze aftrek 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde zes overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden. Bij overschrijding van de grenswaarden is het van belang of sprake is van een niet in betekenende mate-project (nibm-project). Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van zowel fijn stof als stikstofdioxide niet groter is dan 3%, draagt een project niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. Voor nibm-projecten vindt ten aanzien van de overschrijding van luchtkwaliteitsnormen geen verdere toetsing meer plaats.

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

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting 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.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een vervanging van bestaand gebruik als rechtbank voor een nieuw museum met enige uitbreiding van het bruto vloeroppervlak. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterende programma voor voorzieningen met ondergeschikte functies (AiR, kantoren) past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is in januari 2009 in werking getreden. Met dit besluit wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het besluit heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of

binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan indien die leidt tot een toename van niet meer dan 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft. Hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rehtens ter plaatse mag verblijven.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit mogelijk.

8.3 Beleid

8.3.1 Actieplan schone lucht 2019

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen hoe de gemeente tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. In het Actieplan heeft het college de ambitie uitgesproken dat in 2030 overal in de gemeente alleen maar uitstootvrij verkeer rijdt. Daarom heeft de gemeente de volgende mijlpalen verwoord:

- 2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro 4 en geografische uitbreiding milieuzones;
- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor)
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietsen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

8.3.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

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

Uitgangspunten van de richtlijn zijn dat:

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

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

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

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke besluit, alleen betrekking op nieuwe situaties. De richtlijn is niet van toepassing bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename

eenmalig is en niet meer dan 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde programmatoetsing plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen het NSL. Een nadere toets is niet aan de orde. 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. Op grond daarvan kan reeds worden geconcludeerd dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit geen beperkingen met zich meebrengen en op dit punt geen nadere onderbouwing behoeven.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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

Het bestemmingsplan maakt voor een deel nieuw gebruik mogelijk. Hierna zal worden ingegaan op de bodemgerelateerde aspecten voor het plangebied. Bij de toekomstige uitbreidingen / herontwikkeling zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

9.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebied specifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 19 november 2019 in geactualiseerde vorm door de gemeenteraad is vastgesteld en vervangt de voorgaande Nota uit 2013. De nieuwe Nota bevat naast een actualisatie ook op punten een aanscherping en versoepeling van het beleid.

Daarnaast wordt het beheergebied uitgebreid en worden bodemkwaliteitskaarten van omliggende gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Uithoorn en Ouder-Amstel) geaccepteerd als bewijsmiddel voor de kwaliteit van toe te passen grond. Dit vormt de opmaat naar uniformering van het bodembeleid in het hele werkgebied van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

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

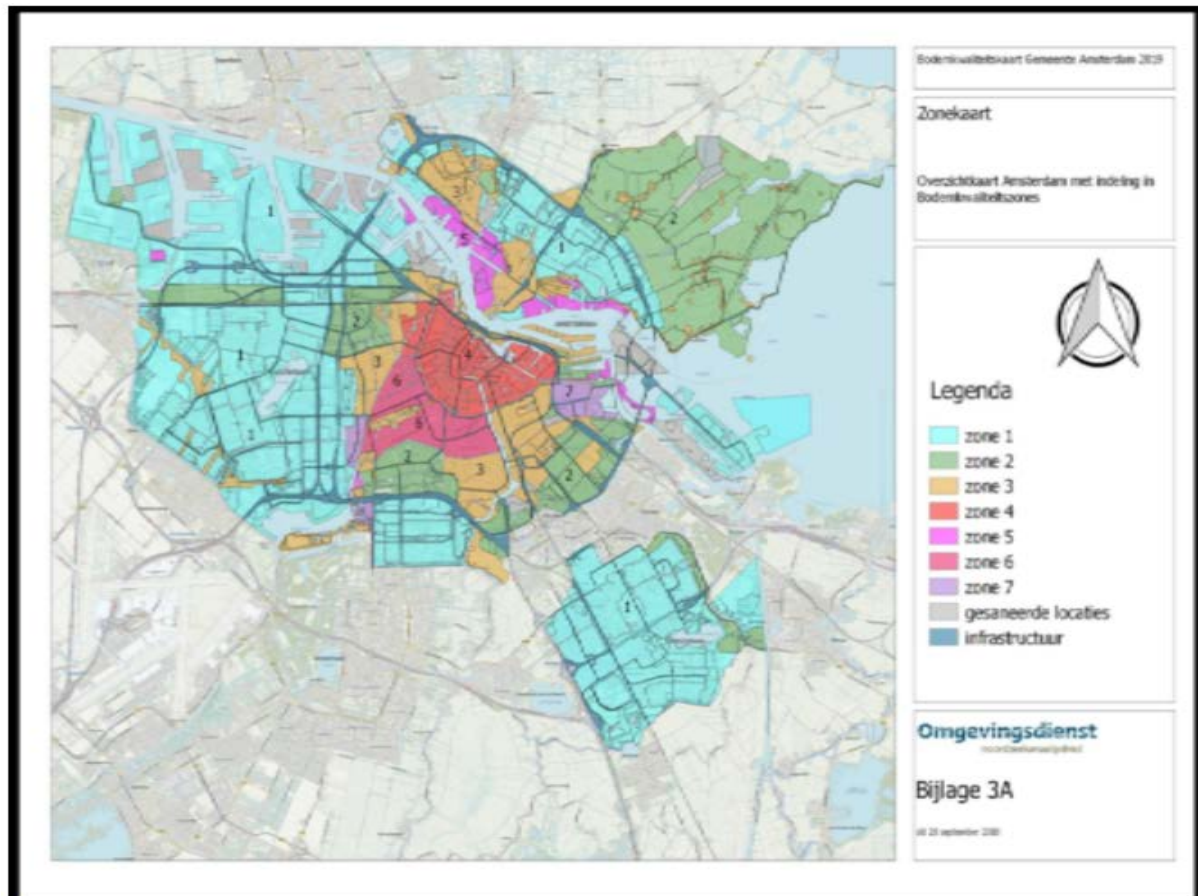
Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebied specifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen

gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn 7 zones gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Binnen een zone liggen soms meerdere bodemfuncties, die elk een ander beschermingsniveau en dus een eigen Lokale Maximale Waarde vragen.

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



Afbeelding: zonekaart Nota Bodembeheer

Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

De bodemkwaliteit in de meeste naoorlogse wijken van Amsterdam (gedefinieerd als zone 1) voldoet aan de Achtergrondwaarde (AW). Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Daarom was het niet nodig om voor zone 1 gebiedsspecifiek beleid te ontwikkelen. In deze zone is de toepassingseis of kwaliteitseis aan vulgrond/leeflaag voor alle bodemfuncties dan ook Achtergrondwaarde, conform het generieke beleid.

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 van de Wbb vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding Besluit bodemkwaliteit vereist, ongeacht de hoeveelheid). Grond afkomstig vanuit alle lagen van zone 1 mag vrij worden toegepast in het gehele beheergebied. Grond van buiten de zone mag worden toegepast, mits een partijkeuring of andere milieuhygenische verklaring uitwijst dat de grond voldoet aan de achtergrondwaarde.

Voordat gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de

bodemonderzoeksplicht, zoals hierboven omschreven dient een beknopt vooronderzoek te worden verricht (puntbronnencheck). Indien dit onderzoek geen aanleiding geeft de locatie van herkomst en toepassing als 'verdacht' aan te merken bestaat vrijstelling van bodemonderzoek.

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

9.3 Onderzoek

Onderzoeksbureau TAUW heeft een verkennend onderzoek, volgens NEN 57251 en ARVO 20202, uitgevoerd op de locatie Parnassusweg 220 te Amsterdam (zie Bijlage 8). Het onderzoek is onderdeel van het bestemmingsplan. Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- De bovengrond wordt volgens het gemeentelijk beleid beschouwd als niet verontreinigd en indicatief beoordeeld als vrij toepasbaar. Uit toetsing aan het tijdelijk handelingskader PFAS volgen beperkingen bij toepassen in grondwaterbeschermingsgebieden en onder oppervlaktewater (landelijk beleid)
- De ondergrond van 2,0-5,0 m -mv wordt volgens het gemeentelijk beleid beschouwd als licht verontreinigd en indicatief beoordeeld als toepasbaar. Uit toetsing aan het tijdelijk handelingskader PFAS volgen beperkingen bij toepassen van de grond in grondwaterbeschermingsgebieden en onder oppervlaktewater
- De grond is indicatief beoordeeld als altijd toepasbaar voor wat betreft de overige parameters.

Uit de resultaten blijkt dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden. In het kader van de Wet bodembescherming zijn geen vervolgacties vereist, omdat niet wordt gewerkt in een geval van ernstige bodemverontreiniging of sterk verontreinigde grond.

Met dit onderzoek is er genoeg informatie in het kader van de bestemmingsplanprocedure en om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aan te vragen op maaiveld. De aanbevelingen in het vooronderzoek van Tauw om aanvullend onderzoek wordt opgevolgd.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dicht bebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Erfgoedwet

Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 in werking getreden. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Op grond van de Erfgoedwet dient de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat op bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

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

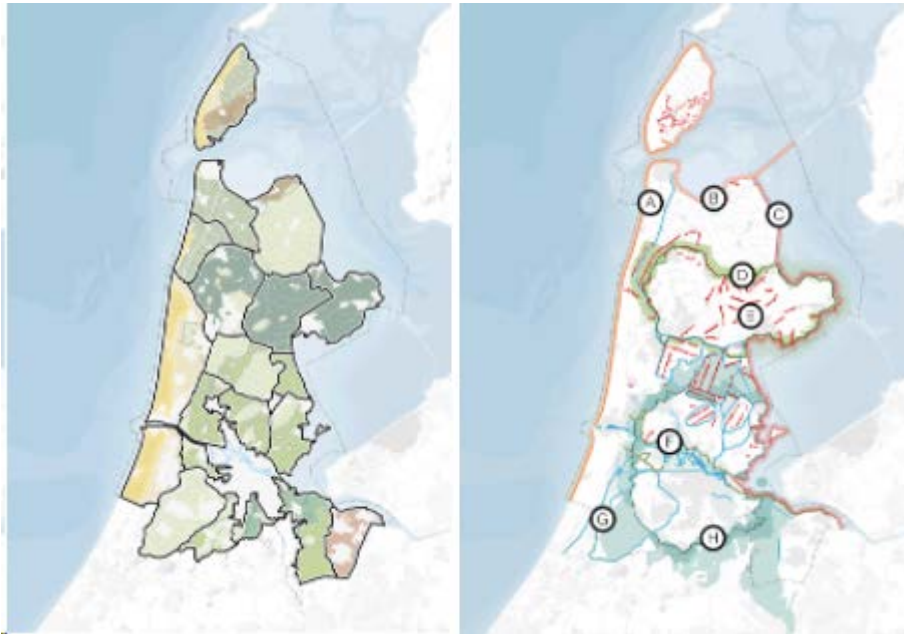
Bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen dienen gemeenten bovendien op grond van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

10.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Op 10 april 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, die wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen, gewijzigd vastgesteld. In de leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (oud) die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De Leidraad is niet bedoeld als een document met normstellende voorschriften.

Met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de

ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de ruimere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit. In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied Zuidas is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

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

10.2.3 Gemeentelijke Erfgoedverordening

De Amsterdamse Erfgoedverordening is op 16 december 2015 vastgesteld en schrijft voor dat in de toelichting behorende bij een bestemmingsplan ten minste de (bovengrondse) cultuurhistorische waarden en (ondergrondse) archeologische waarden in het plangebied worden beschreven en dat wordt beschreven op welke wijze in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige waarden.

Het in beeld brengen van de aanwezige cultuurhistorische of archeologische waarden gebeurt middels een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen het plangebied en een advies met betrekking tot de aanpak en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van de aanpak staat een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen. Een dergelijke regeling houdt in dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of andere werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd, een rapport dient te overleggen. In dat archeologisch rapport moet de archeologische waarde van het terrein waar de aanvraag op ziet in voldoende mate zijn vastgesteld. Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

De bouwregels en de omgevingsvergunning bevatten voor aanlegwerkzaamheden daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen. In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geldt beleidsvariant 11.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologische waarden

Door Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (30 april 2020, zie Bijlage 9). Dit onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn, en ten gevolge van de reeds voorgenomen en eventuele toekomstige bouwontwikkelingen verstoord zullen worden.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-geografische ontwikkeling van het plangebied. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachting betreft één zone, zoals aangegeven op de verwachtingskaart. Aan de hand van deze verwachtingskaart is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt eveneens één zone, waarbinnen een vrijstelling geldt van archeologische verplichtingen bij alle bodemingrepen.



Beleidsvariant 11:

Vrijstelling van archeologisch veldonderzoek geldt bij alle bodemingrepen.

Afbeelding: archeologische beleidskaart

Wel geldt voor het gehele plangebied de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook wanneer geen

archeologisch onderzoek is vereist, en toch bodemvondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, dit wordt gemeld bij Monumenten en Archeologie. In overleg met de initiatiefnemer worden vervolgens maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

10.3.2 Cultuurhistorische waarden

Het voormalige rechtbankcomplex bestaat uit een centrale, vrijwel vierkante hal met daar omheen vier bouwvolumes. Het gebouw grenst aan de oostzijde aan de Parnassusweg. Zowel aan de west- als aan de noordzijde van de hal werden bouwvolumes met twee-aan-twee gestapelde zittingzalen (totaal twee keer vier zalen) gerealiseerd. Aan de oostzijde kwam, aan de zijde van de Parnassusweg, een blok met drie lagen met kleine kamers tot stand, die of door de kantonrechters of als enquêtekamers in gebruik waren. De acht lagen tellende hoogbouw parallel aan de Parnassusweg sluit aan op de zuidoosthoek van de hal. De hoogbouw is ingedeeld met kantoorruimten ter weerszijden van een middengang. In de dakopbouw zijn de technische voorzieningen ondergebracht. Aan de zuidwestzijde van het complex was de oorspronkelijke hoofdingang gelegen; een secundaire ingang bevindt zich aan de westzijde aan de straat. In het daklandschap en de gevelbehandeling komt de indeling van de ruimten duidelijk tot uitdrukking. Hierin neemt de vormgeving van het bovenlicht van de centrale hal een opvallende plaats in. Onder het bij het oorspronkelijke ontwerp behorende, vrijstaande parkeerdek aan de zuidzijde van het complex werd een grote (inmiddels gesloopte) schuilkelder gerealiseerd.



Afbeelding: rechtbankgebouw na oplevering

Parnassusweg 220 werd in de jaren 1969-1975 gebouwd in opdracht van de Rijksgebouwendienst, (tegenwoordig Rijksvastgoedbedrijf) naar ontwerp van Ben Loerakker (VDL architecten: Verster, Dijkstra, Loerakker). Uitgangspunt bij het ontwerp was dat de looproutes van de rechters en het publiek gescheiden waren, maar dat de bezoekers wel een idee kregen van de gang van zaken bij de rechtspraak. De hal vormt een vide van drie (kantoor)lagen en maakte afzonderlijke verbindingen (loopbruggen) voor het publiek en de rechters mogelijk binnen dezelfde ruimte. De centrale hal is als een overdekte, opengewerkte binnenhal ontworpen met een cruciale rol voor het licht dat van boven en via de verdiepinghoge ramen tussen de zittingzalen naar binnen valt. In de opzet van het voormalige rechtbankcomplex is tevens een duidelijke scheiding gemaakt tussen de kantoorfunctie en de rechtspraak. De indeling en de aaneenschakeling van ruimten aan de hal, die afwisselend naar buiten of naar binnen zijn gericht en veel of weinig daglicht ontvangen, is nog goed te ervaren.



Afbeelding: foto van het Atrium in de huidige rechtbank

Het gebouw stamt inclusief afwerking met kaal zichtbeton, wandkunst en lampen voor het belangrijkste deel uit de bouwtijd. De belangrijkste wijziging aan het gebouw is de uitbreiding aan de zuidzijde met een nieuw bouwvolume en een nieuwe entreehal uit de vroege jaren negentig. Hierbij werd vrijwel de gehele zuidelijke entreegevel verwijderd en de belangrijkste toegang tot de centrale hal naar de eerste verdieping werd verplaatst. Met de bouw van de nieuwe entreehal werden nieuwe trappen aangebracht en door middel van loopbruggen aan vijf nieuw ingerichte zittingzalen in de kantoororen verbonden. Hiertoe is een deel van de oorspronkelijke vensters vervangen door deuren. In de zuidelijke zaal op de begane grond werd een tussenverdieping met een publieke tribune aangebracht. Het oorspronkelijke centrum van ontvangst en ontmoeting werd door deze toevoeging verplaatst naar de nieuwe uitbreiding. Bij de uitbreidingen is het parkeerdek vergroot tot verdeelplein, aansluitend op de toegangen van de verschillende gebouwen. Het verdeelplein was zowel voor auto's als voetgangers toegankelijk. Ook onder het plein zijn parkeerplaatsen; de parkeergarage onder het kantongerecht was te bereiken via de hellingbanen aan de oostzijde.

Het parkeerdek is in het recente verleden gesloopt. Het bouwdeel uit de jaren zeventig is aan de buitenzijde voorzien van een keimlaag.

Waardering

Parnassusweg 220 heeft een hoge monumentwaarde vanwege het exterieur, de hoofddraagconstructie met hoofdtrappen en oorspronkelijke loopbruggen, de plattegrond met indeling en de ruimtewerking met lichtinval van de centrale hal. De interieurafwerking uit de bouwtijd, onafgewerkt zichtbeton, wandkunstwerken en lampen, heeft eveneens een hoge monumentwaarde. De secundaire trappenhuizen hebben een positieve monumentwaarde. De toevoegingen uit de jaren negentig zijn van

indifferente waarde.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

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

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand beschouwd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval.

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

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

Gezien de ligging in de nabijheid van de rijksweg A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt, valt een stijging van het groepsrisico als gevolg van de realisatie van het plan niet uit te sluiten. In het plangebied worden geen risicovolle bedrijven of activiteiten toegestaan.

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Algemeen

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaan uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid bij het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen.

In verscheidene besluiten is gedefinieerd wat onder (beperkt) kwetsbare objecten moet worden verstaan. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld gebouwen bestemd voor het verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten of gebouwen waar doorgaans grote aantallen personen aanwezig zijn, zoals kantoorgebouwen groter dan 1500 m², winkelcentra, maar ook grootschalige kampeer- en recreatieterreinen. Woningen, woonschepen en woonwagens zijn eveneens kwetsbare objecten, tenzij het gaat om verspreid liggende woningen, woonschepen of woonwagens; dat zijn beperkt kwetsbare objecten. Kleinere kantoorgebouwen, winkels en sporthallen zijn eveneens beperkt kwetsbare objecten. Om effectief omgevingsgericht beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar kwetsbare objecten aanwezig zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan locaties waar zich ongevallen kunnen voordoen. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

Binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw programma voorzieningen toegevoegd ter vervanging van de rechtbank. Om die reden is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid aan de hand van het toe te voegen programma in combinatie met het eerder uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek in het kader van bestemmingsplan Zuidas-Parnas.

11.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

11.2.2.1 *Besluit externe veiligheid transportroutes*

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

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

Er geldt tevens een motiveringsplicht als nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten in de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

Plasbrandenaandachtsgebieden

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

11.2.3 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied (dit is het gebied waarbinnen de mate van waarschijnlijkheid van een fatale afloop voor personen bij een ongeval 100% is);
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10-8 per jaar is;
- het GR is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

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

In en nabij het plangebied bevinden zich geen transportleidingen voor gevaarlijke stoffen, die vallen onder de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

11.3 Beleid

11.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

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

Voor de A10 Zuid geldt dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. Met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is overeenstemming bereikt over het reduceren van risico's langs de A10 Zuid. De aanleg van de Westrandweg is hier een voorbeeld van. De Westrandweg biedt de mogelijkheid om de A10 Zuid te ontlasten.

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

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

11.4 Resultaten onderzoeken

11.4.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft in 2010 een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico (GR) als gevolg van de Zuidasontwikkeling en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie Bijlage 10).

Het projectgebied van Zuidas ligt binnen het externe veiligheid-invoedgebied van de A10 zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het GR worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de deelgebieden. De verschillende onderdelen van de Zuidasbrede inventarisatie kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende deelgebieden: Amsterdam RAI, Fred. Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10-6 contour aanwezig. Langs de A10 zuid is daarom geen plaatsgebonden 10-6 contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de deelgebieden. De realisatie van de programma's van de deelgebieden leidt wel tot een toename van het GR en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende projecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het GR. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. In paragraaf 9.5 wordt nader op de planspecifieke maatregelen ingegaan.

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

- de realisatie van project Zuidasdok zorgt dat de tunnel van de A10 Zuid ingedeeld wordt als categorie C, zodat het vervoer van GF3 (waaronder LPG) niet meer over de A10 Zuid zal plaatsvinden;
- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

11.4.2 Projectspectief onderzoek

Door en nabij het plangebied loopt een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen 200 m van de noordelijke rijstrook van de A10-Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing is inzicht in de externe veiligheidsrisico's nodig. In de rapportage van AVIV d.d. 20 juli 2021 (zie Bijlage 11) worden de resultaten van de risicoberekeningen gepresenteerd. Geconcludeerd wordt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor het museum. Wat betreft het groepsrisico is het resultaat van het onderzoek dat in de huidige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden met een factor 20.1 en dat door realisatie van het plan het groepsrisico niet wijzigt. Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. Omdat het groepsrisico groter is dan de oriëntatiewaarde, is een verantwoording groepsrisico vereist. Na aanleg van Zuidasdok neemt het groepsrisico af tot meer dan 100 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Het plasbrandaandachtsgebied vormt geen belemmering voor het plan.

11.5 Verantwoording

11.5.1 De verantwoordingsplicht

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- vaststellen van de risico's van de huidige situatie;

- vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- maatregelen ter beperking van de risico's;
- mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Hieronder wordt ingegaan op de mogelijk te nemen maatregelen. Het gaat daarbij om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid. Ook wordt ingegaan op de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Tevens zal daarbij het advies van de regionale brandweer aan de orde komen.

11.5.2 Bronmaatregelen

Routing vervoer van gevaarlijke stoffen

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

Ontwikkeling Zuidasdok

Ten tijde van het opstellen van deze verantwoording is het Tracébesluit Zuidasdok getekend. In het Tracébesluit staat vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C. Voor categorie C is vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen niet toegestaan. Dit betekent dat onder andere LPG niet mag worden vervoerd door de tunnel, met als gevolg dat het GR afneemt. Vervoer van benzine en diesel is wel toegestaan.

11.5.3 Effectmaatregelen

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

11.5.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

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

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

Voldoende bedrijfshulpverleners

In het museum dienen voldoende bedrijfshulpverleners aanwezig te zijn met voldoende bijgehouden kennis om in het geval van een calamiteit adequaat te kunnen optreden. Deze gebouwen kunnen dan snel en onafhankelijk van de hulpdiensten geëvacueerd worden. Het opstellen van noodplannen waarin scenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen zijn hierbij belangrijk.

Gebouwwitgangen haaks op de risicobron

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

Gebiedsontsluiting

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

11.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de Zuidasbrede inventarisatie nader toegelicht.

Bereikbaarheid

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

Bluswatervoorziening

In hoofdstuk 6 van de Zuidasbrede inventarisatie wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam (Bluswatervoorzieningen in de Zuidas, februari 2008) blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer. Er is overleg met de brandweer over de ontwikkelingen aan de Zuidas waar dit plan onderdeel van is.

Hulpverleningscapaciteit

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

11.5.6 Advies Regionale Brandweer

Op 4 augustus 2021 heeft de Brandweer op verzoek van de gemeente geadviseerd over het aspect externe veiligheid met betrekking tot het project. De Brandweer heeft in haar advies aangegeven dat de Veiligheidsregio in het verleden al geadviseerd heeft over externe veiligheid op het bestemmingsplan Zuidas-Parnas. Dit advies is nog steeds actueel en de Brandweer heeft voor de nieuwe ontwikkeling geen aanvullende opmerkingen. De Brandweer verwacht dat gezien de afstand tot de risicobron (transport gevaarlijke stoffen over de A-10 Zuid) de impact van een mogelijk ongeval met gevaarlijke stoffen op het plangebied gering zal zijn.

11.5.7 Overwegingen

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

Het feitelijke GR zal, mede door de ontwikkeling van Zuidasdok, in de nabije toekomst beduidend onder het berekende GR liggen.

De ontwikkeling van kavels langs de A10, als onderdeel van Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet maakt daarvan onderdeel uit. De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

11.6 Conclusie

Het te ontwikkelen museum en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot ruim over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen. De aspecten zoals beschreven in dit hoofdstuk 11 zijn hierbij betrokken.

De ontsluiting van het plangebied en de ligging van de entrees van de gebouwen bieden voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor de hulpverlening.

Hoofdstuk 12 Hoogbouwaspecten

12.1 Bezinning

De bouwhoogte van de bestaande hoogbouw wordt vergroot tot vanaf NAPeter hoogte. Om de effecten op de bezinning in de omgeving in beeld te brengen is door planologisch adviesbureau Van Riezen & Partners een bezonningsstudie uitgevoerd (zie Bijlage 12). Daaruit blijkt dat het nieuwe rechtbankgebouw zuidelijk van Parnassusweg 220 op alle momenten in het jaar en op alle tijdstippen bepalend is voor de schaduw van de woningen ten noorden van het plangebied. De hogere bouwhoogte die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is daarop niet van invloed. Het bestemmingsplan leidt dan ook niet tot vermindering van de bezinning van woningen in de omgeving.

12.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

12.2.1 Regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WL). Met het Lib wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het Lib bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

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

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

In artikel 8.8, eerste lid, van de WL is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan in strijd zijn met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

12.2.2 Uitwerking in bestemmingsplan

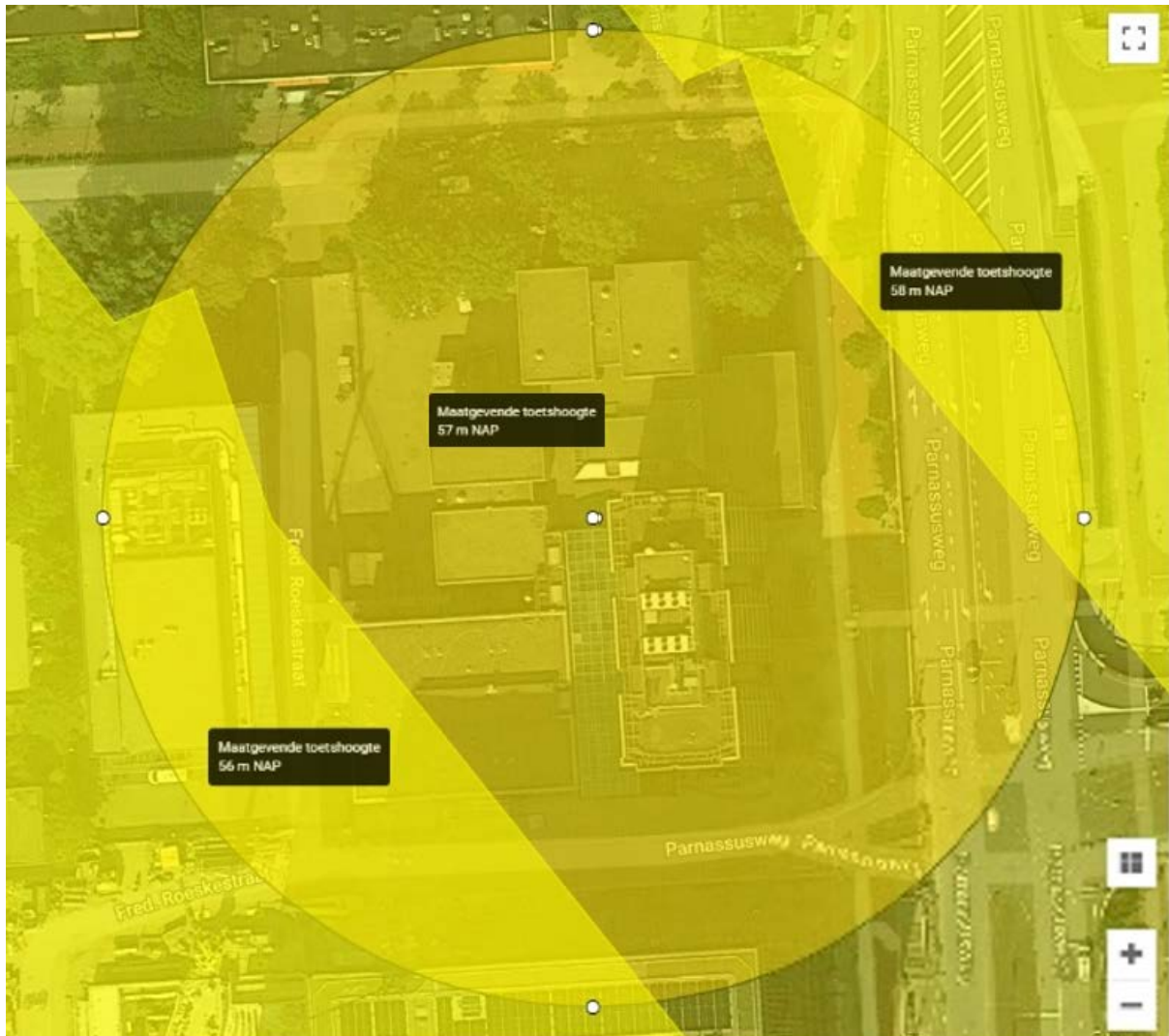
Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het Lib.

Hoogbouwkader Zuidas

Op 5 november 2014 heeft de Gemeenteraad het Hoogbouwkader Zuidas vastgesteld. In het Lib is bepaald dat indien een object hoger is dan de maximale waarde (maatgevende toetshoogte), dit object is toegestaan indien het is opgenomen in het Hoogbouwkader Zuidas. Dit geldt eveneens voor de maatgevende toetshoogte radar, onder voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart, aan welke voorwaarde inmiddels is voldaan.

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het Lib geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, vierde lid van het Lib, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar (VVGB) als bedoeld in artikel 8.9 van de WI.



De maatgevende toetshoogte voor dit perceel is 56 tot 58 meter boven NAP. Het voorliggende bestemmingsplan is met een maximum bouwhoogte van 40 meter ruimschoots lager dan de maatgevende toetshoogte en voldoet dan ook aan het Lib.

Maatgevende toetshoogte radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het Lib zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het Lib objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de ILT blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.



De maatgevende toetshoogte radar voor dit perceel is 46 tot 47 meter boven NAP. Het voorliggende bestemmingsplan is met een maximum bouwhoogte van 40 meter ruimschoots lager dan de maatgevende toetshoogte radar en voldoet dan ook aan het Lib.

Hoofdstuk 13 Natuur en landschap

13.1 Algemeen

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

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

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

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

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. Deze blijft van kracht ook nu de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is vastgesteld (8 juli 2021), tot vervangend beleid is vastgesteld.

13.2 Toetsingskader

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

De Wet natuurbescherming (Wnb) heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming

In de Wnb zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringsstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

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

Soortenbescherming

De Wnb beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd totdat op de nieuwe gedragscode is beslist. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

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

13.3 Resultaten onderzoeken

13.3.1 Algemeen onderzoek Zuidas

Binnen Zuidas heeft een inventarisatie plaatsgevonden om inzichtelijk te maken welke beschermde soorten zich in het gebied (kunnen) bevinden (bijlage 18). Deze inventarisatie heeft geleid tot het rapport 'Inventarisatie beschermde soorten Wet natuurbescherming Zuidas-Zuidasdokgebied 2018' en dateert van december 2018. Kort gezegd volgt uit de inventarisatie dat van een aantal soorten uitgesloten kan worden dat zij in het gebied voorkomt. Voor een aantal soorten dient nader onderzoek te worden verricht.

Roofvogels

In 2016 is er begonnen met de inventarisatie van mogelijke roofvogelnesten in het Zuidas en Zuidasdokgebied. Het doel was om een dossier op te bouwen van nesten van roofvogels.

In 2018 is er voor het derde opeenvolgende jaar geïnventariseerd. In 2018 zijn de sperwer in het Beatrixpark, naast het bosje bij de RAI, en de boomvalk, in het Kenniskwartier Noord, niet meer aangetroffen. Bij de Europaboulevard, vlakbij station RAI, is wel een nest van een sperwer vastgesteld.

Vleermuizen

In 2015 is er door Ecoresult in een groot deel van het plangebied onderzoek gedaan naar viegroutes en foerageergebied. Gebaseerd op de uitkomsten van dit onderzoek is er een mitigatieplan opgesteld en heeft Zuidasdok voor het verwijderen van groen op de taluds ontheffing aangevraagd en gekregen. Eén van de maatregelen van het mitigatieplan is een driejaarlijkse monitor. Daarom is het onderzoek in 2018 op ongeveer dezelfde wijze herhaald. Conclusies zijn dat de onderdoorgang bij de Kleine Wetering nog steeds intensief door vleermuizen wordt gebruikt. Er hebben dan ook nog geen werkzaamheden plaatsgevonden. Ook boven de oost-west lopende waterpartijen in Buitenveldert viegen en foerageren nog veel vleermuizen. De taluds van de A10, bij Ravel, worden aanmerkelijk minder gebruikt. Vermoedelijk zijn de werkzaamheden in die omgeving daarvan de oorzaak.

Vanwege het belang van de onderdoorgang bij de Kleine Wetering wordt geadviseerd om na de start van de werkzaamheden op deze locatie te controleren of vleermuizen deze passage nog gebruiken en of de mitigerende maatregelen afdoende werken.

Kleine marters

Met de ingang van de Wet Natuurbescherming van 1 januari 2017 is er in de Provincie Noord-Holland geen vrijstelling meer bij ruimtelijke ontwikkelingen voor wezel, hermelijn en bunzing. Voor de werkzaamheden die onder het tracébesluit van Zuidasdok vallen is er wel een vrijstelling. Hiervoor is het Rijk het bevoegd gezag. Kleine marters worden soms wel gezien in het onderzoeksgebied, maar tot nog toe zijn er geen aanwijzingen dat ze daar een leefgebied hebben. Gericht onderzoek met cameravallen in het plangebied Ravel Zuidas heeft geen waarnemingen opgeleverd.

Iepenpage

Na waarnemingen van de iepenpage in 2016 en 2017 is er twijfel ontstaan of deze waarnemingen wel iepenpages betroffen en geen eikenpages. In 2018 is er op de locatie waar deze waarnemingen zijn gedaan niet met zekerheid een iepenpage vastgesteld. Omdat op deze locatie uitstekend waargenomen kan worden en de kruinen van de iepen in de taluds langs de A10 nauwelijks observeerbaar zijn is er het onderzoek naar iepenpages niet verder uitgebreid.

In het onderzoek zijn conclusies ten aanzien van de roofvogels, vleermuizen, marters en iepenpage opgenomen. De aanbeveling voor roofvogels en iepenpage luidt dat monitoring van de aanwezigheid van deze soorten gewenst is. Voor marters is verder onderzoek niet nodig. Met betrekking tot vleermuizen wordt aanbevolen om bij start van de werkzaamheden bij de onderdoorgang van de A10 bij de Kleine Wetering te monitoren of vleermuizen deze route nog gebruiken, zodat tijdig maatregelen getroffen kunnen worden.

13.3.2 Quick scan ecologie Parnassusweg 220

Door ecologisch adviesbureau Els&Linde is onderzoek gedaan naar de consequenties van de Wet Natuurbescherming voor de herontwikkeling van Parnassusweg 220. De ontwikkeling kan alleen doorgaan als deze niet in strijd is met de bepalingen als opgenomen in de Wnb, of als de benodigde vergunningen en/of ontheffingen worden verleend. Het onderzoek is op 19 juli 2021 afgerond (Bijlage 13). Uit de resultaten van de quick scan ecologie is gebleken dat de aanwezigheid van de huismus op een deel van het gebouw niet is uit te sluiten. Daarom is een afdoend onderzoek naar de huismus uitgevoerd, waarvan de rapportage is opgenomen als Bijlage 14. Uit het onderzoek is gebleken dat dat binnen de planlocatie geen huismussen voorkomen. Voor de werkzaamheden is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Er zijn met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid geen gierzwaluw of vleermuizen in het pand. Een aanvullend onderzoek naar deze soorten is niet nodig.

13.3.3 Gemeentelijk natuurbeleid

Negatieve effecten op beschermde bomen, de Ecologische Structuur en beschermde muurflora en orchideeën als gevolg van de ontwikkelingen zijn uit te sluiten. Hierop hoeven geen verdere toetsing of aanvullende maatregelen genomen te worden. Negatieve effecten op de Hoofdgroenstructuur zijn niet uitgesloten. Voor ingrepen die de Hoofdgroenstructuur aantasten is instemming nodig van de TAC (Technische Advies Commissie).

Rond het plangebied komen invasieve exoten voor zoals de Japanse duizendknoop. Het is van belang om rekening met deze woekerende en snelgroeiende soort te houden. Bij afgraven en vervoer van grond is het van belang om controles van de grond te doen. Ook moet het plangebied op de soort gemonitord worden. Bij een kleine besmetting is het bestrijden van de soort nog relatief goed uitvoerbaar.

Voor het plangebied zijn enkele natuurkansen te signaleren, namelijk de volgende:

- Het inbrengen van nestgelegenheid voor vogels door het ophangen van nestkasten
- Het inbrengen van verblijfplaatsen voor vleermuizen door het ophangen van platte kasten aan gebouwen en/of bolle kasten aan bomen
- Het aanplanten van inheemse bomen en struiken om de biodiversiteit te verhogen. Hierop komen onder andere insecten en vogels af
- Bij nieuwe bebouwing het aanbrengen van groene daken
- De oevers van de wetering aan De Boelelaan ecologisch waardevol maken door beschoeiing te vervangen door ecologische oevers.

13.3.4 Stikstofdepositie

De bebouwing aan de Parnassusweg 220 is niet gelegen in of direct aan de rand van een Natura 2000 gebied of aangewezen als (onderdeel van) Natuurnetwerk Nederland (NNN), weidevogelleefgebied of een natuurverbinding. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied betreft het Markermeer & IJmeer en ligt op een minimale afstand van 8 kilometer van de projectlocatie. Dit gebied is niet gevoelig voor de stikstofdepositie. Het gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en het gebied Oostelijke Vechtplassen ligt op resp 11 en 13 kilometer en deze zijn de meest nabij gelegen stikstofgevoelige gebieden.

Het projectgebied ligt aan de Zuidas in Amsterdam en bevat geen elementen die de specifieke waarden van het Natura 2000 gebied versterken en hebben dan ook geen functie voor in de Natura 2000 gebied aangewezen habitatsoorten, habitattypen of vogelrichtlijnsoorten.

Ook met betrekking tot externe effecten door de uitstoot van stikstof, wordt gezien de afstand van ten minste 8 kilometer tot het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied en de relatief kleine omvang van het project niet verwacht dat de nieuwbouw een negatief effect heeft op in Natura 2000 gebieden aanwezige stikstofgevoelige habitattypen. Daarbij zal de nieuwbouw duurzaam worden opgeleverd, waardoor er geen sprake meer zal zijn van een stikstofuitstoot door cv-ketels.

Op grond van de Wet Natuurbescherming zoals deze geldt per 1 juli 2021 is de stikstofdepositie vanwege de sloop- en aanlegfase vrijgesteld van beoordeling, maar is wel onderzoek noodzakelijk naar de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase. Dat heeft plaatsgevonden in het memo dat is opgenomen in Bijlage 6 door Ingenieurs- en adviesbureau Cauberg Huygen. In de berekening van de gebruiksfase is ervan uitgegaan dat het gehele project aardgasloos wordt uitgevoerd, hierdoor is geen sprake van gebouwgebonden emissies. Daarnaast zijn er geen parkeerplaatsen voor auto's voorzien. In de gebruiksfase is echter wel rekening gehouden met voertuigbewegingen door bijvoorbeeld bezoekers en medewerkers die in de omgeving parkeren. In voormelde gebruiksfase is daarom alleen sprake van emissies door verbrandingsmotoren van voertuigen. In de berekening is uitgegaan van een worstcase situatie. Hierbij is voor de bepaling van de verkeersgeneratie van het plan, uitgegaan van een 'standaard' situatie waarbij wel parkeergelegenheden zijn voorzien. Voor de worstcase situatie is uitgegaan van 170 verkeersbewegingen per etmaal, waarvan 160 personenauto's en 10 vrachtwagens. Dit resulteert in 160 lichte voertuigen en 10 zware voertuigen. Voormelde uitgangspunten zijn verwerkt in Aeries Calculator v2020. Uit de berekening blijkt dat de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Een aanvraag vergunning ingevolge de Wnb kan daarom achterwege blijven.

13.4 Conclusie

Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt de Wet natuurbescherming en het gemeentelijk natuurbesluit in acht genomen. Dit betekent dat indien nader onderzoek voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijk is, deze onderzoeken ook worden uitgevoerd. De verwezenlijking van het voorliggende bestemmingsplan staat dat echter niet in de weg.

Uit onderzoek blijkt dat het project dat het bestemmingsplan mogelijk maakt niet leidt tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden

Hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

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

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

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

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

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

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

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

14.2 Regelgeving

14.2.1 Waterwet

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

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

14.2.2 Waterbesluit

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

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. het IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en het IJmeer, de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten IJ, het Afgesloten IJ en het Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het Rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk. Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist.

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

14.2.3 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de behartiging van aan het waterschap opgedragen taken. Op 1 november 2019 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden.

De Keur van het Hoogheemraadschap AGV is gericht op het beschermen van de wateraanvoer en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13, onder a, van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen.

Legger

De legger is een openbaar register van het Hoogheemraadschap AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen en dient als uitwerking van de Keur. Op grond van de legger is een klein deel van het plangebied gelegen binnen het beschermingsregime van de Keur. In dit bestemmingsplan is voor deze gronden, net als in het voorgaande bestemmingsplan, de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' toegekend. Voor het voorgenomen bouwplan is dat niet van invloed, het bouwplan is evenmin van invloed op de waterkering.

14.3 Beleid

Nationaal Waterplan 2016-2021

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- a. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- b. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater

- c. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- d. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- e. Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen wateren waar nationale belangen een rol spelen.

Provinciale watervisie 2021

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

Thema Veilig

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

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

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

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

Waterbeheerplan Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek 2016-2021

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

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

Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

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

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRA) 2016-2021 staat vermeld hoe deze drie

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

Stedelijk afvalwater

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

Hemelwater

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

Grondwater

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

Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De visie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd. De visie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden.

Met de Watervisie wil de gemeente bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooien en te realiseren. Voor nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen de gebruikelijke (planologisch-juridische) procedures te worden gevolgd.

Programma Rainproof

Waternet heeft het initiatief genomen het programma Amsterdam Rainproof op te zetten, als start van een maatschappelijke beweging om de stad en de stedelingen regenbestendiger te maken. Grondslag voor het initiatief is de gemeentelijke zorgplicht voor doelmatig en doeltreffend afvoeren van hemelwater welke Waternet namens de gemeente Amsterdam uitvoert. In Amsterdam Rainproof wordt dit ingevuld door het faciliteren van de beweging, die na de looptijd van het programma op eigen kracht verder gaat. Amsterdam Rainproof wil met doelgroepen als huishoudens, bedrijven, instellingen en overheid een platform bouwen om alle Amsterdammers te verleiden tot regenbestendig handelen. Amsterdam Rainproof staat daarmee niet alleen voor het fysiek veranderen van de stad, maar juist ook voor een mentale verandering in het denken en doen (of juist laten) van haar inwoners, haar ondernemers en haar instellingen. Je bent regenbestendig als je bewust bent van de gevolgen, bewust bent van de mogelijkheden en kansen om nuttig met regenwater om te gaan en er naar handelt of juist niet. In het laatste geval accepteer je dan de gevolgen.

Het programma richt zich primair op de opgave van (zeer) hevige regenbuien. Raakvlakken met andere water- en milieuthema's als klimaatadaptatie, grondwateroverlast en -onderlast, waterkwaliteit, waterbestendig maken van de stad, hittebestendigheid en duurzame energie worden alleen benut als er een zinvolle relatie is tussen de processen (bijvoorbeeld communicatie uitingen en of gezamenlijke

bijeenkomsten) en doelstellingen en de oplossingen van de andere thema's.

Amsterdam Rainproof richt zich in eerste instantie tot het stedelijk grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het past in de 800 jaar lange traditie waarin Amsterdam als verantwoordelijke hoofdstad van Nederland Waterland functioneert: ondernemend en pro-actief. Voor het behoud van deze vooraanstaande positie is een succesvol Amsterdam Rainproof van groot belang. De aanpak van Rainproof is kopieerbaar naar andere steden in Nederland en daarbuiten.

Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

Op 7 oktober 2021 is het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders vastgesteld door de raad. Op grond van dit paraplubestemmingsplan dient voor kelders groter dan 300 m² met behulp van een geohydrologisch onderzoek te worden aangetoond dat de kelders grondwaterneutraal gerealiseerd zal worden. De kelderbouw dient grondwaterneutraal te gebeuren. Dit betekent dat de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.

Op 7 september 2021 is de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld door het college. Deze Beleidsregel betreft een beleidsneutrale samenvatting van het afwegingskader in concrete beleidsregels.

In het voorliggende bestemmingsplan is een binnenplanse afwijking opgenomen voor (uitbreiding van) kelders waarbij de eis van grondwaterneutraal bouwen conform het afwegingskader en het paraplubestemmingsplan is opgenomen.

Waterbeleid Zuidas

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

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

Binnen Zuidas wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en

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

14.4 Grondwater

14.4.1 Uitgangspunten en beleid

De gemeentelijke grondwaternorm is vastgelegd in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021. Waternet treedt op als handhaver van dit beleid in gevolge de gemeentelijke zorgtaak voor grondwaterbeheer. Voor de binnenstedelijke herontwikkeling wordt een minimale ontwateringsdiepte van 0,7m gehanteerd. Bij kruipruimtelos bouwen is de norm voor de ontwateringsdiepte 0,50m ten opzichte van het maaiveld en bij bouwen met kruipruimte is dit 0,90m. Onder de ontwateringsdiepte wordt verstaan: de afstand tussen de bebouwing en de freatische grondwaterstand.

Klimaatadaptiviteit en hemelwaterbestendigheid (Rainproof) zijn als noodzakelijk beschouwd. Een toekomstige toename van de neerslag en grondwaterstijging leidt tot de noodzaak om overtollig hemelwater te infiltreren in de bodem. Hiervoor is een ontwatering van meer dan 90 cm gewenst. Het is niet wenselijk door kelderbouw een deel van de beschikbare ruimte voor klimaatadaptiviteit op te souperen, tenzij er altijd minimaal 90 cm ontwatering resteert. Er zijn geen maatregelen noodzakelijk als in een buurt de toekomstige ontwatering groter dan 100 cm is

In de nieuw in te richten gebieden moet de gemeentelijke ontwateringsnorm in principe door duurzame maatregelen gehandhaafd worden. Watergangen, grondverbetering, grindkoffers (onder voorwaarden) en ophogen worden als duurzame maatregelen genoemd. Drainage wordt, buiten sportvelden en tijdelijke bouwsituaties, expliciet verboden (in de keur). Dit onderwerp wordt ook uitvoerig beschreven in hoofdstuk 3 van het afwegingskader.

14.4.2 Onderzoek

TAUW heeft een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor het project. Aanleiding tot het geohydrologisch onderzoek is de realisatie van nieuwe bebouwing met een verdiepte ligging van de kelder. De uitbreiding van de kelder wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt met binnenplanse afwijking, niet met direct recht. Het geohydrologische onderzoek is aan deze plantoelichting toegevoegd als Bijlage 15.

Om de effecten van de kelder op de geohydrologische situatie te bepalen, is gebruik gemaakt van een grondwatermodel waarmee verschillende effecten op de grondwaterstroming zijn gesimuleerd. Het model is geijkt op basis van gemeten grondwaterstanden in het freatisch pakket in de omgeving van de onderzoekslocatie. Het resultaat van de ijking wordt als voldoende geacht om verdere berekeningen uit te voeren. Bekend is dat dit specifieke gebied een complexe grondwaterstroming betreft.

Samenvatting resultaten berekeningen en scenario's

Uit de berekeningen blijkt dat zowel in de huidige als toekomstige klimaatscenario's de grondwaterstand 5 à 10 cm stijgt aan de 'bovenstroomse' zijde van het pand (noordkant). Aan de 'benedenstroomse' zijde (westkant) vindt bij het huidige klimaat een verlaging van 5 cm plaats en bij het toekomstige klimaat lokaal 10 cm. De nieuwe kelder is richting het noordwesten uitgebreid en sluit daarnaast de ophooglaag volledig af. Daardoor treedt barrièrewerking op. Aan de zuidkant van de kelder zijn in de huidige situatie al damwanden aanwezig die de ophooglaag afsluiten. Hier verandert dus eigenlijk niets.

Door de aanleg van drainagezand aan de noord-, zuid- en westzijde wordt er een flux rond de kelder geïntroduceerd. Hierdoor kan de barrièrewerking van de kelder worden geneutraliseerd. Het resteffect van de diepere kelder en nieuwe damwanden blijft daardoor beperkt tot een kleine stijging van de grondwaterstand bij de inham aan de noordzijde van de nieuwe kelder.

Conclusie afwegingskader en paraplubestemmingsplan grondwaterneutrale kelders in relatie tot resultaten onderhavig onderzoek

De locatie valt binnen een gebied waar de bouw van een diepere kelder mogelijk is, mits de benodigde grondwaterneutrale maatregelen worden getroffen. Binnen de specifieke buurt Zuidas-Noord waar de toekomstige kelderlocatie onder valt is sprake van een complexe grondwaterstroming.

Dit kwam ook naar voren bij de gebiedsinventarisatie van dit onderzoek en de ijking van het lokaal opgezette grondwatermodel en heeft met name te maken met het grote grondwaterverhang tussen de twee verschillende waterpeilen (-0,4 m NAP t.o.v. -2,0 m NAP). Voor de buurt Zuidas-Noord geldt voor kleine kelders (kleiner dan 300 m²) maatregel 2 (locaties waar de grondwaterstroming complex is). Kleine veranderingen van de grondwaterstand zijn daarom al ongewenst. Hier zijn specifieke aandachtspunten van toepassing en geldt een standstill-kD. Hierbij moet de initiatiefnemer op zijn kavel een geohydrologisch onderzoek inclusief boringen uitvoeren. Op basis van dit onderzoek moet de standstill-kD worden vastgesteld. Ook voor kelders groter dan 300 m² is een geohydrologisch onderzoek vereist.

Om verdere problemen met onderlast of overlast te voorkomen dient men het doorlaatvermogen terug te brengen dat voor de bouw van de kelder aanwezig was. De grondwatersituatie blijft dan gelijk. Een voorbeeld om de grondwatersituatie niet te verslechteren en toekomstbestendig te maken is het toepassen van grindomstorting. Zoals in dit rapport aangetoond zal dat een positief effect hebben in huidige en toekomstige situaties op de grondwaterstroming. Andere oplossingen om de grond rondom de kelder waterpasserend te kunnen realiseren worden in hoofdstuk 3.2.1. van het afwegingskader behandeld. In hoofdstuk 3.2.2. van het afwegingskader worden vervolgens de vereisten benoemd om de locatie grondwaterneutraal in te richten. Deze generieke maatregelen gelden niet voor kelders groter dan 300 m². Voor die kelders zal altijd met een geohydrologisch rapport aangetoond moeten worden welke maatregelen getroffen worden om de kelder grondwaterneutraal te realiseren. Dat is in dit geval ook gebeurd, er ligt een geohydrologisch rapport waarin maatregelen genoemd zijn. Het is belangrijk dat bij het definitieve ontwerp van de kelder en de praktische uitvoering (b.v. correcte toepassing van damwanden indien die noodzakelijk blijken voor de realisatie van de kelder) hiermee rekening gehouden wordt.

Advies standstill-kD

Het toepassen van een grindkoffer met een relatief hoge kD waarde (75 m²/dag) heeft een mitigerend effect op de verwachte grondwaterstandsverandering door de nieuwe kelder. Het effect van barrièrewerking van de nieuwe kelder wordt vrijwel geneutraliseerd. Dit blijkt zowel uit de waterbalans als uit het effect op de grondwaterstand. Na toepassing van de grindkoffer is er lokaal nog een klein resteffect op de grondwaterstand, maar dit blijft beperkt tot binnen de perceelgrenzen van de twee percelen waarop de kelder ligt.

Met de grindkoffer als mitigerende maatregel is de kelder daarmee grondwaterneutraal voor alle (klimaat)scenario's.

14.5 Watertoets

De watertoets is uitgevoerd door ingenieursbureau Tauw en is bij deze plantoelichting gevoegd als Bijlage 16. Naar deze bijlage wordt korthedshalve verwezen. Deze watertoets maakt integraal deel uit van de afweging omtrent de aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 Algemeen

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

15.2 Toetsingskader

Provincie: Omgevingsverordening NH 2020

De provincie heeft ervoor gekozen zich tijdig voor te bereiden op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarom is vooruitlopend op de komst van de Omgevingswet vorm gegeven aan de kerninstrumenten van de provincie van deze wet: de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening integreert 21 verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, waaronder de oude Provinciale Ruimtelijke Verordening. Regels die meer gericht zijn op het hoe (hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving) dan op het wat (verbodsbepalingen en uitzonderingen daarop). Regels die zich meer richten op het doel dan op het middel. De verordening is een weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van landelijk gebied. De regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Het toepassingsbereik en het oogmerk van deze verordening is ruim. De verordening richt zich op de hele fysieke leefomgeving, met als oogmerk zowel het bereiken en borgen van goede omgevingskwaliteit, het behoud van biodiversiteit als ook het gebruiken van de leefomgeving voor het bereiken van maatschappelijke doelen.

In de Omgevingsvisie NH 2050 is de doelstelling opgenomen van een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. Dat geldt voor de stad, land en infrastructuur. Het gaat om het voorbereid zijn op wateroverlast, hittestress, verdroging en verzilting en het beperken van de gevolgen van overstromingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden aangezien het gevolgen kan hebben voor locatiekeuze, inrichting van de openbare ruimte en het ontwerp van gebouwen.

In 2050 wil Noord-Holland klimaatneutraal en circulair zijn. Het doel is de CO₂-uitstoot door het gebruik van fossiele brandstoffen verminderen. Daarbij dienen we bestand te zijn tegen extreme weersveranderingen. Dat heeft gevolgen voor bijvoorbeeld wonen, werken, vervoer en landbouw. Daarom wordt gewerkt aan de energietransitie, aan een circulaire economie, duurzaam wonen en duurzame infrastructuur. Het energienetwerk wordt op deze veranderingen voorbereid. De provincie draagt bij aan innovatieve technologie om deze doelen te bereiken.

In paragraaf 15.4 wordt weergegeven hoe in de planvorming rekening wordt gehouden met aspecten van de fysieke leefomgeving, zoals circulariteit, duurzame mobiliteit, groen op daken, waterberging en energie. Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met deze doelstellingen.

Gemeentelijk beleid: Agenda Duurzaamheid

Duurzaamheid staat ook hoog op de Amsterdamse agenda. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. De inhaalslag wordt behaald in goede samenwerking met partners uit de stad (de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen). Niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook door de energie en doorzettingskracht die al aanwezig is in de samenleving te versterken. Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld (Agenda Duurzaamheid). De Agenda Duurzaamheid is uitgerust met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Bij de vertaling van deze vijf thema's in ambities en doelen is de onderlinge samenhang en de samenhang met andere beleidsdoelen betrokken. In de Agenda Duurzaamheid is beschreven hoe met een integrale aanpak de doelen worden

gerealiseerd, bijvoorbeeld door in te gaan op de financiering van de transitie naar een duurzaam Amsterdam en door het monitoren van het proces voor te stellen. De agenda besluit met een uitvoeringsprogramma samengevat op doelen, richting en maatregelen.

Gemeentelijk beleid: Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal

De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitedocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart worden de belangrijkste ingrediënten beschreven van de strategie om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. De Routekaart is op 3 maart 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

Vergelijkbaar met de landelijke systematiek wordt gewerkt langs vier transitiepaden naar een klimaatneutrale stad: de gebouwde omgeving, mobiliteit, elektriciteit en haven & industrie. Binnen deze transitiepaden wordt in 16 pijlers beschreven wat we gaan doen om tot CO₂-reductie te komen.

15.3 Duurzaamheid in Zuidas

15.3.1 Visie Zuidas

In de Visie Zuidas zijn de ambities op het gebied van Duurzaamheid, Groen en Water vastgelegd. Deze zijn opgehangen aan een aantal aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. De aandachtsgebieden zijn:

1. Energie;
2. Mobiliteit;
3. Circulair bouwen en afval;
4. Groen;
5. Water;

Een duurzame Zuidas betekent een groene, gezonde, schone en energie neutrale leefomgeving. Samen met bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties wordt dit in de praktijk gebracht. Dat betekent onder andere dat gewerkt wordt aan duurzame energieopwekking, energiebesparing, schone lucht, een klimaatbestendige stad en een circulaire economie (Agenda Duurzaamheid).. Duurzaamheid is dan ook een vast onderdeel van alle plannen in Zuidas, zowel in de gebouwen als op straat. Ook de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief groen en water in Zuidas is hierbij een belangrijke voorwaarde. Dat is niet alleen belangrijk vanwege recreatieve functies, maar water en groen hebben een dempende werking op temperaturen in de stad en kunnen effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, gevarieerd en goed verbonden groen en water belangrijk voor een divers dieren- en plantenleven.

15.4 Doorwerking planvorming

Bij het planvormingstraject van het bouwplan speelt duurzaamheid een rol, bijvoorbeeld ten aanzien van energie, waterprestatie, mobiliteit, circulariteit en groene daken. Hierover worden bij de verdere ontwikkeling en uitwerking afspraken gemaakt.

Energie

Het gebouw wordt aangesloten op een WKO installatie. Voor de AiRfunctie wordt stadsverwarming toegepast. Het project is daarmee volledig aardgasvrij. Op basis van de regelgeving zijn er geen BENG eisen. Wel is er in het ontwerp rekening gehouden met het minimaliseren van CO₂ uitstoot tijdens de exploitatie.

In het klimaatontwerp is uitgegaan van adaptieve comfortbenadering. Het opdelen van het gebouw in verschillende temperatuurzones biedt mogelijkheden om een zeer energiezuinig gebouw te maken. De natuurlijke schommelingen in het klimaat tijdens het gebruik draagt bij aan de gezondheid en het comfort van de gebruikers. Om oververhitting te voorkomen wordt geen traditioneel, gesloten gebouw gemaakt met airconditioning maar veel meer gebruik gemaakt van open ruimten die met elkaar in verbinding staan in combinatie met hoge ventilatievouden. Luchtbeweging over blootgestelde huidoppervlakten is een zeer effectieve en tegelijkertijd energiezuinige manier van koelen. Uitgangspunt

is: natuurlijke ventilatie waar het kan, mechanisch waar het moet. Plaatselijk worden hele hoge klimaatseisen (ASHRAE klasse A) behaald voor de conservering van de waardevolle kunst, maar dan ook op zo manier dat alleen de kunst wordt geklimatiseerd en niet een gehele ruimte. Ook dit bespaart veel energie in vergelijking met een traditionele museumbenadering.

Veel daglicht en dakopeningen verminderen het gebruik van kunstlicht. Samen met het toepassen van PV op een groot deel van de daken wordt een zeer hoge energiereductie bereikt. Vooruitlopend op de uitkomsten van de energieberekeningen die zullen worden gemaakt, is een energieneutrale ambitie voor deze transformatie aan de orde. Hierbij is aandacht voor het gebouwgebonden energiegebruik maar ook grotendeels het gebruiksgebonden energiegebruik (>75%).

Duurzame mobiliteit

- Het aantal autoritten naar de Parnassusweg 220 neemt zowel af wanneer parkeerplaatsen gerealiseerd worden, als wanneer geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bij het cultureel instituut zullen geen reguliere parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Ten behoeve van de toegankelijkheid van mindervaliden zullen mindervalidenparkeerplaatsen zich in de directe nabijheid (binnen de normafstand van 100 meter) bevinden.
- In lijn met gemeentelijke doelstellingen en passend bij de doelgroep zet Stichting Hartwig Art Foundation in op alternatieve (t.o.v. auto) vervoerswijzen zoals reizen per openbaar vervoer en per fiets.
- Het cultureel instituut is gelegen nabij een openbaar vervoersknooppunt. Het aanbod en de frequentie, dat in de loop der jaren verder versterkt is en zal worden, maakt het gebruik van openbaar vervoer nog aantrekkelijker.
- Stichting Hartwig Art Foundation zet in op een hoogwaardige fiets- en scootervoorziening met voldoende fiets- en scooterparkeerplaatsen en rekening houdend met verschillende soorten en maten. Daarnaast zijn er veel fietsparkeerplekken inclusief elektrische fietsen. Binnen het fietsparkeren wordt onderzocht of het mogelijk is om deelfietsen of deelscooters te voorzien.

Circulair bouwen en afval

Een relatief nieuwe ambitie van de gemeente Amsterdam binnen duurzaamheid is circulariteit. Een circulair gebouw is een gebouw dat ontworpen, ontwikkeld, beheerd en gebruikt wordt volgens het systeem van de circulaire economie en waarbij het voorkomen van grondstofuitputting centraal staat. Het doel is zo min mogelijk nieuwe grondstoffen te gebruiken en, daar waar producten, grondstoffen en/of systemen worden ingezet, deze zo lang mogelijk hoogwaardig in de keten te houden. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de hele levenscyclus van een gebouw, tot het einde van de functionele levensduur. Binnen circulariteit kunnen twee aspecten worden onderscheiden: de toegepaste materialen en het ontwerp van het gebouw. Materialen moeten zoveel mogelijk hergebruikt kunnen worden en toegepaste materialen dienen een zo laag mogelijke milieu-impact te hebben. De mate van circulair materiaalgebruik kan bijvoorbeeld blijken uit een materialenpaspoort en het percentage herbruikbaar materiaal. Het slim ontwerpen van gebouwen is belangrijk om gebouwen een lange levensduur te kunnen geven en circulariteit in de gebruiksfase vorm te geven. Het gaat hierbij om een modulaire en flexibele aanpak, waardoor gebouwen kunnen worden aangepast op nieuwe gebruikers en andere toepassingen.

Het project betreft een transformatie van een bestaand gebouw. De voormalige monumentale rechtbank wordt zoveel mogelijk intact gelaten en de ruimtelijke kwaliteit die het bezit wordt gebruikt voor de toekomstige functies. De aanbouw en opbouw is zo open mogelijk ontworpen met grote overspanningen en grote vrije hoogtes. Hierdoor is er een grote flexibiliteit in gebruik nu en in de toekomst.

Gebouw F op het terrein wordt gesloopt. Het beton uit dit gebouw wordt gebruikt als grondstof voor de aanbouw aan de voormalige rechtbank. Overige materialen voor de aanbouw en opbouw zijn zoveel mogelijk gerecyclede of biobased grondstoffen zoals 100% gerecycled staal en FSC hout. Uitlopende materialen worden niet toegepast. In de detaillering wordt gekeken naar demontabele oplossingen.

Voor het project is een MPG berekening niet verplicht. Naar verwachting zal door hergebruik van het bestaande gebouw een MPG van 0,8 gerealiseerd worden. Voor toekomstig hergebruik van materialen wordt een materialenpaspoort voor het gebouw gemaakt.

Daken

Er is sprake van een efficiënt en doelmatig gebruik van de daken voor ten minste één van de volgende doeleinden, bijvoorbeeld zonnepanelen, groen of wateropvang. Waarbij rekening moet worden gehouden met:

- Op daken tot een hoogte van 50 meter moet een minimum percentage van het dakoppervlak een intensieve hoogwaardige dakbegroeiing krijgen.
- Een intensieve, hoogwaardige dakbegroeiing bestaat uit een grote variatie van beplanting, uiteenlopend van vaste planten tot houtige gewassen, die gedurende alle jaargetijden een fraai beeld geeft.
- De groene daken zijn toegankelijk en worden ingericht als dakterras- en tuin.
- Technische voorzieningen op het dak vormen een integraal onderdeel van het daklandschap en sluiten in verschijningsvorm aan bij de architectuur van het gebouw (aan het zicht onttrokken).

Waterprestatie

Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen. Onderstaande eisen gelden hiervoor:

- De minimale waterberging op het kavel wordt bepaald door per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater vertraagd de opvolgende 60 uur af te voeren
- Watergebruik moet worden beperkt. Waterbesparende maatregelen, zoals hergebruik van douchewater voor toiletspoeling of schoonmaak of de opvang van regenwater moeten worden toegepast.

Er wordt een waterbuffer in de kelder gemaakt, groot om regenwater te bufferen conform de richtlijnen van de gemeente Amsterdam. Pas bij extreme situaties wordt overtollig regenwater afgevoerd op het riool.

De hoeveelheid verhard oppervlak op de locatie neemt door het project niet toe, het is de ambitie om juist meer onverhard, groen oppervlak toe te voegen. Tevens wordt onderzocht om aan de noord, west en zuidzijde grindkoffers te realiseren om water te infiltreren in de bodem. Een deel van het dak wordt als groen dak uitgevoerd wat tevens een buffer voor regenwater is.

Met deze maatregelen wordt de riolering deels ontlast en de afvoer van het overige regenwater sterk vertraagd. Grindkoffers en groen houden tevens water langer vast voor de droge periodes.

Het maken van groen en grindkoffers naast het gebouw en groen op een deel van het dak zorgt er voor dat het gebouw hittestress in de bebouwde omgeving voorkomt. Er wordt tevens onderzoek gedaan naar de kleur van de gevel en van de PV panelen: een lichte of zelfs witte kleur voorkomt plaatselijke extreme opwarming.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Totstandkoming planregeling

De planregeling van het bestemmingsplan is tot stand gekomen met het voorheen vigerende bestemmingsplan Zuidas-Parnas (2015) als uitgangspunt. Grenzen van de verschillende bestemmingen en planregelingen zijn daarbij op hoofdlijnen overgenomen.

16.2 Opbouw bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

16.2.1 Verbeelding

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 verbeelding 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 te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeeldingen zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

16.2.2 Regels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

In de navolgende paragraaf volgt per bestemming 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 hieronder volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

(Artikel 3 t/m artikel 7, de bestemmingen: zie paragraaf 16.3)

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de 'standaardregels' die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 9 Algemene bouwregels

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

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingbesluit toestaat.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

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

In de leden 10.3 en 10.4 is geborgd dat wordt voldaan aan het auto-, fiets- en scooterparkeerbeleid.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kan het College van burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Een besluit om af te wijken vereist altijd een nader afwegingsmoment. Een afwijkingsbesluit kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 12 Overgangsrecht

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

Artikel 13 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

16.3 Toelichting per bestemming

Artikel 3 Cultuur en Ontspanning

Lid 3.1 Toegelaten activiteiten en functies

In lid 3.1 is aangegeven welke activiteiten en functies zijn toegestaan op de gronden 'Cultuur en Ontspanning'. Onder a tot en met d is opgenomen dat de gronden zijn aangewezen voor museum, ateliers, horeca van categorie 6 en artists in residence.

In lid 3.1 onder c is horeca van categorie 6 opgenomen. Bij sommige culturele instellingen en musea is de scheiding tussen additionele horeca (horeca die ondergeschikt is aan de hoofdfunctie) en

zelfstandige horeca niet goed te maken. Het gaat dan om culturele functies die duidelijk ook een horeca onderdeel hebben, maar ook om culturele instellingen die beschikken over een bijzonder pand of ruimte die verhuurd kan worden voor bijeenkomsten en feesten. Veel culturele instellingen en musea zijn gevestigd in grote monumentale panden, die hoge onderhoudskosten met zich meebrengen. Voor deze instellingen is in Amsterdam de categorie 'horeca 6' ingesteld. Horeca 6 is een zelfstandige vorm van horeca, gekoppeld aan een culturele functie. Als de culturele functie uit het pand vertrekt en niet door een zelfde functie wordt vervangen, verdwijnt de horecabestemming van het pand. Op die manier kunnen de betreffende panden niet worden omgezet in reguliere horecabestemmingen. In paragraaf 4.1.3 is een uitgebreide toelichting gegeven op deze functie.

In lid 3.1 onder d zijn de AiR-verblijven opgenomen. Dit is een bijzondere vorm van tijdelijk verblijf dat niet te scharen is onder wonen noch onder short stay of logies/hotel. In paragraaf 4.1.5 is een uitgebreide toelichting gegeven op deze functie.

Onder e tot en met p zijn de bijbehorende activiteiten en functies opgenomen. Dit betekent dat die functies alleen zijn toegestaan voor zover ze horen bij de hoofdfuncties (en dus niet zelfstandig). Er is ruimte voor ondersteunende detailhandel, ondersteunende educatieve functie, kantoorruimten, bibliotheek, dakterrassen, daktuin, verkeersareaal, fietsparkeervoorzieningen, laad- en losplaatsen, berging- en opslagruimten, nutsvoorzieningen en tuinen.

Lid 3.2 Algemene randvoorwaarden voor bouwen

In lid 3.2.1 zijn de regels opgenomen voor het bouwen van gebouwen ten dienste van de bestemming 'Cultuur en Ontspanning'. Lid 3.2.2 bepaalt dat er uitsluitend mag worden gebouwd binnen het bouwvlak (onder a). Het gehele bouwvlak mag worden bebouwd (onder b). De maximale bouwhoogte is op de planverbeelding weergegeven (onder c).

In lid 3.2.3 zijn regels opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Dat is beperkt tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

Lid 3.3 Algemene randvoorwaarden voor gebruik

In lid 3.3 zijn de gebruiksregels voor alle in lid 3.1 genoemde activiteiten en functies opgenomen. Voor een aantal functies is een maximum vloeroppervlak geregeld en voor het totaalprogramma een overkoepelend maximum van 19.500 m² bvo.

Artikel 4 Groen

De gebruiks- en bouwregels zijn een voortzetting van het geldende recht zoals dat geldt op basis van de bestemming 'Groen' van het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'.

Artikel 5 Verkeer - 1 en Artikel 6 Verkeer - 2

De gebruiks- en bouwregels zijn een voortzetting van het geldende recht zoals dat geldt op basis van de bestemming 'Verkeer-1' en 'Verkeer-2' van het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

De gebruiks- en bouwregels zijn een voortzetting van het geldende recht zoals dat geldt op basis van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' van het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd". De gemeenteraad besluit of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden en gebouwen waarop het bestemmingsplan van toepassing is en de bebouwing door de gemeente aan het museum wordt verhuurd. Een exploitatieplan is niet nodig, omdat eventuele kosten die de gemeente moet maken anderszins zijn verzekerd, namelijk via de verhuur.

Planschaderisicoanalyse

Er is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd, waaruit blijkt dat het risico op moeten uitbetalen van planschade nihil is.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Participatie

Participatie door bewoners is, hoewel formeel juridisch niet verplicht, een vanzelfsprekend onderdeel bij het opstellen van bestemmingsplannen. Het doel van participatie rond bestemmingsplannen is om te komen tot kwalitatief betere plannen door de inbreng van bewoners en ondernemers er zo vroeg en goed mogelijk in te verwerken.

Het bestemmingsplan Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening is een postzegelbestemmingsplan, waar geen nieuwe grootschalige ontwikkeling of nieuwe beleidslijnen mogelijk worden gemaakt. Om die reden wordt voorgesteld het niveau "informer" uit de participatieladder aan te houden.

Naast de voorbereiding van het onderhavige (voor)ontwerpbestemmingsplan, wordt tegelijkertijd ook het schetsontwerp voor het museumgebouw gemaakt. Het ontwerpbestemmingsplan en de concept omgevingsvergunning (en concept kapvergunning en concept verkeersbesluit) voor het museum zullen met de coördinatieregeling van de Wro gelijktijdig voorbereid en ter inzage gelegd worden. Deze terinzagelegging gedurende 6 weken zal naar verwachting vanaf eind januari 2022 plaatsvinden. Belanghebbenden kunnen op dat moment het volledige plan inzien en eventuele zienswijzen kenbaar maken.

De directe omgeving is vroegtijdig geïnformeerd over de plannen voor het museum. Met het toezenden van de stukken aan de gemeenteraad rond 27 augustus 2021 is het initiatief openbaar. Na het positieve raadsbesluit over het museum in september 2021 is in oktober 2021 het Voorlopig Ontwerp aan de omgevingspartijen gepresenteerd d.m.v. een bewonersbrief en een informatiebijeenkomst op 25 oktober 2021. Belangstellenden konden het Voorlopig Ontwerp inzien en in gesprek gaan met de initiatiefnemers, de ontwerpers en de gemeente om een beter beeld te krijgen van de plannen.

18.2 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en ambtelijk overleg

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening vindt overleg plaats met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan:

- a. Provincie Noord-Holland;
- b. Hoogheemraadschap AGV, p/a Waternet;
- c. Ministerie van I&W/Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
- d. Rijksvastgoedbedrijf;
- e. Gemeente Amstelveen;
- f. Ministerie van Economische Zaken;
- g. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- h. Inspectie Leefomgeving en Transport.

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Verkeer en openbare ruimte Gemeente Amsterdam;
- Fietzersbond Amsterdam;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Projectorganisatie Zuidasdok;
- Vattenfall;
- KPN Telecom;
- Liander;

- ProRail;
- NS Stations.

Provincie Noord-Holland

De toegestane bouwhoogte wordt vergroot, maar ook dan past het plan nog ruim binnen de maatgevende toetshoogte die ter plaatse wordt gesteld door de nabijheid van Schiphol. Op het terrein zijn geen (voor nu relevante) beperkingen vanuit de provincie van toepassing, dus de provincie heeft geen op- of aanmerkingen op dit plan.

Waternet

Verzocht wordt te verwijzen naar de Keur van 2019 als vigerende regelgeving en te controleren of de verdere verwijzingen naar artikelen uit de Keur nog correct zijn. Deze aanpassingen hebben plaatsgevonden.

Verzocht wordt een toevoeging aan de Toelichting en de Regels waarin de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' (die voorkomt in de zuioosthoek van het plan) wordt benoemd. Aan dit verzoek is tegemoet gekomen.

Verzocht wordt onder het kopje Hemelwaterverordening invulling te geven aan de alinea "conclusie voor dit initiatief". De inschatting van Waternet is dat de voorgenomen werkzaamheden (o.a. nieuwe bebouwing) vragen om hemelwaterberging zoals benoemd onder de Hemelwaterverordening.

Ten aanzien van het Waterbeleid Zuidas wordt verzocht om de Waterbergingsboekhouding te benoemen in het onderdeel over vigerend beleid op de Zuidas. De Waterbergingsboekhouding vraagt om het ook opnemen van verhardingen onder de 1.000 m², opdat er adequate compensatie plaatsvindt voor de verharding als gevolg van de ontwikkeling van het Zuidas-gebied.

Verzocht wordt de toelichting aan te passen door op te nemen dat de huidige gemeentelijke grondwaternorm is vastgesteld in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021 (GRP) en daarvan de consequenties zorgvuldig te beschrijven. Hieraan is tegemoet gekomen en de consequenties zijn beschreven in Bijlage 15.

Waternet heeft een beoordeling van het Geohydrologisch onderzoek en de Watertoetsrapportage opgestuurd. De opmerkingen van Waternet zijn verwerkt in deze onderzoeken.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Rijkswaterstaat heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

De Brandweer heeft aangegeven dat de Veiligheidsregio in het verleden al geadviseerd heeft over externe veiligheid op het voorheen geldende bestemmingsplan (Zuidas Parnas). Dit advies is nog steeds actueel en de Brandweer heeft voor de nieuwe ontwikkeling geen aanvullende opmerkingen. De Brandweer verwacht dat gezien de afstand tot de risicobron (transport gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid) de impact van een mogelijk ongeval met gevaarlijke stoffen op het plangebied gering zal zijn.

Projectorganisatie Zuidasdok

De projectorganisatie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Liander

Liander heeft in eerste instantie verzocht om het gasdrukmeetstation dat in het plangebied aanwezig is

positief te bestemmen. In nader overleg is vastgesteld dat het desbetreffende station slechts tot doel heeft om het gebouw aan de Parnassusweg 220 te voorzien van gas. Gelet op het feit dat initiatiefnemer streeft naar een transformatie en deels nieuwbouw op dit adres waarbij geen gas meer gebruikt zal worden in de toekomst is de verwachting dat het gas nog ongeveer een jaar benodigd zal zijn, daarna kan het worden afgesloten en kan het gasdrukmeetstation verwijderd worden. Geconcludeerd is dat er daarom geen reden is het station positief te bestemmen.

ProRail

Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft ProRail geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

18.3 Ontwerpbestemmingsplan

18.3.1 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 3 februari 2022 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Met dit bestemmingsplan worden het besluit op de aangevraagde omgevingsvergunning en het verkeersbesluit gecoördineerd zodat ook deze besluiten als ontwerp ter inzage lagen.

Gedurende de genoemde periode kon een ieder een zienswijze indienen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 4 zienswijzen ingediend. De beantwoording daarvan heeft plaatsgevonden en is vervat in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' die separaat bij besluitvorming aan de raad is voorgelegd.

De zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in het plan, die eveneens in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' zijn verwoord.

18.3.2 Ambtshalve wijzigingen

Er zijn geen ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

