

TOELICHTING OP HET ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN KAREL LOTSYLAAN.

1. Inleiding.

Begin 1991 richtte de ABN AMRO Bank zich tot de gemeente Amsterdam met het verzoek medewerking te verlenen aan de vestiging van haar hoofdkantoor in Amsterdam. Dit dient plaats te bieden aan de raad van bestuur, alsmede de onderdelen van het hoofdkantoor die door de aard van hun werkzaamheden in de nabijheid van het bestuur moeten zijn gehuisvest. Vanuit dit hoofdkantoor worden de nationale en internationale kantorennetten en dochtermaatschappijen aangestuurd en worden ondersteunende diensten aan hen verleend. Daarnaast heeft het hoofdkantoor zijn eigen bancaire taken.

De gemeente Amsterdam en de ABN AMRO Bank werden het eens over een locatie langs de Van Leijenberghlaan in Buitenveldert-noord. Sindsdien zijn er nadere afspraken gemaakt over de wederzijdse betrokkenheid bij het project en de voorwaarden die aan de ontwikkeling van het hoofdkantoor worden gesteld.

Het convenant, dat op 17 juli 1992 is ondertekend, geeft de hoofdlijnen weer van de verdere samenwerking tussen de ABN AMRO Bank en de gemeente Amsterdam en de prestaties die partijen zullen leveren om tot realisering van het hoofdkantoor te komen. De kern van de overeenkomst is dat de gemeente grond levert voor de bouw van het hoofdkantoor van de bank en een inspanningsverplichting aangaat om binnen bepaalde termijnen de juridisch-planologische procedures te voltooien.

De ontwikkeling van het hoofdkantoor voor de ABN AMRO Bank is op de locatie aan de Van Leijenberghlaan mogelijk geworden door een gewijzigde vaststelling van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (partiële herziening grondgebied Amsterdam).

Binnen de gemeente Amsterdam hebben de locatie en een deel van het aangrenzende gebied ten zuiden van de ringweg A10 de status gekregen van grootstedelijk project bij raadsbesluit van 9 juli 1992, nr. 548, waarmee de juridisch-planologische bevoegdheden bij de centrale stad zijn komen te liggen. In dit raadsbesluit is tevens de Vietnamweide aan de noordrand van het Amsterdamse Bos als locatie aangewezen voor het tenniscentrum Amstelpark, dat momenteel nog is gevestigd op de bouwlocatie voor de ABN AMRO Bank.

De huidige juridische status van de locatie voor de ABN AMRO Bank en het omringende gebied is vastgelegd in het bestemmingsplan Buitenveldert.

2. Doelstellingen van het plan.

2.1. Hoofddoelstelling.

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is het scheppen van juridische-ruimtelijke condities voor de ontwikkeling van een kwalitatief hoogstaande kantoorlocatie met omringende openbare ruimte, grenzend aan het station Zuid.

2.2. Nevendoelstellingen.

Andere doelstellingen zijn:

- de functionele en ruimtelijke inpassing van de openbare ruimte, met name het plein, zodat het betekenis kan hebben voor de grotere omgeving van het Station Zuid/WTC;

- het inpassen van het toekomstige hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank, vooral met betrekking tot de verkeersafwikkeling in Buitenveldert-noord op een stedenbouwkundig verantwoorde wijze;
- het oriënteren van het toekomstige hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank op het Station Zuid/WTC;
- het realiseren van het locatiebeleid conform de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (Vinex) en het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP). In dat kader is de locatie Station Zuid/WTC aangemerkt als een B-locatie. Op termijn, na realisering van de maatregelen zoals verwoord in Rail '21 en na realisering van de Noord-Zuidmetrolijn, alsmede effectuering van het flankerend beleid, zal de locatie een A-status krijgen. Het beleid van de gemeente is erop gericht, dit streven naar een A-locatie maximaal te effectueren;
- het verbeteren van de toegankelijkheid en de sociale veiligheid van het station Zuid/WTC.

3. Beschrijving huidige situatie.

3.1. Plangebied en ligging.

Het plangebied omvat het huidige tenniscentrum Amstelpark met de aangrenzende openbare gebieden met groen, waterloop, fietspad en wegtalud van de rijksweg A10 aan de noordzijde, alsmede het gedeelte van de Van Leijenberghlaan tussen het viaduct over de A10 tot en met de kruising met de De Boelelaan aan de oostkant en een deel van de Karel Lotsy laan grenzend aan de zuidzijde van het tenniscentrum. De bebouwingslocatie is daarmee geografisch bepaald door de bestaande infrastructuur aan de zuidoostzijde van het Station Zuid/WTC. Alle binnen het plangebied gelegen gronden zijn eigendom van de gemeente Amsterdam, gedeeltelijk belast met een erfpachtrecht dat is teruggekocht.

3.2. Staat van inrichting.

Met uitzondering van de gebouwen op het tenniscentrum en een enkele openbare nutsvoorziening is het plangebied geheel onbebouwd en maakt het deel uit van de sportveldenzone tussen de De Boelelaan en de ringweg A10.

Binnen het plangebied is in de openbare groene zone langs de zuidzijde van de A10 een hoofdwaterloop gelegen voor de waterhuishouding van dit deel van Buitenveldert, alsmede een toegangspad voor langzaam verkeer naar het Station Zuid/WTC.

Buiten de nagenoeg geheel verharde terreinen van het tenniscentrum en de diverse verhardingen voor voetpaden, fietspaden en rijwegen is in het gebied oppervlak als openbaar groen ingericht met daarin een bijzondere betekenis voor de bomenrijen in de Karel Lotsy laan.

De huidige bereikbaarheid van de locatie tenniscentrum per auto vindt plaats via de Karel Lotsy laan, die is aangetakt op de Buitenveldertselaan en de De Boelelaan. Een directe verbinding met de Van Leijenberghlaan via de Karel Lotsy laan is uitsluitend voor fietsers en voetgangers aanwezig. Voor de verbinding met de zuidelijke toegang van het Station Zuid/WTC is men vanuit

Buitenveldert aangewezen op het pad voor langzaam verkeer tussen het rijkswegtalud en de ten zuiden daarvan gelegen waterloop.

4. Planbeschrijving.

4.1. *Functionele analyse.*

De uitstekende bereikbaarheid, zowel voor het autoverkeer als het openbaar vervoer, in relatie tot Schiphol en de randstad, gecombineerd met de leefbaarheid van dit deel van Amsterdam, maakt de Zuidas tot een gewilde locatie, waarin hoogwaardige kantoren een prominente plaats innemen. Toekomstige plannen voor de uitbreiding van het openbaar-vervoernet zal de bereikbaarheid nog verder verbeteren. De voorgenomen uitbreiding van het spoomet, de mogelijke komst van de hoge-snelheidstrein (HST), de Noord-Zuidlijn voor de metro en de voltooiing van de ringlijn wijzen naar de uiteindelijke ontwikkeling van dit gebied tot de echte toplocatie voor kantoren van Nederland. Dit heeft geleid tot de beslissing van de ABN AMRO Bank om hier het hoofdkantoor te vestigen.

Uitgangspunt voor het plan is het optimaal benutten van de relatie tussen de hoogwaardige kantoorbouw voor de ABN AMRO Bank en het NS-station Zuid/WTC. Dit past uitstekend in het gemeentelijke beleid om stationslocaties maximaal te ontwikkelen.

Het is de hoofddoelstelling van het compacte-stadbeleid, waarin de schaarse stedelijke ruimte zo intensief mogelijk wordt benut en waarin de meest intensieve functies het dichtst bij het openbaar vervoer gesitueerd dienen te zijn. Op macroniveau is dit een keuze voor het milieu. Goede aansluiting van kantoorontwikkeling op het openbaar vervoer biedt de grootste mogelijkheden om het vervoer per auto terug te dringen ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer. In die zin betekent de vestiging van het hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank de juiste functie op de juiste plaats.

Goede aansluiting van kantoorontwikkeling op het openbaar vervoer is een voorwaarde voor het hanteren van stringente parkeernormen. Ook dit is een doelstelling van het ruimtelijke beleid dat door alle overheidsniveaus wordt voorgestaan. Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht, het locatie-beleid, zoals neergelegd in de Vinex en het RVVP, onverkort uit te voeren. Het situeren van de ABN AMRO Bank bij het Station Zuid/WTC biedt de mogelijkheid de geldende B-norm te effectueren.

In de stedenbouwkundige uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dit bestemmingsplan en die tevens als uitgangspunt zullen dienen voor het ontwerp, staat de relatie tussen het gebouw en het station centraal. Dit betekent dat de hoofdentree voor werknemers en publiek aan de pleinzijde wordt gesitueerd direct naast de uitgang van het Station Zuid/WTC. Niet alleen is daarmee bepaald dat de loopafstand tussen het openbaar vervoer en het bankgebouw minimaal is, maar ook dat het gebouw zich richting station manifesteert. Bijgevolg zal de grootste aandacht worden gegeven aan de inrichting van de ruimte tussen het station en het bankgebouw tot een hoogwaardig openbaar gebied. Om die reden wordt ondergronds parkeren op eigen terrein verplicht gesteld.

4.2 *Stedebouwkundige elementen in relatie tot de omgeving.*

De locatie wordt beïnvloed door twee stedelijke structuren; de oost-west-structuur van het stadsdeel Buitenveldert en de Amsterdamse-Schoolstructuur van het stadsdeel Zuid, met in het bijzonder de zogenaamde Berlage-as. De eerste structuur bepaalt op eenvoudige wijze de noordelijke en zuidelijke grens van de locatie, de vormgeving van de te realiseren gevels en de oriëntatie van het toekomstige stationsplein. De Karel Lotsyalaan is een zeer sterk ruimtelijk element die midden door de Zuidas loopt.

De tweede stedelijke structuur van Amsterdam-Zuid en de Berlage-as krijgt in het ontwerp een prominente rol toebedeeld, omdat het oplossingen biedt voor belangrijke stedebouwkundige vraagstukken:

- de rijksweg A10, die 130 meter breed is en ruim 6 meter hoog, is een barrière tussen twee stadsdelen. Door hoge gebouwen ten zuiden van de ringweg te oriënteren op de Berlage-as wordt er een verband gelegd tussen Zuid, de Zuidas en Buitenveldert;
- door de as via het Station Zuid/WTC in Buitenveldert op te nemen, wordt een ruimtelijke situatie geschapen die de integratie met Buitenveldert bevordert. Ook dit vermindert de barrièrewerking van de rijksweg A10 en optimaliseert de transparantie van het (toekomstige) station;
- de Berlage-as heeft in de huidige situatie geen hoogwaardige beëindiging. Het aanleggen van het zuidelijke stationsplein geeft de mogelijkheid voor een ruimtelijke oplossing die als basis kan functioneren voor een hoogwaardige ontwikkeling van de gehele stationsomgeving.

Het huidige karakter van dit deel van de Zuidas vormt tevens het voornaamste ontwerpprobleem. Sinds het Algemeen Uitbreidingsplan heeft het gebied een sportbestemming en maakt het een overwegend groene en semi-stedelijke indruk. Door de slechte ontsluitingen, met name naar het Station Zuid/WTC, is er weinig sprake van openbaarheid. De Karel Lotsyalaan, de enige openbare ruimte van betekenis, is voornamelijk een parkeerplaats voor de sportvoorzieningen; daarom zal binnen de plangrenzen een hoogwaardige stedelijke plek worden gecreëerd, die wellicht gedurig geïsoleerd zal blijven van de omgeving. Dit vergt bijzondere ontwerpoplossingen binnen het plangebied en beheersmaatregelen daarbuiten. Dit zal nader worden uitgewerkt in het stedebouwkundig plan en de inrichtingsschets voor de omgeving.

4.3 *Structuurbepalende elementen binnen het plangebied.*

De structuurdragende elementen binnen de locatie zelf zijn de hooggelegen rijksweg A10 en de Karel Lotsyalaan. Beide versterken de oost-westwerking van de ruimte. Het dijklichaam van de rijksweg A10 met de minieme zuidelijke uitgang van het Station Zuid/WTC versterkt de afgescheiden ligging van de zuidelijke stationsomgeving. Deze uitgang is alleen bereikbaar via een nauw met bebossing en water begrensd fiets/voetpad, gelegen langs het talud van deze rijksweg; derhalve is de sociale veiligheid binnen het gebied momenteel slecht. De planontwikkeling is erop gericht, de openbare toegankelijkheid maximaal te vergroten, met name door de inrichting van een hoogwaardig stedelijk plein, dat tevens de toegankelijkheid van het station aanmerkelijk zal verbeteren.

De Karel Lotsyalaan heeft karakteristieke iepbomen, omgeven door een brede groenstrook. Hierdoor vormt het een natuurlijke begrenzing van het plein en de bouwkaavel. Ondanks de voorgenomen verstedelijking van het gebied kan de Karel Lotsyalaan haar groene karakter behouden. Doordat in dit plan is gekozen voor het openstellen van de Karel Lotsyalaan voor autoverkeer vanaf de Van Leijenberghlaan, wordt de functionele betekenis van de Karel Lotsyalaan versterkt. Langs deze laan, maar ook aan de pleinzijde en de Van Leijenberghlaan, zal bij het ontwerp voor het bouwplan worden uitgegaan van een ruimte-begeleidende wandontwikkeling van voldoende hoogte en massa.

4.4. Planontwikkeling.

In het kader van het structuurplan/streekplan is voor Buitenveldert uitgegaan van een nieuwbouw van 135.000 m² kantoorruimte voor de periode 1991-2000. Binnen dit volume wordt de ruimte voor de bank nadrukkelijk gesteld op een maximum van 75.000 m² brutovloeroppervlak (exclusief parkeervoorzieningen).

Bij de ontwikkeling van het bouwwerk wordt inhoud gegeven aan de relatie die bestaat tussen het te bebouwen terreinoppervlak en de bouwhoogte versus volume (vertaald in bouwlagen). Het ruimtelijk concept van het bouwwerk gaat uit van een stedelijke bebouwing, die de kenmerken bezit van een gesloten bouwstructuur. Het stedelijke karakter wordt versterkt door het feit dat vrijwel de gehele kavel wordt bebouwd, althans een bebouwingsbeeld ontstaat waarbij de onbebouwde ruimte binnen de kavel "ondergeschikt" wordt gemaakt aan vorm en functie van de openbare buitenruimte. Uitgangspunt moet zijn dat ook het bouwwerk in architectonische en fysieke zin het stedenbouwkundig concept zal moeten kunnen ondersteunen. Met name aan de pleinzijde zal de bebouwing van de bank grenzen aan de openbare en publiekstoegankelijke ruimte.

Met betrekking tot dit aspect is ervan uitgegaan dat de niet te bebouwen terreindelen die grenzen aan het openbare gebied, openbaar toegankelijk zijn voor zover zij ook ruimtelijk deel uitmaken van dat openbare gebied. Aan de pleinzijde wordt dit aspect het meest manifest geëtaleerd.

Binnen de locatie wordt uitgegaan van een bebouwingsaccent "aan de Minervalaan", die recht doet aan de relatie van de bank met de "Berlage-as". Deze accentmogelijkheid zal in het architectonisch concept moeten worden verwerkt.

De publieksgerichte functies zullen voornamelijk zijn georiënteerd op de openbare ruimte voor het station (plein) en ook van daaruit toegankelijk zijn. De relatiestructuur tussen beganegrondfuncties van de bank en het plein moet zorgvuldig worden beschouwd in het licht van de ontwikkelingsruimte voor toekomstige functieveranderingen in de omgeving.

Ten aanzien van de bouwhoogte is gekozen voor een hoogbouwaccent aan de noordwestzijde van maximaal 105 meter. Voor de argumentatie en verantwoording wordt hier verwezen naar paragraaf 7, de hoogbouweffect-rapportage.

Het gebouw zal aan de westzijde grenzen aan een hoogwaardige, openbare ruimte en zal wat betreft vorm en functie deze relatie moeten versterken en optimaliseren.

Alhoewel de bebouwing daartoe de kavelvorm aan de westzijde niet strikt zal behoeven te volgen ("architectonische ruimte"), zal de gevel aan deze zijde wel sterk bepalend zijn voor de gehele ruimtevorming van het plein. Bij het opstellen

van het stedenbouwkundig plan zal ook deze pleinvorming nader worden gedefinieerd.

5. Planbeschrijving en bestemmingscategorieën.

5.1. Algemeen.

Bij de bepaling van de bestemmingscategorieën en de beschrijving van de artikelen in de voorschriften is voor een vorm gekozen die enerzijds gedetailleerde ontwerpuitgangspunten aangeeft en anderzijds het globale karakter moet kunnen dragen om een goede ontwikkeling van bouwplan en omgeving mogelijk te maken.

Met het oog op een heldere structuur voor toekomstige ontwikkelingen is uitgegaan van een bebouwingswandenstructuur met rondom een zone waarbinnen de voorgevelrooilijnen moeten worden geplaatst. Langs de Karel Lotsylaan is de plaats van de voorgevelrooilijn op de kaart exact voorgeschreven.

Tevens is de locatie en omvang van de parkeergarage en de plaatsing van de toegangen binnen enkele voorgeschreven zones vastgelegd.

5.2. Kantoren c.a. (Bk).

Binnen deze bestemmingsomschrijving in de kantoorbebouwingsvoorschriften is realisering van een hoogwaardige kantoorbebouwing mogelijk. De bestemmingsvlek is verdeeld in drie delen door middel van hoogtescheidingslijnen. Langs de gehele gevel aan de pleinzijde zijn publieke functies toegestaan. Op de begane grond en de eerste verdieping is verder ruimte gemaakt voor expositieruimte, een auditorium en een congrescentrum. De overige ruimten langs de pleingevel zullen voornamelijk bestemd en in gebruik zijn als hoofdentreegebied van de bank. De maximale hoogte van de hoogbouw is gesteld op 105 meter. Conform het gestelde in het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (partiële herziening grondgebied Amsterdam) en het Structuurplan Amsterdam 1991 kunnen bouwplannen in nevencentra hoger dan 90 meter worden toegestaan, mits optimaal gesitueerd en met beoordeling door de commissie van advies voor ruimtelijke ordening c.a. van de uitkomsten van een studie naar de specifieke effecten van het desbetreffende plan. De zogenaamde hoogbouweffectrapportage maakt wat betreft planologische en stedenbouwkundige aspecten deel uit van de toelichting bij dit bestemmingsplan. De bouwkundige en architectonische aspecten in relatie tot de openbare ruimte zullen in een rapport bij indiening van het bouwplan aan de orde moeten komen.

5.3. Tuinen en erven (T1 en T2).

Binnen de bestemming Tuinen en erven vallen openbaar toegankelijke ruimten die ingericht worden op terreinen in eigendom van de bank.

Tuinen en erven (T1) zijn de niet openbaar toegankelijke ruimten op terreinen in eigendom van de bank.

In het overgrote deel van deze gebieden zal een onderkeldering plaatsvinden ten behoeve van parkeergarages met toegangen vanaf het verkeersareal Karel Lotsylaan/Van Leijenberghlaan. De vormgeving en inrichting van deze gebiedszones zal in overleg met de gemeente plaatsvinden.

Langs de Karel Lotsyalaan loopt deze zone tot aan de gevel van de bebouwing, waarvan de plaats voorgeschreven is binnen de bestemmingscategorie Bk (zie nadere aanduiding op de kaart). De plaatsing van deze gevellijn is van belang voor het bepalen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor het toekomstige profiel van de Karel Lotsyalaan. Mede daarvoor is het noodzakelijk dat nu reeds aansluitend op de gevel openbaar toegankelijke ruimte wordt vastgelegd die daarmee mede bepalend wordt voor het toekomstige profiel. Het vrijhouden van bebouwing van deze mede het profiel bepalende zichtruimte is van belang wanneer in een latere fase van de bouwplanontwikkeling van enige uitbreiding en/of wijziging van het bouwvolume binnen de eigendomsgrenzen van de bank sprake zou kunnen zijn en waarbij mogelijke overschrijding van deze gevellijn wordt voorgesteld.

De detaillering van de inrichting van de zone langs de Karel Lotsyalaan inclusief de inrit van de parkeergarage zal mede gebeuren in relatie tot de veiligheidseisen van de bank.

5.4. *Openbare ruimte (Vo).*

Binnen deze bestemmingscategorie valt de gehele openbare ruimte van het plein, exclusief de delen van de Karel Lotsyalaan en de bij de openbare inrichting van de stationsomgeving te betrekken delen van de aangrenzende bestemming Openbaar groen.

Het plan maakt het mogelijk de verbinding tussen de Karel Lotsyalaan (Buitenveldert) en het Station Zuid/WTC te verbeteren en een aanzet te maken voor de ontwikkeling van een stationsplein aan deze zuidzijde.

Vormgeving en inrichting van plein en openbaar gebied van de bank zullen één geheel gaan vormen met een kwaliteit die in overeenstemming zal moeten zijn met de internationale positie die het Station Zuid/WTC en deze locatie zich inmiddels hebben verworven.

De bestemmingsomschrijving Vo is zodanig opgezet dat in principe het plein voetgangersgebied zal worden, met een bereikbaarheid voor fietsers van het station en een eventuele voorrijmogelijkheid voor taxi's, alsmede de zogenaamde kiss/ride-functie. Door middel van een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders is het mogelijk voorzieningen voor openbaar vervoer en taxistandplaatsen te creëren, mits passend in de hoogwaardige inrichting. De noodzaak daartoe moet blijken uit nadere studies met betrekking tot eventuele verdere ontwikkelingen aan de noord- en zuidzijde van het station Zuid/WTC.

Plaatsing van een fietsenstalling kan worden toegestaan door middel van vrijstelling, evenals de bouw van kiosken, vijvers, fontein en enz. Onder het gehele plein is verder optioneel een parkeergarage toegestaan, inclusief entreemogelijkheid.

5.5. *Groenvoorzieningen (G).*

Binnen deze bestemming valt het talud van de rijksweg A10-zuid, de waterloop en het fiets/voetpad, alsmede groenaanleg ten zuiden van de rijksweg. De zuidrand zal deel kunnen uitmaken van een parkachtige zone. In hoeverre dit deel van deze zone openbaar toegankelijk kan zijn, zal worden bepaald bij de ontwerpstudie voor dit gebiedsonderdeel. Een strook van 5 meter, gerekend

vanuit de teen van het talud van rijksweg A10, zal worden gevrijwaard van bebouwing in verband met het mogelijk maken van onderhoud aan het talud.

5.6. *Verkeersareaal (Va).*

5.6.1. *Algemeen.*

Binnen deze bestemmingsomschrijving valt de inrichting van de Karel Lotsyiaan en de Van Leijenberghlaan.

Bij de bepaling van de kantoorlocatie is de kwaliteit van de ontsluitingsmogelijkheden een belangrijke factor geweest. Vooropgesteld zijn de goede verbindingen met het stadscentrum en Schiphol, alsmede de bankvestiging aan de Foppingadreef per openbaar vervoer.

Daarnaast heeft de locatie een goede bereikbaarheid per auto door zijn situering direct tegen de rijksweg A10, zij het dat er geen directe aansluiting op de A10 is en het verkeer gebruik moet maken van de aantakkingen Amstelveenseweg en Europaboulevard. Vanwege de ligging aan de Van Leijenberghlaan is er tevens een goede relatie via de noord-zuidverbinding Van Leijenberghlaan — Beethovenstraat met de zone Centraal Station — Leidseplein — Van Baerlestraat — Station Zuid/WTC.

5.6.2. *Verkeersstudies.*

In de integrale verkeersstudie ten behoeve van de vaststelling van het streekplan/structuurplan van 10 september 1991 is de conclusie opgenomen dat de bestaande aansluitpunten op de rijksweg A10 voldoende capaciteit bieden om het extra verkeersaanbod als gevolg van de kantoorontwikkeling op te vangen.

Op grond van deze studie is ervoor gekozen de hoofdaansluiting via de Karel Lotsyiaan te maken. Uit de verkeersstudie blijkt dat er wel een aanpassing noodzakelijk is van de kruising Van Leijenberghlaan/De Boelelaan. De wijziging is in het plangebied binnen de bestemming Verkeersareaal te realiseren. In de integrale verkeersstudie ABN AMRO hoofdkantoor Van Leijenberghlaan, welke bij de tervisielegging en vaststelling van het ontwerp-bestemmingsplan Karel Lotsyiaan is overgelegd, wordt uitvoerig op de verkeersaspecten ingegaan.

5.6.3. *Ontsluitingsmodel.*

Behalve voorrijden voor de bank speelt ook de bereikbaarheid van het station een rol.

Een betere bereikbaarheid van het station voor taxi's en "kiss & ride" en een autoluwe route naar het centrum van Buitenveldert (Gelderlandplein) zijn belangrijke elementen bij de bepaling van de inrichting van de omgeving van de bank.

De hoofdentree van de bank is gelegen aan de (stations)pleinzijde, waardoor er een samenvoeging van verkeer ontstaat in de Karel Lotsyiaan. De relatie tussen aansluitingen op de Van Leijenberghlaan en de De Boelelaan met betrekking tot de diverse gebruikerscategorieën is een zaak van nadere afstemming.

Binnen de bestemmingscategorie Va is ruimte voor de inrichting van de profielen van de Karel Lotsyiaan en de Van Leijenberghlaan (tot en met de

kruising met de De Boelelaan). Vastgelegd zijn uitsluitend de entreezones voor de parkeergarage van de kantoorbestemming. Vormgeving en inrichting van de aanliggende wegen zullen deel uitmaken van het omgevingsontwerp voor deze locatie.

Voor de zuidelijke toegang van het station biedt een aansluiting op de Van Leijenberghlaan de mogelijkheid voor taxi's en bezoekend particulier bestemmingsverkeer.

Goede en veilige kruisingsmogelijkheden voor fietsers en voetgangers zullen onderdeel zijn van het te maken ontwerp.

5.6.4. *Parkeren.*

De parkeergelegenheid zal om kwalitatieve redenen in pandig moeten worden gerealiseerd en in principe merendeels ondergronds, tenzij op andere wijze kan worden voldaan aan eisen van hoogwaardige stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Het totale parkeervolume, vertaald in bruto-vloeroppervlak binnen de locatie, maakt geen deel uit van het maximum van 75.000 m² brutovloeroppervlak "kantoorfuncties". Het aantal parkeerplaatsen is conform de Vinex, waarin het gebied een B-status heeft gekregen, vastgesteld. Bijgevolg is het locatiebeleid als uitgangspunt genomen, rekening houdend met het mobiliteitsprofiel van de bank. Deze status van B-locatie is ook vastgelegd in het SVV-2, de beleidsnota INVERNO, het Regionaal Verkeers en Vervoersplan van het Regionaal orgaan Amsterdam en bevestigd in een door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgestelde nota, getiteld: Het juiste bedrijf op de juiste plaats. In verschillende van deze nota's wordt aangegeven dat op langere termijn (circa 2005) de locatie station Zuid/WTC een zogenaamde A-status zal krijgen, dit nadat is voldaan aan de eis dat alle voorgestelde maatregelen ter plaatse in het kader van de nota Rail '21 van de NV Nederlandse Spoorwegen, alsmede de aanleg van de Noord-Zuidmetrolijn en de metroringlijn Gein - Sloterdijk volledig zijn uitgevoerd. Tevens zal dan het zogenaamde flankerende beleid moeten zijn geëffectueerd.

Op basis van het mobiliteitsprofiel is een aanzet en procedurevoorstel voor een vervoersplan voor de bank gemaakt, dat deel uitmaakt van de verkeersbijlage bij dit bestemmingsplan.

De nieuwbouw van de ABN/AMRO Bank zal plaats bieden aan circa 3000 medewerkers. Het gebouw omvat 75.000 m² brutovloeroppervlak, waarbij, uitgaande van de functionele behoefte en de uitgangspunten van het locatiebeleid, voor de werknemers in 600 parkeerplaatsen is voorzien (één parkeerplaats op 125 m² = circa vijf arbeidsplaatsen). Daarnaast is er voor de raad van bestuur en prominente gasten om functionele en veiligheidsredenen voorzien in 25 parkeerplaatsen in een apart deel van de parkeergarage. Voor het congrescentrum en auditorium is de gemeente ook uitgegaan van het locatiebeleid, in de zin dat wordt uitgegaan van één parkeerplaats per vijf bezoekers (B-locatienorm). Dit impliceert dat bij een maximale bezetting van circa 620 bezoekers moet worden voorzien in 125 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn om logistieke en veiligheidsredenen gescheiden van die voor het personeel. Er is binnen het gebouw voorzien in een aparte entree.

5.6.5. *Entrees.*

Binnen de verkeersbestemming is ruimte voor een nadere detaillering, waarbij met name de bepaling van de toegangen naar de parkeergarage belangrijk is. De hoofdentree voor het parkeren van medewerkers van de bank en voor bezoekers (inclusief congrescentrum en auditorium) is gelegen aan de Karel Lotsyiaan. Binnen het gebouw vindt een splitsing naar twee parkeergarages plaats.

Een meer uitgewerkte studie naar het juiste entreepunt met voorrijstrook en hellingbanen zal plaatsvinden in de studies voor het ontwerp van de omringende openbare ruimte.

Een tweede entree is gesitueerd op de noordoosthoek van de kavel, voornamelijk te gebruiken voor dienstverkeer. Deze entree kan uitsluitend worden benut als ingang komende vanuit de noordelijke richting en als uitgang in de richting van de De Boelelaan; afhankelijk van de gebruiksintensiteit zal worden bestudeerd welke profielaanpassingen op dit punt in de Van Leijenberghlaan eventueel noodzakelijk zijn.

Ten behoeve van het voorrijden vanaf de Karel Lotsyiaan zal er een inritmogelijkheid naar het voorplein komen, uitsluitend te gebruiken voor het voorrijden van bezoekers en de leden van de raad van bestuur van de bank.

Teneinde deze inrit inderdaad specifiek voor de bank te doen gebruiken zal op de buitengrens van het openbaar toegankelijke gebied behorende bij de bank een vanuit de bank gecontroleerd toegangsregime worden geïnstalleerd, bij voorkeur door middel van een zowel op afstand als direct bedienbare "kanteldrempel".

5.6.6. *Langzaam verkeer.*

Naast verkeersareaal voor gemotoriseerd verkeer zullen de verbindingen voor met name de voetgangers en het fietsverkeer in de richting van het station en de kantoorbebouwing aandacht vergen bij de inrichting van het gebied.

Belangrijk is in dit verband de ontwikkeling van de relaties in de richting van het Gelderlandplein (woongebied) via het deel van de Karel Lotsyiaan in het verlengde van de Willem van Weldammelaan, alsmede de ruimte voor voetgangers en fietsers in de Karel Lotsyiaan zelf wanneer deze via het plein een directe verbinding met het station krijgt.

6. *Economische uitvoerbaarheid.*

De gemeentelijke investeringen ten behoeve ontruiming, bouwrijp maken en inrichting van de openbare ruimte worden gedekt door de gronduitgifte voor een kantoor van maximaal 75.000 m² brutovloeroppervlak. Hierbij is het plan voor de gemeente economisch uitvoerbaar.

7. *Hoogbouweffectrapportage.*

7.1. *Inleiding.*

In deel B, art. 3, van het ontwerp-bestemmingsplan is voor de bestemming Kantoren c.a. (Bk) de maximale bouwhoogte bepaald op 105 meter, zulks onder de voorwaarde dat een beschrijving van de hoogbouweffecten deel zal uitmaken van dit bestemmingsplan, voor zover het de planologische en stedenbouwkundige

verantwoording betreft van deze bouwhoogte. Bouwplannen met bouwvoornemens waarin een bouwhoogte van meer dan 90 meter wordt voorgesteld, dienen vergezeld te gaan van een rapport waarin de consequenties op de omgeving worden aangegeven. Dit laatste overeenkomstig het gestelde in het streekplan, annex structuurplan.

7.2. *Planologische aspecten.*

In het hoofdstuk Ruimtelijke kwaliteit en openbare ruimte van het Structuurplan Amsterdam 1991 staat over bouwhoogten het volgende:

- in de nevencentra kan hoogbouw tot circa 90 meter worden toegestaan, mits het een bouwplan betreft in de nabijheid van een knooppunt van openbaar vervoer;
- bouwplannen in nevencentra hoger dan 90 meter kunnen worden toegestaan, mits optimaal gesitueerd en met beoordeling door de commissie van advies voor ruimtelijke ordening c.a. van de uitkomsten van een studie naar de specifieke effecten van het desbetreffende plan (een zogenaamde hoogbouw-effectrapportage);
- hoogbouw dient te passen in de stedenbouwkundige opzet van de desbetreffende locatie, waarbij de invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte (met name de elementen sociale veiligheid, beganegrondindeling, windhinder en bezonning) het belangrijkste criterium is;
- de bouwhoogte aan de grens van bebouwde en onbebouwde ruimte (stadsrand) mag geen inbreuk maken op de recreatieve en landschappelijke waarde van de groene scheggen en het landelijk gebied rond de stad.

Het centrale deel van de Zuidas, waarvan het onderhavige bestemmingsplan-gebied deel uitmaakt, is één van de bedoelde nevencentra. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het Station Zuid/WTC, dat een steeds belangrijkere functie zal vervullen als knooppunt van het openbaar vervoer. Aan de noordzijde is een aantal grote en hoge kantoorgebouwen gesitueerd. Het ligt in het gemeentelijk voornemen om, mede in relatie tot het zogenaamde locatiebeleid van de rijksoverheid, verdere verdichting van deze stationslocatie te bevorderen. De locatie ligt op een strategisch punt in de regio tussen de mainport Schiphol en de Amsterdamse binnenstad. De bereikbaarheid per openbaar vervoer, auto en fiets is uitstekend. Het openbaar vervoer zal door de aanleg van de nieuwe Noord-Zuidmetrolijn (van Amsterdam-Noord via Amsterdam-Centrum naar Schiphol), de metroringlijn (Gein-Sloterdijk) en de verdere uitbouw van het spoorwegnet (conform de plannen in de nota Rail '21 van de NV Nederlandse Spoorwegen) nog verder worden geoptimaliseerd. De goede bereikbaarheid, de strategische ligging en de reeds gerealiseerde bebouwing maken de locatie geschikt om verder uit te groeien tot een locatie voor zeer hoogwaardige functies met een opvallende (inter)nationale allure uitstralende vormgeving. Hoogbouw kan daartoe een belangrijke bijdrage leveren.

Hoogbouw is een gebruikelijke vorm voor een groot hoofdkantoor van één bedrijf of een kantorenverzamelgebouw. Een toenemende belangstelling voor (zeer) hoge gebouwen in de nevencentra is merkbaar, bij voorbeeld bij de stations Sloterdijk en Amstel. Indien zorgvuldig met de beganegrondruimte wordt omgesprongen, kan ook een hogere bebouwings- en vloerdichtheid worden

bereikt. Ook het parkeren en de bijbehorende voorzieningen dienen bij voorkeur in de hoogbouw te worden opgenomen.

De hoogbouw langs de ringweg en ringspoorbaan is in opkomst en tot nu toe acceptabel om functionele en ruimtelijke redenen. Hoogbouw kan drie functies hebben: een architectonisch-esthetische functie ter benadrukking van een bepaalde plek in de stad, een sociologische functie, het onderscheiden van specifieke activiteiten en een economische functie, het benadrukken van economisch belang. Aangezien al deze functies hier aan de orde zijn, is in een op de plankaart aangegeven gebied een bouwhoogte tot 105 meter mogelijk gemaakt. De hoogbouw aan de noordzijde van station Zuid/WTC zal beperkt blijven tot circa 57 meter vanwege het daar bestaande straalpad voor telecommunicatie. Aan de zuidzijde is deze beperking niet aanwezig. Daar wordt de hoogte gelimiteerd tot 105 meter vanwege een aanvliegroute van Schiphol.

7.3. Stedebouwkundige aspecten.

7.3.1. Situering.

Het bestemmingsplangebied ligt ten zuidoosten en direct grenzend aan het NS-station Zuid/WTC. Het bankgebouw vormt een deel van een gebouwengroep in één kwadrant van een denkbeeldige vierkant van circa 500 x 500 meter rondom het Station Zuid/WTC en de ringweg. Dit plan maakt deel uit van een meer integrale ontwikkeling, zoals beschreven in het studierapport Zuidas. Deze integrale ontwikkeling zal onderdeel van discussie zijn bij de publikatie van een nieuw ontwerp-structuurplan. De wens naar een hoogteaccent op deze plaats moet mede in die context worden gezien.

Hoewel deze zone tussen oude en nieuwe stad aanvankelijk een groen karakter had door de aanwezigheid van sportvelden, maakt dit gebied door de uitbreiding van de ringspoorbaan een nieuwe ontwikkeling door. De ontwikkeling van de nevencentra langs de verkeers- en vervoersassen past in de structurele aanpassing van het stadsbeeld. De mogelijkheid wordt geboden de stad een nieuwe impuls te geven, hetgeen ook in de bebouwing afleesbaar mag zijn. Versterking van dit beeld zou kunnen geschieden door toevoeging van zorgvuldig geclusterde hoogbouw.

7.3.2. Oriëntatie.

De oriëntatie wordt nu bepaald door drie losstaande gebouwen: het Atrium Complex, de Tweeling en het World Trade Center. De gebouwen staan in twee kwadranten van het nevencentrum en vormen een begeleidende wand van 37 tot 57 meter hoog en 500 meter lang aan de noordzijde van de ringweg.

De wand wordt onderbroken door het (open) Zuidplein. De visuele invloed overheerst in de directe omgeving binnen een straal van 150 meter en is beeldbepalend op een afstand van enige honderden meters. De groep is vooral zichtbaar van de noord-zuidrichting lopende straten en van de oost-westrichting lopende ringweg.

De hierna volgende fotomontages geven een indruk van de zichtbaarheid van de hoogbouw vanuit verschillende richtingen. In de praktijk loopt het zicht 's winters uit tot de De Boelelaan, omdat dan de bomen in het Sportpark Buitenveldert geen belemmering meer vormen.

Voor de invulling van het bestemmingsplangebied zijn stedenbouwkundig drie mogelijkheden aanwezig wat betreft de bouwhoogte, te weten:

- 1° voortzetting van de bouwhoogten aan de noordzijde van de rijksweg A 10;
- 2° een grotere bouwhoogte aan de zuidzijde voor één gebouw of
- 3° op termijn wellicht bij meerdere gebouwen.

De Schoonheidscommissie acht de laatste mogelijkheid wenselijk. De commissie pleit voor aanvullende hoogbouw aan de westzijde van het zuidelijke stationsplein en aan de zuidzijde voor een krachtige gebouwenwand ter afsluiting van de as van Berlage. De laatste mogelijkheid is echter afhankelijk van de eventuele verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied in het kader van besluitvorming betreffende een nieuw structuurplan.

Er wordt hier op mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet vooruit gelopen. Het huidige bestemmingsplan maakt deze mogelijk toekomstige ontwikkeling niet onmogelijk.

7.3.3. Herkenning.

De herkenning van het gebied wordt bevorderd door met stedenbouwkundige middelen de samenhang te versterken. De alzijdige oriëntatie van de gebouwen aan de noordzijde (WTC en Atrium), het brede tracé van de rijksweg, het bescheiden vorm gegeven station en de huidige inrichting van de openbare ruimte dragen thans niet bij aan de samenhang. De huidige ontwikkeling aan de zuidzijde biedt de mogelijkheid de samenhang te verbeteren. Daarbij moet er naar worden gestreefd dat verschillende opties voor verdere ontwikkeling van het gebied mogelijk blijven. Tevens moet worden bereikt dat de gebouwen, gezien hun functies, een individuele uitstraling kunnen krijgen. Het station Zuid/WTC zal zich op termijn uitbreiden en zich meer dan thans naar de zuidzijde oriënteren. Een en ander heeft geleid tot het ruimtelijk concept zoals beschreven in de planbeschrijving (hoofdstuk 4). Samengevat betreft dit de constatering dat bij het ontwerp voor het bouwplan dient te worden uitgegaan van een ruimtebegeleidende "wandontwikkeling" van voldoende hoogte en massa aan met name de pleinzijde, de Karel Lotsylaan en de Van Leijenberghlaan.

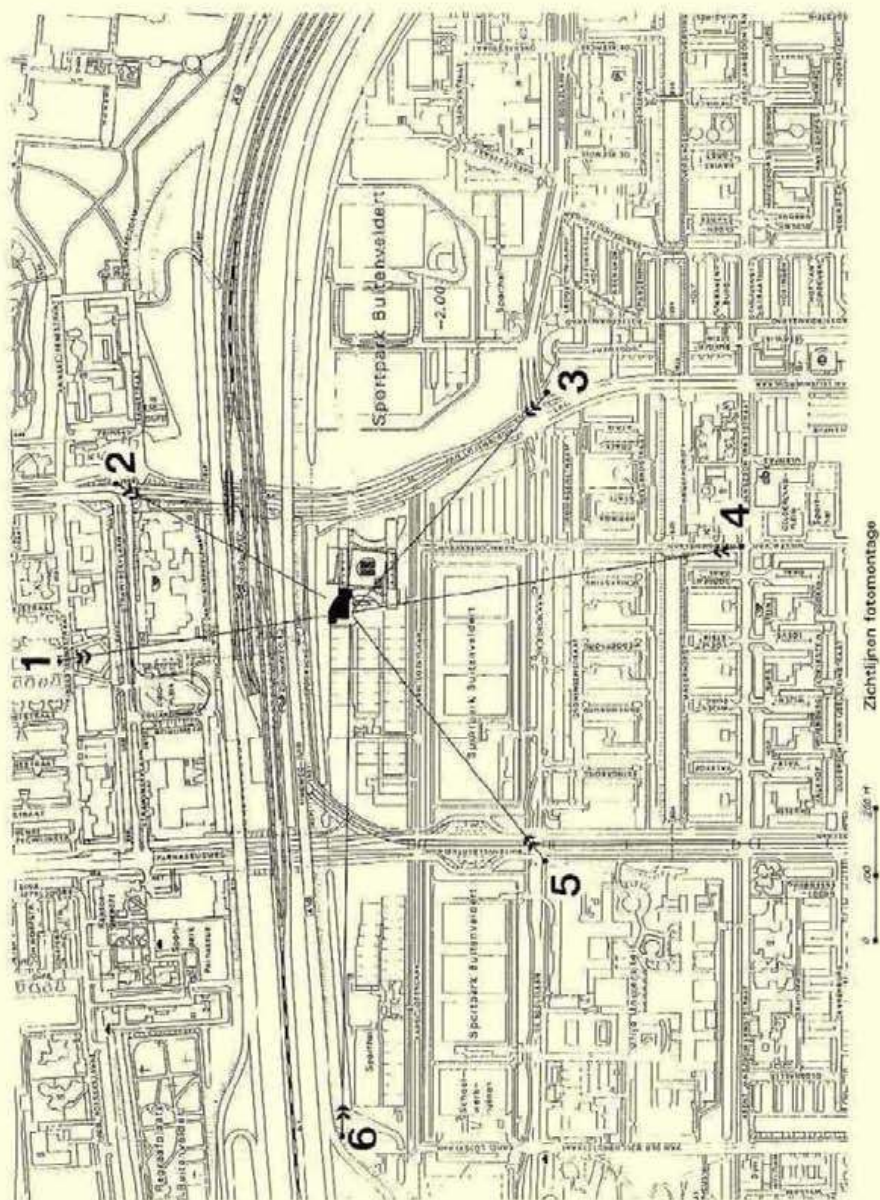
In de tweede plaats dient hoogbouw op de locatie mede om de as van Berlage (= as Minervalaan) en de relatie met de noordzijde van de rijksweg A10 te versterken.

Een derde constatering is dat er voor deze locatie sprake moet zijn van een duidelijke herkenbaarheid, een grootstedelijke allure, internationale uitstraling, alsmede een omgeving met duurzame hoge kwaliteiten. Ook hier draagt hoogbouw toe bij, mits met een architectonisch hoogwaardige vormgeving.

De individuele uitstraling heeft ook veel te maken met de functie van het gebouw, in dit geval het hoofdkantoor van één van de toonaangevende Europese banken. De architectuur heeft een belangrijke symboolfunctie. Dit is zeker voor banken geen onbekend verschijnsel.

7.4. Milieu-aspecten.

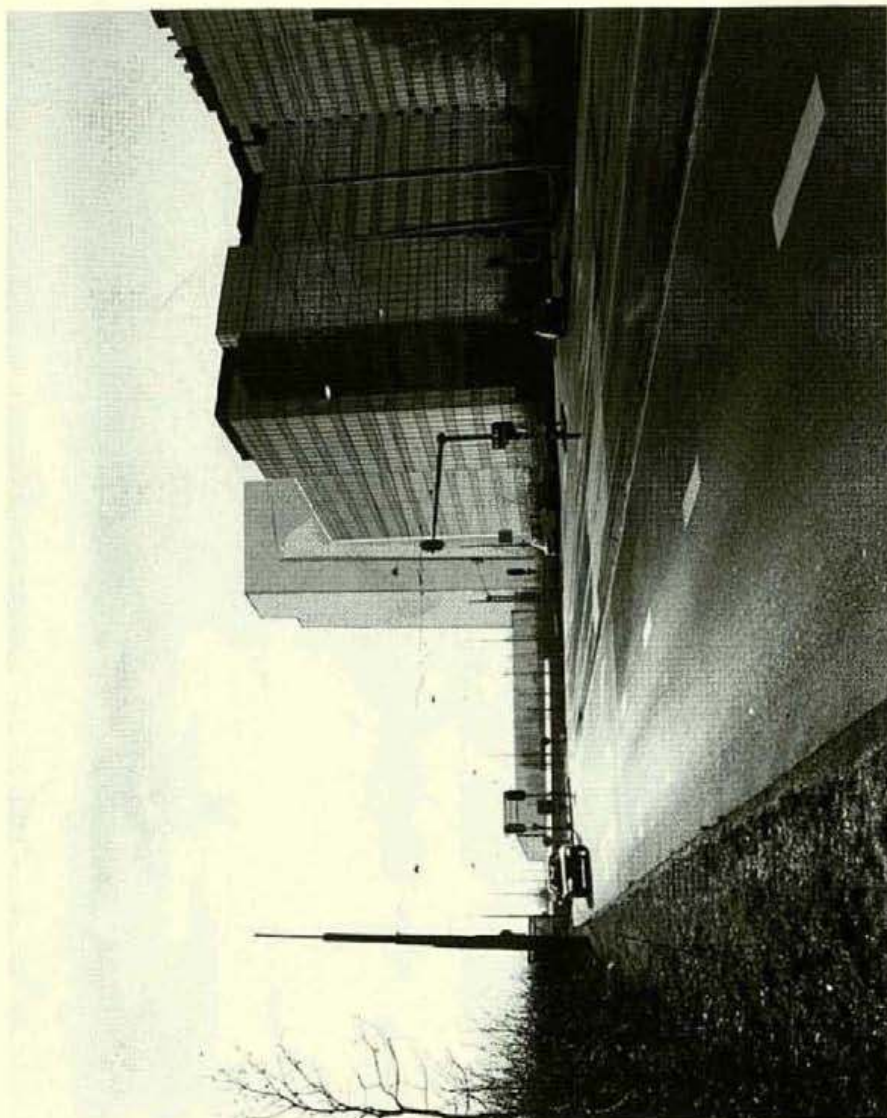
De effecten van het milieu op de bouwhoogte betreffen: hindernisvlakken en straalverbindingen. De effecten van de bouwhoogte op het milieu betreffen: windhinder en schaduwwerking.



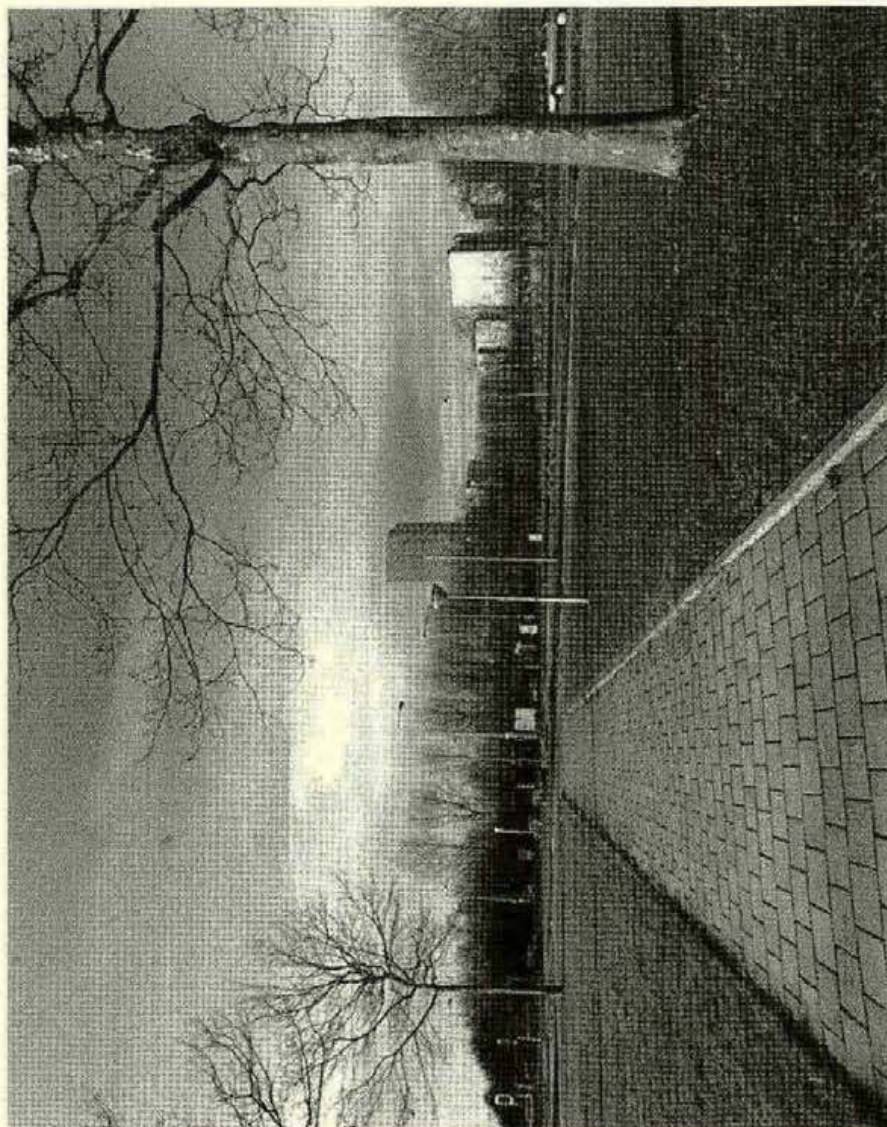
1 situatie vanaf de Minervalaan



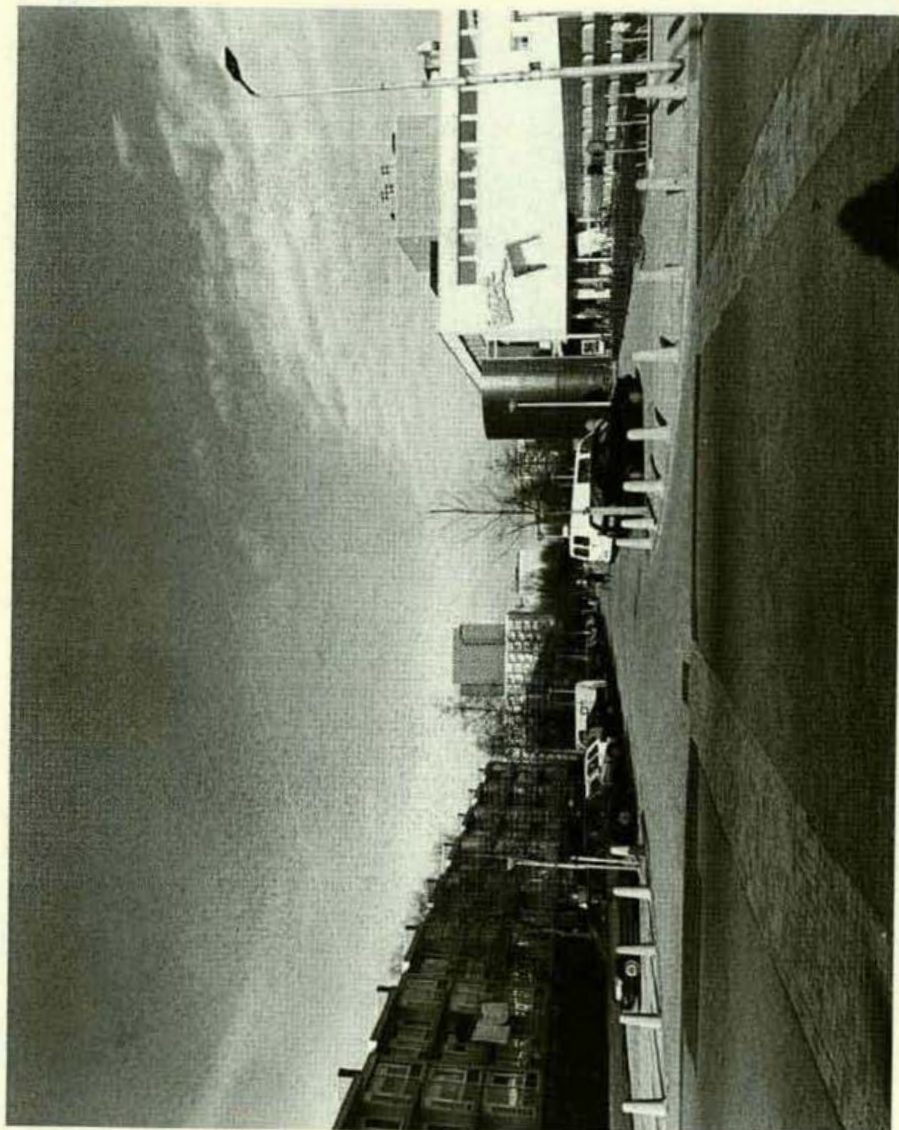
2 situatie vanaf de hoek Beethovenstraat / Strawinskylaan



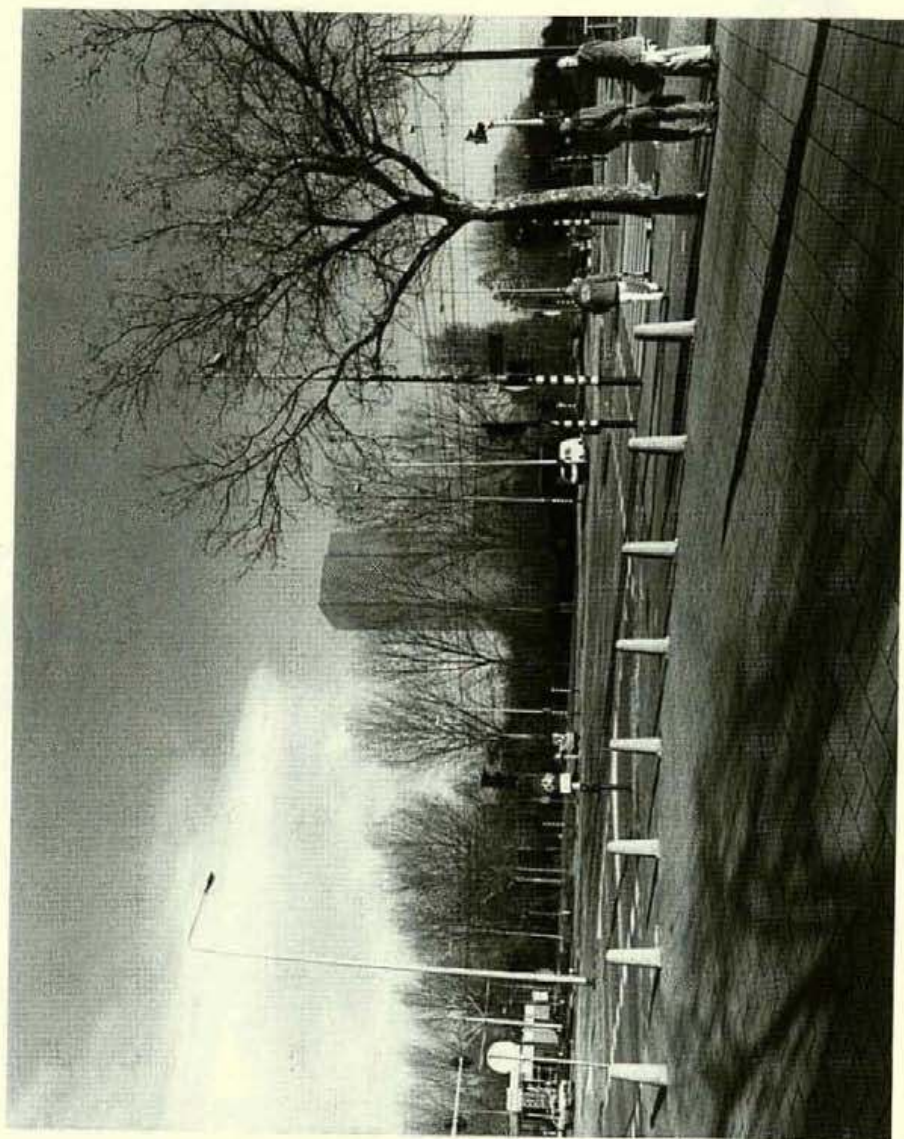
3 situatie vanaf de hoek Van Leijenberghlaan / De Boelelaan



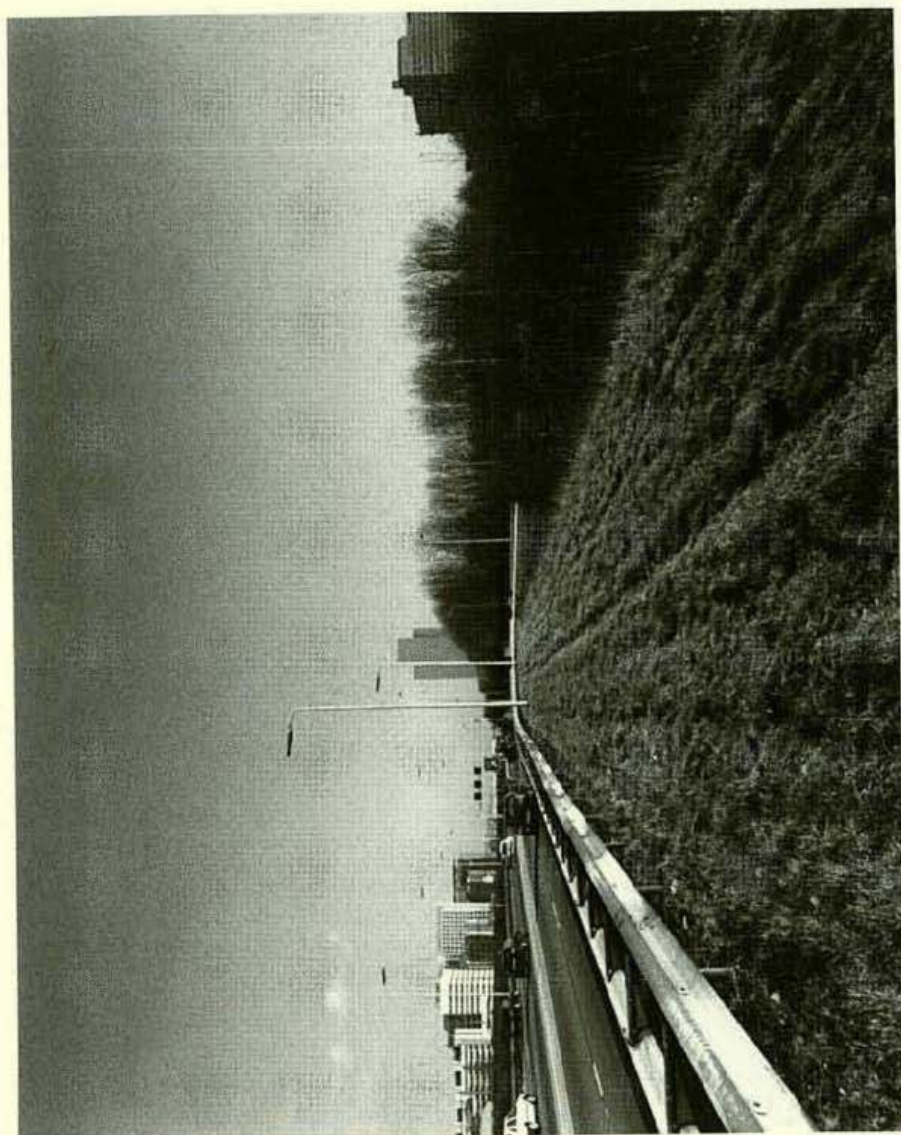
4 situatie vanaf de hoek Buitenveldertselaan / De Boelelaan



5 situatie vanaf de hoek Buitenveldertschaan / De Boelelaan



6 situatie vanaf de A10-zuid vanuit het westen



7.4.1. Hindernisvlakken.

In verband met het luchtverkeer van en naar het nabij liggende Schiphol is de bebouwing in dit vlak aan restricties van de Rijksluchtvaartdienst onderhevig. Het bankgebouw ligt in een zogeheten hindernisvlak. Een gebouw hoger dan 105 meter zal een nadelige invloed uitoefenen op het functioneren van het zendstation Riekerpolder, gelegen aan de Oude Haagseweg te Sloten, en op het Instrument Landings Systeem van de start- en landingsbaan 09/27 van Schiphol.

7.4.2. Straalverbindingen.

Het bankgebouw ligt slechts voor een klein deel binnen de beschermingszone van de verbinding Amsterdam-Haarlem. Het hier geldende straalpad heeft een maximale obstakelhoogte van 55 meter + NAP. Deze beperking is vooral bepalend geweest voor de bouwhoogte in de kwadranten aan de noordkant van de ringweg; aan de zuidzijde is een grotere bouwhoogte vanuit dit aspect toelaatbaar.

7.4.3. Windhinder.

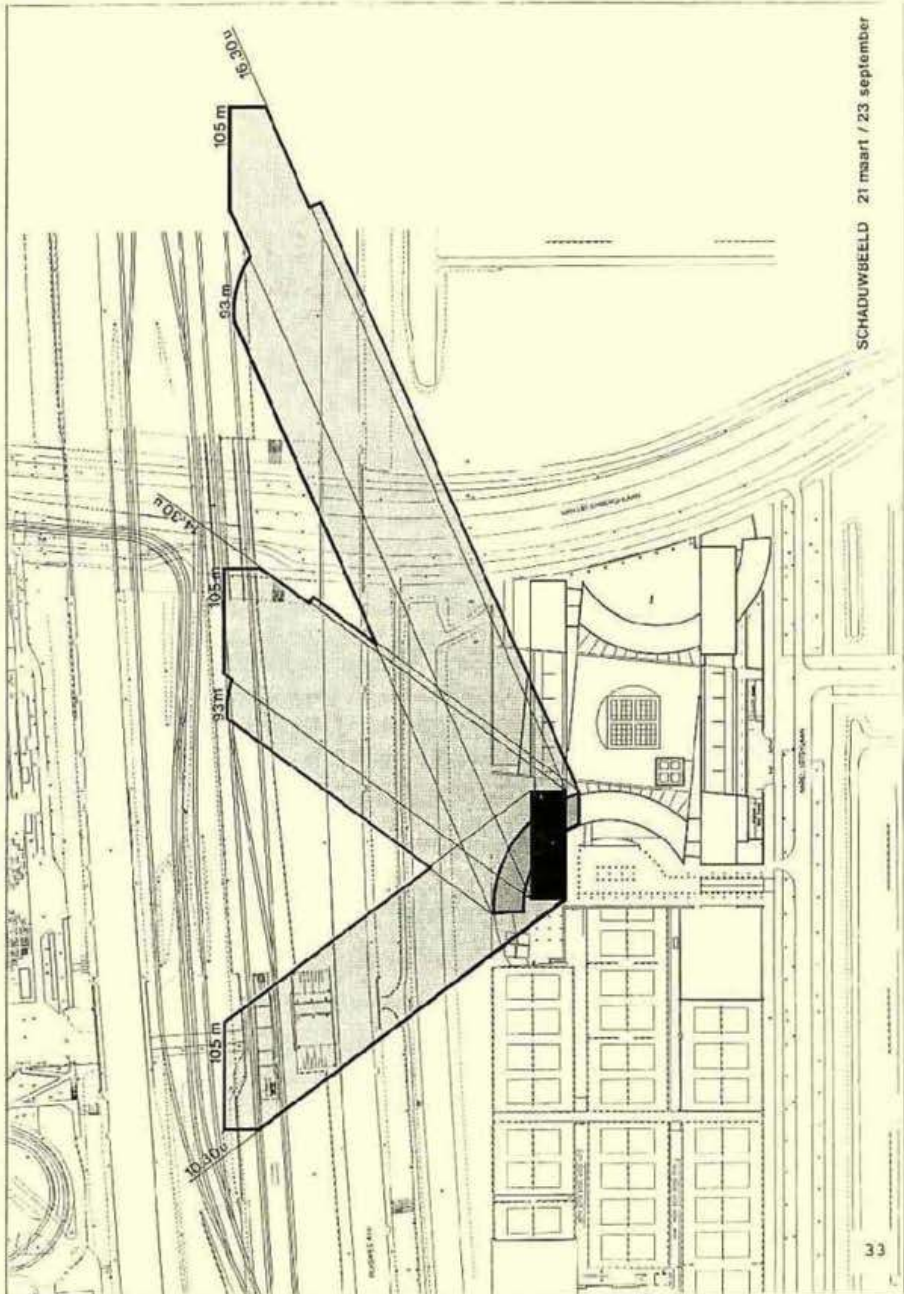
In zijn algemeenheid zijn problemen op dit punt door (stede)bouwkundige maatregelen oplosbaar. Een globaal gebouwwontwerp is door de architect in een windtunnel reeds op windhindereffecten getoetst. Op grond daarvan is het ontwerp op een aantal punten aangepast. De hoogbouw is naar achteren geplaatst; aan de pleinzijde is de laagbouw aangepast. Deze veranderingen lossen de in het windhinderrapport gesignaleerde problemen op; derhalve wordt hier verder volstaan met het opnemen van de verplichting bij de indiening van het definitieve bouwplan een gedetailleerd windhinderrapport te voegen dat ingaat op de aard en de sterkte van windstromingen en de effecten daarvan op het openbaar milieu en de omringende bebouwing. Doordat de hoogbouw reeds naar achteren is geplaatst, kunnen eventueel dan optredende problemen op eigen terrein worden opgelost.

7.4.4. Schaduwwerking.

Bijgaande afbeeldingen geven de schaduwwerking bij verschillende zonnestanden aan. De schaduwen raken geen essentiële bebouwing, doch wel de rijstroken van de rijksweg A10. Het schaduwbeeld geeft Rijkswaterstaat echter geen aanleiding tot een beperking van de bouwhoogte.

7.4.5. Conclusie milieu-aspecten.

Geconcludeerd kan worden dat de bouwhoogte vanuit milieu-aspecten wordt bepaald door de eisen ten gevolge van de communicatie-, navigatie- en landingshulpmiddelen van de luchthaven Schiphol. Deze staan een bouwhoogte van meer dan 105 meter niet toe.



8. Overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Een concept van dit bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening aan een aantal overheidsinstellingen en organisaties toegezonden. Binnen de gestelde reactietermijn is een reactie ontvangen van:

- 1° het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inspecteur Ruimtelijke Ordening-West;
- 2° de Provinciale Staten van Noord-Holland;
- 3° het stadsdeel Zuid;
- 4° het Ministerie van Economische Zaken, rijksconsulent Noord-Holland;
- 5° PTT Telecom, hoofd Straal- en Satellietverbindingen;
- 6° de NV Nederlandse Gasunie;
- 7° de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;
- 8° de NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Planologie;
- 9° de gemeente Amsterdam, directeur van de hoofdafdeling Economische Zaken der Secretarie;
- 10° het Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie West-Nederland;
- 11° de Rijksluchtvaartdienst;
- 12° het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
- 13° het stadsdeel Buitenveldert.

De reacties van de adressanten, vermeld onder 4°, 5°, 6°, 9° en 10°, melden dat het concept-bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van op- en aanmerkingen.

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inspecteur Ruimtelijke Ordening-West, gaat in op het locatiebeleid ter plaatse. Geconstateerd wordt dat de locatie een zogenaamde B-locatie is, doch op termijn na realisering van geplande infrastructurele maatregelen, naar verwachting nog vóór 2005, een A-status zal bereiken. Men verzoekt de A-norm als eindnorm en het ingroeien naar die norm in het bestemmingsplan op te nemen en een bedrijfsvervoerplan als bijlage aan het bestemmingsplan toe te voegen.

Antwoord.

Ten opzichte van het concept-bestemmingsplan is de tekst aangescherpt met betrekking tot het parkeerbeleid. Zowel voor het woon-werkverkeer als voor het bezoekersverkeer wordt uitgegaan van de zogenaamde B-locatienorm. Dit is in overeenstemming met de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (Vinex), het SVV-2, de beleidsnota INVERNO, het Regionale Verkeers- en Vervoerplan, alsmede met de door Provinciale Staten van Noord-Holland (gewijzigd) vastgestelde nota, getiteld: Het juiste bedrijf op de juiste plaats. Anticiperende op het locatiebeleid is door de gemeente reeds in een vroeg stadium met de ABN/AMRO Bank het aantal parkeerplaatsen conform deze B-norm overeengekomen en in een convenant vastgelegd. Bij de vaststelling van het Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) door het Regionaal orgaan Amsterdam (ROA) heeft Amsterdam als betrokken partij het streven om op

termijn voor het gehele gebied rondom het Station Zuid/WTC tot een A-status te komen, mede ondertekend. Realisering van infrastructuur die een overgang naar een zogenaamde A-status mogelijk maakt, vindt omstreeks 2005 plaats (Rail '21 en Noord-Zuidlijn). Aangezien de gebruikelijke bestemmingsplanperiode circa tien jaar is, is het weinig zinvol dit nu reeds in de voorschriften op te nemen. De plannen kunnen in die periode nog aanzienlijk veranderen. Voor de projecten van Rail '21 is nog geen volledige financiële dekking. De NV Nederlandse Spoorwegen (NS) heeft dan ook al verschillende keren de prioriteiten veranderd. 2005 betreft de vroegst mogelijke opleveringsdatum.

Van de Noord-Zuidlijn is (bij het Vinex-convenant) het gedeelte Station Zuid/WTC – Schiphol financieel nog niet geregeld.

Ten slotte staat ook nog niet vast wanneer de door het rijk in het SVV2 aangekondigde en in het RVVP overgenomen zogenaamde flankerende maatregelen, welke mede randvoorwaarden zijn bij het locatiebeleid, daadwerkelijk zullen worden geëffectueerd.

Ondanks deze stand van zaken zal de gemeente zich maximaal inspannen om de gewenste verandering in de parkeernorm op termijn te effectueren. Deze beleidskeuze is daarom opgenomen in de doelstellingen van dit ontwerp-bestemmingsplan en verder uitgewerkt in de paragrafen 4.1 en 5.6.4.

De mogelijkheden voor ingroeien zijn beperkt, omdat de gemeente in pandige, ondergrondse parkeervoorzieningen eist in verband met de na te streven hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. De mogelijkheden voor een functionele verandering daarvan zijn beperkt.

De huidige parkeerterreinen in de naaste omgeving maken deel uit van een strategische voorraad uit te geven grond en kunnen derhalve niet via langdurige contracten worden gereserveerd voor parkeervoorzieningen ten behoeve van de ABN AMRO Bank. Dit is ook uit een oogpunt van locatiebeleid (verdichting) en financieel beleid (mogelijkheden voor gronduitgifte met een positief exploitatiesaldo) ongewenst.

De inrichting van het gebied rondom het Station Zuid/WTC is onderwerp van overleg in het kader van een nieuw structuurplan en daarop volgende integrale uitwerkingen van een groter gebied dan dat van het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan. Het streven naar een A-locatie op termijn zal in dat kader moeten worden gezien. Te zijner tijd zal dan ook het beleid ten aanzien van de dan reeds aanwezige gebouwen moeten worden uitgewerkt.

Ingroeimogelijkheden zullen alsdan bespreekbaar zijn, doch het is voorbarig in dit ontwerp-bestemmingsplan regels ter zake in de voorschriften op te nemen, temeer daar het af te raden is voorschriften op te nemen met betrekking tot aspecten die buiten het plangebied vallen.

Bij het ontwerp-bestemmingsplan is een uitgebreide verkeersrapportage overgelegd. Deze rapportage bestaat uit drie delen: een integrale verkeersstudie, de aanzetten voor een bedrijfsvervoersplan en de aanzetten voor een verkeersbeheerplan. De laatste twee geven de beleidsvoornemens ter zake aan. Volledige uitwerking van het bedrijfsvervoersplan is in dit stadium niet mogelijk, omdat de ABN AMRO Bank nog niet definitief heeft beslist welke bedrijfsonderdelen in het nieuwe gebouw zullen worden gehuisvest. Het verkeersbeheerplan zal door het stadsdeel Buitenveldert worden verzorgd. De uitgangspunten daarvan zullen beschikbaar zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Concretisering kan pas plaatsvinden als een definitieve stedenbouwkundige maaiveldinrichting beschikbaar is.

De provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte en Groen constateert dat het concept-plan, onder voorwaarden, past in het ruimtelijk provinciaal beleid, maar dat de stedenbouwkundige inpasbaarheid moeilijk toetsbaar is. Men constateert dat een hoogbouweffectrapportage ontbreekt en acht het opnemen van een vrijstellingsbevoegdheid voor een bouwhoogte tot 105 meter niet aanvaardbaar.

Men constateert dat de locatie als B-locatie staat aangegeven en in de toekomst als A-locatie. Het laatste is afhankelijk van realisering van de Noord-Zuidlijn en Rail '21.

Men is akkoord met het hanteren van een B-profiel onder voorwaarde dat in de planbeschrijving aandacht wordt besteed aan de profielwijziging en de consequenties daarvan op termijn. Toepassing van de B-locatienorm zou tot 600 parkeerplaatsen leiden. Er zijn er echter 750. Met 25 plaatsen voor de raad van bestuur gaat men na rijp beraad akkoord. De 125 extra plaatsen ten behoeve van de congresfunctie acht men te hoog; 80 plaatsen zou voldoende zijn.

Extra plaatsen ten behoeve van het auditorium acht men niet nodig, omdat deze niet frequent en tegelijk met de congresfunctie zouden worden gebruikt. Indien de parkeerplaatsen niet door bankmedewerkers zouden kunnen worden gebruikt, acht men totaal 705 parkeerplaatsen acceptabel.

Men vindt dat een raamwerk voor een bedrijfsvervoersplan in de plantoelichting moet worden opgenomen.

Tevens wenst men een geactualiseerde versie van de integrale verkeersstudie opgenomen te zien in de toelichting.

Antwoord.

In hoofdstuk 4 zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten nadrukkelijker uitgewerkt. Het betreft zowel een functionele analyse van het gebied als een beschrijving van de externe en interne stedenbouwkundige elementen van de locatie. Ook is een hoogbouweffectrapportage (HER) aan het ontwerp-bestemmingsplan toegevoegd. De vrijstellingsbevoegdheid voor een bouwhoogte tot 105 meter is vervallen. Op de plankaart is voor het desbetreffende gebouwgedeelte (rechtstreeks) een bouwhoogte van 105 meter opgenomen. De planologische en stedenbouwkundige onderbouwing is in de toelichting door middel van de HER opgenomen.

De omschrijving van het aantal parkeerplaatsen volgens de B-locatienorm is aangescherpt. Er wordt op grond van informatie van de bank van uitgegaan dat het congrescentrum en het auditorium tegelijk moeten kunnen worden gebruikt; derhalve is ook op de zitplaatsen in het auditorium de B-locatienorm toegepast. Het aantal parkeerplaatsen komt dan uit op 750 (met in begrip van 25 parkeerplaatsen voor de raad van bestuur).

Een raamwerk van een bedrijfsvervoersplan is aan de toelichting toegevoegd, evenals de vigerende verkeersstudie. Bij de groei van het verkeer is uitgegaan van het SVV-beleid. Rekening is gehouden met de feitelijke en geprognosticeerde ontwikkeling van onroerend goed, conform de mogelijkheden die ter plekke door het vigerende streek/structuurplan wordt geboden. De cijfers hebben dus wel degelijk betrekking op de ontwikkeling in de directe omgeving.

Het stadsdeel Zuid) stelt dat het bestemmingsplangebied deel uitmaakt van een groter te ontwikkelen gebied. Men beveelt aan om een nota van uitgangspunten (NvU) te maken voor dit grotere gebied in samenwerking met de betrokken

stadsdelen. Deze NvU zou tevens kunnen dienen als toetsingskader voor de vrijstelling voor een bouwhoogte van 105 meter.

Ten aanzien van de bestemming openbare ruimte verzoekt men om een verruimde definitie of uit te werken onderdeel, zodat eventuele openbaarvervoerfuncties aldaar kunnen worden gesitueerd.

Antwoord.

Wat betreft het eerste kan worden gemeld dat in het kader van de procedure van een nieuw structuurplan overleg plaatsvindt over de verdere mogelijkheden in het centrale deel van de Zuidas. Tevens wordt in vervolg op de door de centrale stad geproduceerde studie Zuidas en naar aanleiding van de bestuurlijke besluitvorming daarover in overleg met de stadsdelen verder onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige invulling van het gebied. De situering van de bank past in de zienswijze zoals die nu op basis van het huidige materiaal is ontwikkeld. De stedenbouwkundige argumenten in de beschrijving in hoofdlijnen maakt dat duidelijk. Deze situering blokkeert ook geen toekomstige ontwikkelingen buiten het bestemmingsplangebied.

De vrijstellingsbevoegdheid voor een bouwhoogte van meer dan 90 meter is vervallen. In de voorschriften is rechtstreeks een bouwhoogte van 105 meter opgenomen. Ter onderbouwing is een hoogbouweffectrapportage in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

De bestemming Openbare ruimte is verruimd, zodat openbaar vervoer c.a. door middel van een vrijstelling van Burgemeester en Wethouders eventueel mogelijk is, mits passend in de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Het plein is primair bedoeld als verblijfsruimte met alleen langzaam verkeer.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam doet het verzoek om een maximumoppervlak voor winkels en horeca in het plangebied op te nemen om geen afbreuk te doen aan het bestaande voorzieningenniveau in de stadsdelen Zuid en Buitenveldert.

Antwoord.

Burgemeester en Wethouders onderschrijven de mening dat geen afbreuk mag worden gedaan aan het bestaande voorzieningenniveau. Anderzijds valt te verwachten dat bij een verdere intensivering van het gebied rondom het Station Zuid/WTC en door de uitbreiding van het station zelf ook een nieuw draagvlak voor voorzieningen ontstaat. Uit een oogpunt van levendigheid en sociale veiligheid zijn enige publieksaantrekkende functies gewenst. In het ontwerpbestemmingsplan is dat geregeld via een mogelijkheid om kiosken en horeca op het plein te situeren (450 m²). Tevens is er de mogelijkheid een dergelijke voorziening of een expositieruimte in het gebouw van de bank op te nemen.

Aangezien de gewenste omvang van deze voorzieningen afhankelijk is van de nog niet bepaalde verdere ontwikkeling aan de noord- en zuidzijde van het station, is op dit moment geen maximum aan te geven. Gezien de functionele eisen van de ABN AMRO Bank zelf en de architectuur van het gebouw zal er hoogstens in een zeer beperkte mate sprake kunnen zijn van dit soort voorzieningen in het gebouw. Daar waar een particuliere initiatiefnemer op verzoek van de gemeente bereid is mee te werken aan een verhoging van het

leefklimaat en de sociale veiligheid in de openbare ruimte, past het onzes inziens niet dit vervolgens weer aan stringente voorwaarden te onderwerpen.

De NV Nederlandse Spoorwegen (NS), afdeling Planologie, gaat in op de uitbreiding van het Station Zuid/WTC. Indienstelling van een viersporige zuidelijke tak is voorzien in 2005. Het station moet dan zijn uitgebouwd naar zes sporen. Hiertoe dient de zuidelijke rijbaan van de rijksweg A10 te worden verschoven. Deze uitbreiding past niet in het ontwerp-bestemmingsplan. Men verzoekt eventuele verlegging van deze rijbaan in het ontwerp-bestemmingsplan juridisch mogelijk te maken.

Zij spreekt tevens bezorgdheid uit ten aanzien van het toekomstige stationsplein. Er is geen totaalvisie. Veel ruimtevragende voor- en natransportfuncties zouden ook aan de zuidzijde te realiseren moeten zijn en de bank zou de route voor het langzaam verkeer naar de Karel Lotsy laan/Willem van Weldammelaan blokkeren.

Antwoord.

Het ontwerp-bestemmingsplan voorziet in een zone waar bebouwing is uitgesloten en uitbreidingsmogelijkheden niet onmogelijk zijn. Er is niet voor gekozen nu al voor bedoelde spooruitbreiding een bestemmingswijziging mogelijk te maken, omdat dat voor een veel groter gebied dan het gedeelte binnen dit ontwerp-bestemmingsplan nodig zal zijn. De gemeente geeft er de voorkeur aan te zijner tijd een nieuw ontwerp-bestemmingsplan op te stellen, waarin de uitbreidingen in één keer voor het gehele tracé worden geregeld.

Wat betreft de totaalvisie op de toekomstige stationsontwikkeling is het juist dat deze nog niet is geconcretiseerd. Wel hebben er bijeenkomsten plaatsgevonden, waarbij de NS aanwezig was, om de principes voor de inrichting van het plein te bespreken.

Algemeen wordt onderschreven dat het gedeelte van de toekomstige openbare ruimte dat valt binnen de bestemmingsplangrenzen, een voetgangersgebied moet worden met ruime looplijnen richting station. Het huidige schetsontwerp voldoet daaraan, in het ontwerp-bestemmingsplan is om die reden een aparte bestemming Openbare ruimte opgenomen, waardoor doorgaand rijverkeer op het plein wordt uitgesloten.

Wat betreft voor- en natransport is het desbetreffende artikel met bestemming Openbare ruimte verruimd met een vrijstellingsbevoegdheid door Burgemeester en Wethouders, zodat dit in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt. Er is echter nog geen definitieve keuze gemaakt tussen "noordplein" en "zuidplein" wat betreft de verdeling van functies. De situering van de bank is zodanig gekozen dat het plein afmetingen krijgt die het mogelijk maken om dit plein als een aangename, sociaal veilige verblijfsruimte te ervaren.

Wat betreft de looplijnen wordt er in samenspraak tussen de gemeente, als verantwoordelijke voor de inrichting van de openbare ruimte, en de architect van de bank zeer zorgvuldig gekeken naar de hoekoplossingen van het bankgebouw. Het definitieve inrichtingsplan openbare ruimte en het definitieve bouwplan zullen daar verder uitsluitsel over geven. Wanneer in een volgende structuurplanperiode zou worden besloten om het gebied ten zuiden van het Station Zuid/WTC verder te ontwikkelen, is er nog alle mogelijkheid om diagonaal aan te

sluiten op de Willem van Weldammelaan. Dat valt echter buiten het bestek van dit bestemmingsplan.

De Rijksluchtvaartdienst constateert dat het ontwerp-bestemmingsplan zich houdt aan de eerder na uitgebreid overleg vastgestelde maximale bouwhoogte van 105 meter.

Antwoord.

Deze constatering is correct.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland, gaat in op het locatiebeleid. Men acht de 750 parkeerplaatsen niet in overeenstemming met het werkdocument, getiteld: Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en instellingen. De 750 plaatsen zouden noch met de A-locatienorm, noch met de B-locatienorm in overeenstemming zijn en in strijd met het regionale structuurplan en het RVVP. Men erkent dat de locatie momenteel een B-locatie is, maar stelt dat de locatie binnen afzienbare tijd een A-locatie is; daarom is men van oordeel dat, rekening houdende met de interne bedrijfsvoering van de bank, in pandig het aantal parkeerplaatsen op basis van de A-locatienorm moet worden bepaald. Op basis van een vervoersplan kan de (aanvullende) parkeerbehoefte worden bepaald die nodig is totdat het openbaar vervoer operationeel is. Aangezien deze additionele parkeerplaatsen moeten kunnen worden opgeheven, wordt voorgesteld deze op openbaar terrein te realiseren.

Men constateert verder dat de zuidtak van de rijksweg A10 volledig is belast en dat, indien het locatiebeleid niet wordt toegepast, ook de bereikbaarheid van het (bank)complex negatief wordt beïnvloed.

Ten slotte verzoekt men om te voorkomen dat een strook van 5 meter uit de teen van het talud van de rijksweg A10 kan worden bebouwd met "bouwwerken, geen gebouwen zijnde" in verband met onderhoud van het talud.

Antwoord.

De 750 parkeerplaatsen zijn bepaald conform het locatiebeleid met toepassing van de zogenaamde B-normering. De constatering dat de 750 parkeerplaatsen in strijd zouden zijn met het Structuurplan en het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP), is onjuist voor zover het de parkeerplaatsen voor woon-werkverkeer van personeel, voor het congrescentrum en het auditorium betreft. Deze zijn volgens de in beide plannen opgenomen B-locatienorm berekend. Het is wel juist voor de 25 parkeerplaatsen ten behoeve van de raad van bestuur en prominente bezoekers. Gezien de specifieke (veiligheids)eisen die met betrekking tot die functie gelden, achten wij het aanvaardbaar om deze geringe toename van het aantal parkeerplaatsen te honoreren. Bij de toepassing van normen dient enige marge mogelijk te zijn om maatwerk te kunnen leveren.

Gezien het feit dat aan de gestelde normen wordt voldaan, zal de bereikbaarheid van de bank niet nadelig worden beïnvloed. In vrijwaring van bebouwing binnen een afstand van 5 meter vanaf de teen van het talud van de rijksweg A10 is door middel van aanpassing van het desbetreffende artikel voorzien.

Wat betreft de ingroeimogelijkheden naar een A-normering wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inspecteur RO-West.

Het stadsdeel Buitenveldert betreurt het dat de realisering van de ABN AMRO Bank als grootstedelijk project is aangemerkt en dat een koppeling is gemaakt met de verplaatsing van het tennispark naar de Vietnamweide.

Voorts betreurt men het ontbreken van een integraal plan voor de gehele Zuidas. Men juicht de opname van een stationsplein in het bestemmingsplan toe, maar constateert dat een exact gebruik pas kan worden vastgesteld in het kader van de verdere ontwikkeling van de Zuidas en de verdeling van functies tussen het noordelijke en zuidelijke stationsplein. Men zou in de voorschriften graag de functie "horeca, expositieruimten en winkels" zien uitgebreid.

Men is akkoord met ondergronds parkeren, doch wijst op de noodzaak van goede afspraken tussen de centrale stad en het stadsdeel over het toekomstig parkeren in en rond het bestemmingsplangebied met het oog op het beheer.

Toekomstige ontwikkelingen in het gebied moeten mogelijk blijven; belangrijke lijnen als de Karel Lotsylaan, de verbinding station Zuid — Gelderlandplein en het stationsplein moeten worden opgehouden. Men is het niet eens met uitspraken over "de Berlage-as" en "gesloten bouwstructuur" en acht de Buitenveldertse "Van Eesteren"-structuur minstens zo belangrijk.

Men heeft geen problemen met het bouwvolume, acht de ligging van de hoofdentree aan het stationsplein en de openbaarheid van "tuinen en erven" positief en heeft vertrouwen in de architecten.

Benadrukt wordt de noodzaak samen te werken bij de inrichting van het gebied, opdat het stadsdeel een werkbaar beheersplan kan opstellen.

Ten slotte heeft men vernomen dat er een helioplatform is voorzien en verbaast men zich erover dat dit niet in het ontwerp-bestemmingsplan is vermeld.

Antwoord.

Van de opmerkingen inzake de aanwijzing tot grootstedelijk gebied en de koppeling met de verplaatsing van het tennispark nemen Burgemeester en Wethouders kennis en zij verwijzen naar de besluitvorming die dienaangaande heeft plaatsgevonden. Aan een uitgewerkte stedenbouwkundige visie wordt in het kader van het nieuwe structuurplan gewerkt. Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan maakt verdere ontwikkeling van het gebied geenszins onmogelijk. Bedoelde routes worden vrijgehouden. Het stationsplein wordt als een verblijfsgebied in het bestemmingsplan gedefinieerd, waardoor de randvoorwaarden zijn gecreëerd voor een hoogwaardig openbaar gebied. De inrichting zal van meet af aan een hoogwaardig en duurzaam karakter hebben. In de voorschriften is wel de mogelijkheid geopend om, zo nodig, enige aanpassingen te plegen met betrekking tot de bereikbaarheid van openbaar vervoer en taxi's, voor zover dit niet strijdig is met het eerder genoemde hoogwaardige karakter. Zie ook de reactie naar aanleiding van de opmerkingen van het stadsdeel Zuid.

De mogelijkheden voor kiosken op het plein zijn gelimiteerd om te voorkomen dat teveel concurrentie ontstaat met bestaande voorzieningen in de omgeving. De functie "horeca, expositieruimten en winkels" in het bankgebouw

is door middel van de aanduiding op de plankaart juridisch mogelijk. Aanpassing van art. 3 is daartoe niet noodzakelijk.

Goede afspraken omtrent parkeren in en rondom het bestemmingsplangebied met het oog op een zorgvuldig beheer juichen Burgemeester en Wethouders van harte toe. De toezegging dat het stadsdeel een (verkeers)beheersplan zal opstellen, is in de bij het ontwerp-bestemmingsplan overgelegde verkeers-rapportage opgenomen.

De passages over de "Berlage-as" hebben slechts ten doel de situering van het bankgebouw stedenbouwkundig nader toe te lichten. De eventuele verdere inrichting van de zuidas kan nog op velerlei wijzen plaatsvinden en zal onderwerp van onderzoek zijn bij de nadere studie naar dit gebied.

In een helicopterplatform is in dit ontwerp-bestemmingsplan niet voorzien.

9. Maatschappelijk overleg.

De door de gemeente georganiseerde hoorzitting heeft op 25 januari 1994 plaatsgevonden. Er waren circa 65 personen aanwezig. Een integraal verslag zal bij de verdere besluitvorming worden betrokken. Samengevat zijn de belangrijkste opmerkingen de volgende.

De huurdersvereniging SBPT vreest voor een onveilig voorplein en maakt zich zorgen over de verkeersafwikkeling in de directe omgeving.

De Stichting Tuinstad Buitenveldert is tegen vestiging van de bank, die men liever aan de IJ-oeveren ziet. Men vreest een "ontgroening" van Buitenveldert-noord. Op het plein vreest men overlast van taxi's en bussen. Men bepleit een beheersovereenkomst tussen de centrale stad, het stadsdeel en de stichting. Voorts acht men de gevolgde procedure met betrekking tot de Vietnamweide verwerpelijk. Dat laatste geldt ook voor een vertegenwoordigster van de politieke partij De Groenen.

De huurdersvereniging BPF Bouw maakt bezwaar tegen het uitnodigings-beleid.

Meerdere insprekers maken zich zorgen om het locatiebeleid en de verkeersafwikkeling. Een inspreker vreest waardedaling van de woningen in de omgeving.

Ten slotte wordt naar de reden van de bouwhoogte en naar mogelijke windhinder gevraagd.

Antwoord.

Van gemeentelijke zijde wordt erkend dat de sociale veiligheid een punt van zorg is waaraan grote aandacht zal worden besteed bij de inrichting van het plein. Op het gebied van het beheer zullen, zo nodig, extra maatregelen worden genomen. Ook van de NS wordt verwacht dat zij de nodige maatregelen zal nemen om de sociale veiligheid te vergroten. De situatie zal in ieder geval verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

Wat betreft de verkeersafwikkeling wordt gemeld dat de uitgevoerde verkeersstudie uitwijst dat alleen maatregelen bij het kruispunt Van Leijenberghlaan/De Boelelaan moeten worden genomen. Het stadsdeel Buitenveldert zal een verkeersbeheersplan doen opstellen. De parkeerruimte voor de bank is bepaald op basis van de B-locatienorm (één parkeerplaats op circa vijf arbeidsplaatsen) conform het vigerende locatiebeleid ter plaatse. De bank zal

ook een vervoersplan maken om de werknemers te stimuleren nog meer van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Wat betreft een mogelijke vestiging van de bank aan de IJ-oeveren wordt van de zijde van de gemeente gezegd dat hierover uitgebreid met de ABN AMRO Bank is gepraat. De infrastructuur is daar echter, hoewel inmiddels gestart, gezien het tijdstip van realisering van de bank, nog niet voldoende optimaal.

De planvorming met betrekking tot de verdere ontwikkeling van het gehele stationsgebied zal aan de orde komen in de discussie rondom het binnenkort te verschijnen nieuwe structuurplan van Amsterdam. Als een van de bouwstenen voor die discussie zal een groenplan worden ontwikkeld, waarin wordt opgenomen welke onderdelen van de groenstructuur essentieel zijn.

De procedure met betrekking tot de Vietnamweide is niet aan de orde, maar wordt desondanks door de wethouder voor Ruimtelijke Ordening nader toegelicht.

Het uitnodigingsbeleid is naar het oordeel van de gemeente goed geweest. Er zijn 2700 brochures in de omgeving verspreid en in drie kranten advertenties geplaatst.

Achteruitgang van de waarde van onroerend goed in de omgeving wordt betwijfeld.

De hoogte van het gebouw is bepaald door wensen van de bank, de stedenbouwkundige situatie en beperkingen door de aanwezigheid van Schiphol. Windtunnelonderzoek heeft reeds plaatsgevonden en is aanleiding geweest om het ontwerp aan te passen.

Het autoverkeer zal geen hinder ondervinden van lichtreflectie.

Met enige belanghebbenden in de naaste omgeving heeft vooroverleg plaatsgevonden. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de RAI, het WTC en het Atriumcomplex. Deze vertegenwoordigers hebben hun vertrouwen in de ontwikkeling en architectuur van het hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank uitgesproken.

10. Procedures.

Voor de vestiging van het hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank worden diverse procedures doorlopen.

a Bestemmingsplanprocedure.

Na het ambtelijk overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en een inspraakbijeenkomst op 25 januari 1994 is dit ontwerp-bestemmingsplan na een aantal aanpassingen op grond van de reacties vier weken ter visie gelegd. De schriftelijke reacties die van de adressanten zijn ontvangen, zijn in de commissie van advies voor ruimtelijke ordening c.a. behandeld, waarbij adressanten in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze toe te lichten. Na de raadsbehandeling en vaststelling wordt het bestemmingsplan opnieuw vier weken ter visie gelegd. In die periode kunnen bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bedenkingen worden ingediend. Zo nodig, organiseren ook Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een hoorzitting. Binnen zes maanden na het einde van de tervisielegging dienen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een beslissing te nemen over de goedkeuring. Het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland gaat zes weken ter visie. Gedurende

deze periode kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit beroep heeft niet van rechtswege schorsende werking. Hiertoe dient binnen deze periode een schorsingsverzoek te worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

b Inrichtingsplan.

Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte zal op diverse momenten in inspraakbijeenkomsten aan de orde worden gesteld. Het definitieve voorstel zal na behandeling in de commissie van advies aan de Gemeenteraad ter besluitvorming worden voorgelegd.

c Beheersplan.

Door het stadsdeel Buitenveldert wordt een verkeersbeheerplan voor de omgeving van de bank opgesteld. De inspraak over dit bestemmingsplan zal zoveel mogelijk parallel aan die ten behoeve van het inrichtingsplan plaatsvinden.

d Vergunningen.

Voor de noodzakelijke vergunningen, zoals de bouwvergunning, zullen de voor die vergunningen vastgestelde procedures worden doorlopen.

Datum

07 FEB. 1995

Nr 94-712688

Onderwerp

Vastgesteld bestemmingsplan Karel Lotsylaan
noord-oostkwadrant, gemeente Amsterdam■ Gedeputeerde
StatenDe Raad van de
gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAMProvinciehuis
Dreef 3
2012 HR HaarlemPostadres
Postbus 123
2000 MD HaarlemTel. 023 14 31 43
Fax 023 31 44 82

Dienst Ruimte en Groen

Telefoon 023-143316

Afdeling ROV/LP

Behandeld door C.R.v.d.Wiel

Uw kenmerk

Bijlage(n) div.

VERZONDEN 07 FEB. 1995

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op grond
van artikel 28, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam hebben bij
brief van 25 juli 1994 ter goedkeuring aangeboden het besluit
van de gemeenteraad van 14 juli 1994, nr. 463, tot gewijzigde
vaststelling van het bestemmingsplan Karel Lotsylaan noord-
oostkwadrant met de daarbij behorende kaarten en voorschriften
als bedoeld in artikel 10, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke
Ordening.

De provincie heeft
vrij diensten:

Centrale Bestuursdienst:

Milieu en Water

Ruimte en Groen

Wegen, Verkeer

en Vervoer

Economie

en Bestuur

Formele aspecten

Het ontwerp van het bestemmingsplan en het vastgestelde
bestemmingsplan hebben respectievelijk ingaande 5 april 1994 en
28 juli 1994 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage
gelegen ter gemeentesecretarie. De tervisieleggingen hebben
overeenkomstig de wet plaatsgevonden. De gemeenteraad heeft het
plan binnen vier maanden na afloop van de tervisielegging van
het ontwerp daarvan, derhalve tijdig, gewijzigd vastgesteld.
Het bestemmingsplan is overeenkomstig artikel 28, lid 1 van de
Wet op de Ruimtelijke ordening binnen vier weken na dagtekening
van het raadsbesluit ter goedkeuring aangeboden.
Tegen het bestemmingsplan zijn bij ons zes bedenkingen
ingebracht.

De termijn waarbinnen wij een beslissing moeten nemen eindigt op
24 februari 1995.

De Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de
stadsvernieuwing van de Provinciale Planologische Commissie
heeft op 21 december 1994 over dit plan advies uitgebracht.

Bedenkingen

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn bij ons bedenkingen
ingebracht door:

Karel Lotsylaan
62103 2
93/704
1-733-01122

Bereikbaarheid per
openbaar vervoer:
vanaf station Haarlem
met de buslijnen 1, 5, 71,
72, 93, 140 en 174 van
de NZH; vanaf Zandvoort
en Heemstede/Aerdenhout
of Amsterdam-West
buslijn 80 van de NZH.

1. de Stichting Tuinstad Buitenveldert, Postbus 74140, 1070 BC Amsterdam;
2. H.I.D. Rijkswaterstaat Noord-Holland mede namens de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening-West, Nieuwezijds Voorburgwal 120-126, 1012 SH Amsterdam;
3. R. Haffmans, Hofmeyrstraat 34, 1091 NA Amsterdam;
4. A.H. Vonk, Amstelveenseweg 844, 1081 JL Amsterdam;
5. mr.W. Voerman, namens Mw.mr.J.L. Bakker-Weesing, Postbus 9316, 1006 AH Amsterdam;
6. mr.J. Hoekstra, Houthoff advocaten, namens de Vereniging Accomodatie Flat "Zuidwende", Postbus 75505, 1070 AM Amsterdam;

Bij brief van 5 december 1994 hebben reclamanten sub 2 hun bedenkingen ingetrokken.

Ontvankelijkheid

Reclamanten hebben zowel tijdig zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar gemaakt als bedenkingen bij ons ingebracht. Zij kunnen derhalve in hun bedenkingen worden ontvangen.

Weergave van de bedenkingen

De bedenkingen kunnen als volgt worden samengevat.

a. De bedenkingen van reclamant sub 1

Reclamant voert aan dat:

- 1.*het plan het begin van het einde van de opzet van de tuinstad-gedachte in Buitenveldert betekent;
*uit de gang van zaken rond de Vietnamweide blijkt dat de plannen een aanzet zijn voor een aantasting van de groene verbinding tussen het Amsterdamse Bos en de Amstel c.q. het verloren gaan van de vestigingsplaats van vele sportvoorzieningen;
*het plan een onnodige en ongewenste aantasting betekent van het leefmilieu in Buitenveldert, hetgeen wordt bevestigd in een onderzoeksrapport van Vrije Universiteit (juni 1993);
*de stationspleinzone-ontwikkeling er toe leidt, dat alle stationsactiviteiten zich ook aan de zuidzijde zullen manifesteren met alle nadelige gevolgen voor Buitenveldert;
*maatregelen getroffen moeten worden die er op gericht zijn dat verkeers- en parkeerproblemen niet nog meer naar Buitenveldert worden verplaatst.
- 2.*in verband met de saneringsplannen in het personeelsbestand van de ABN AMRO Bank elke noodzaak voor verplaatsing ontbreekt;

3.*ter compensatie van het verlies van een deel van de groene scheg (met daarin een aantal sportverenigingen) dient op de parkeerterreinen Zuidwende een (sport-) parkstrook van allure aangelegd worden;

b. de bedenkingen van reclamant sub 3

Reclamant is van mening dat de gehanteerde parkeernorm de toekomstige ontwikkeling van station Zuid tot een station vergelijkbaar met CS negeert. Een A-norm dient gehanteerd te worden.

Voorts is reclamant van mening dat de bouwhoogte de leefbaarheid bedreigt van een voor vele voetgangers en fietsers belangrijke omgeving, met name door windhinder.

c. de bedenkingen van reclamant sub 4

Reclamant voert aan dat:

- *de verkeersweg vanaf de bank haaks uitkomende op de Boelelaan dient te worden afgesloten;
- *de bouwhoogte niet acceptabel is; het past niet in Buitenveldert, het is te grootschalig, te massaal en te hoog;
- *de mogelijkheid om horeca en winkels te vestigen niet in de omgeving past;
- *de locatie nu al een A-locatie is;
- *er sprake kan zijn van lichtweerskaatsing bij verkeerde materiaalkeuze;
- *het verkeersbeheerplan opgenomen moet zijn in het plan;
- *het aantal medewerkers volgens publicaties lager ligt dan 3000;
- *aandacht besteedt moet worden aan de omgevingsveiligheid.
- *het plan niet in behandeling genomen dient te worden voordat het bestemmingsplan Vietnamweide definitief is goedgekeurd.

d. de bedenkingen van reclamant sub 5

Reclamant voert aan dat:

- * zonder noodzaak een voor Buitenveldert kenmerkende en noodzakelijke groenstrook wordt bebouwd, zonder dat dit aldaar gecompenseerd kan worden met landelijk gebied, terwijl in de Zuid-as verschillende grote kantoren van hoog kwalitatief gehalte leeg staan;
- *het plan verdergaande bebouwing dan alleen de ABN AMRO Bank mogelijk maakt;

- *het plan desondanks in verkeerstechnisch opzicht alleen rekening houdt met vestiging van de bank en niet met overige ontwikkelingen, hetgeen aanvullende parkeerruimte ten koste van groenstroken noodzakelijk maakt;
- *het plan leidt tot een onaanvaardbare vermindering van de leefbaarheid en het lijden van vermogensschade door kwaliteitsvermindering van de omgeving; de thans voor bewoners bedoelde parkeerplaatsen zullen door bankmedewerkers bezet worden; de leefbaarheid van het gebied zal met name na de kantooruren dalen tot nihil;
- *het plan prematuur is omdat het bestemmingsplan Vietnamweide nog niet onherroepelijk is goedgekeurd;

e. de bedenkingen van reclamant sub 6

Reclamant voert aan dat:

- *de aanliggende woonbuurt, alwaar de flat "Zuidwende" is gelegen, zal worden geconfronteerd met verkeers- en parkeeroverlast;
- *het uitzicht vanuit de flat zal worden beperkt en veranderd;
- *de ter plaatse aanwezige groenvoorzieningen verloren zullen gaan.

Reactie van Burgemeester en Wethouders op de bedenkingen

Burgemeester en Wethouders volstaan met een verwijzing naar de raadsvoordracht omdat de bedenkingen gelijklopend zijn aan de bij de gemeente ingebrachte zienswijzen.

Hieraan kan (met enige aanpassingen) het volgende worden ontleend:

(begin citaat)

Algemeen inzake verkeer en parkeren

"De integrale verkeersstudie die bij de tervisielegging en de vaststelling van het plan is overgelegd, houdt rekening met de te verwachten ontwikkelingen en autonome groei van het autoverkeer, maar ook met de effecten van uitbreiding van het openbaar vervoer en flankerende maatregelen. Per saldo leidt dit tot de conclusie dat binnen de uitbreidingsmogelijkheden van het thans vigerende structuurplan geen aanpassingen nodig zijn aan de weginfrastructuur met uitzondering van de kruising Van Leijenberglaan/De Boelelaan. Deze aanpassing dient plaats te vinden bij de uitvoering van de bank en is daarom onderdeel van het plan.

Het parkeren voor de ABN AMRO Bank moet geheel op eigen terrein plaatsvinden, ondergronds dan wel inpandig vanwege het hoogwaardige karakter van het gebied. De openbare ruimte zal daarom zoveel als mogelijk is ten dienste staan van voetgangers en fietsers en een hoogwaardig verblijfsklimaat bieden. Het is niet de bedoeling voor de ABN AMRO Bank de RAI-parkeerterreinen te gebruiken; afsluiting hiervan voor de Bank ligt daarom in de rede. Naast een inrichtingsplan zal een beheerplan voor de omgeving van het nieuwe hoofdkantoor worden gemaakt. Doelstelling is met name de mogelijke uitwaaiering van de parkeeroverlast naar omliggende buurten te voorkomen. Het beheerplan heeft een preventief karakter in die zin dat bij het slagen van het beleid, het parkeren van de ABN AMRO Bank geheel op eigen terrein zal plaatsvinden. De eventueel voor te stellen maatregelen zijn ter meerdere zekerheid als mocht blijken dat er desondanks sprake zou zijn van overlast.

(in aanvulling hierop voert de gemeente in het ambtsbericht nog het volgende aan)

Met betrekking tot de toename van het autoverkeer ten gevolge van de komst van de bank, is nader onderzoek verricht. Dit verkeersbeheersingsplan Buitenveldert is als bijlage bijgevoegd. Het onderzoek gaat niet alleen in op preventieve beheermaatregelen maar bevat ook actuele verkeerscijfers gebaseerd op alle te verwachten ontwikkelingen.

Geconcludeerd wordt dat bij toepassing van parkeerbeleid conform het lokatiebeleid op de meeste gewegvakken de verkeersintensiteit op het huidige niveau gehandhaafd blijft. De wel noodzakelijke aanpassing van de kruising Van Leijenberghlaan/De Boelelaan is voorzien. Op een kaart behorende bij de inrichtingsschets van de openbare ruimte zijn de voorgenomen profielwijzigingen voor dit kruispunt weergegeven.

Het onderzoek gaat ook in op de in sommige bedenkingen verwachte overlast in de nabij gelegen woonbuurt. Geconcludeerd wordt dat uitgaande van een mobiliteitsontwikkeling conform een B-profiel de verkeersbelasting op de hoofd- en verbindingswegen niet zodanig zal toenemen dat een toename van het oneigenlijk gebruik van het ontsluitende en verbindende net valt te verwachten. Geadviseerd wordt een parkeerbeleid te voeren behorende bij het B-profiel en daartoe een integraal beheerplan op te stellen. Met betrekking tot het fietsverkeer kan gemeld worden dat na de komst van de bank een doorgaande fietsroute vanaf station Zuid/WTC via De Boelelaan naar de Willem van Weldammelaan wordt aangelegd. Deze route, alsmede een voorziene fietsenstalling zijn op de inrichtingsschets aangegeven. Met de zienswijzen en aanbevelingen in dit rapport kunnen wij ons dan ook verenigen. De aanbevolen maatregelen zijn een verantwoordelijkheid van het

stadsdeel Buitenveldert. Besluitvorming door het stadsdeel over de aanbevelingen zal in januari 1995 plaatsvinden.

Leefbaarheid

Diverse opmerkingen betreffen de leefbaarheid, de inrichting van de openbare ruimte, het verdwijnen van groen, de bouwhoogte en de waardevermindering van onroerend goed die daar een gevolg van zou kunnen zijn. Dezelfde argumenten, hoewel in wat afwijkende bewoordingen zijn in een eerder stadium ook bij de zienswijzen naar de gemeente gehanteerd. Wij verwijzen derhalve in belangrijke mate naar onze beantwoording bij de raadsbehandeling.

Ter uitwerking van het gestelde in het bestemmingsplan en de raadsbehandeling zijn het verkeersbeheersingsplan en de inrichtingsschets openbare ruimte opgesteld. In beide stukken wordt door middel van voorgestelde beheermaatregelen en inrichting van de openbare ruimte antwoord gegeven op aspecten met betrekking tot de leefomgeving.

Ten aanzien van het inrichtingsplan kan worden opgemerkt dat het plein zodanig is vormgegeven dat het functioneel en ruimtelijk past in de grotere omgeving van station Zuid. De maat van het plein en kwaliteit van de materialen die zullen worden toegepast passen bij de geambieerde hoogwaardigheid. De gemeente heeft ook extra financiële middelen gereserveerd om een hoge kwaliteit daadwerkelijk te realiseren. De inrichting vormt geenszins een belemmering voor toekomstige ontwikkelingen rondom het station. Bij verdere ontwikkeling zal wel als randvoorwaarde moeten worden uitgegaan van een plein direct ten zuiden van het station, dat ook in de toekomst uitsluitend is bestemd voor voetgangers als loop- en verblijfsruimte. Aan de westzijde bevindt zich een fietsroute, die rekening houdt met een mogelijke fietsverbinding (onder de rijksweg door) naar de noordzijde. Tevens is in een fietsenstalling voorzien. De inrichting houdt ook rekening met een mogelijke uitbreiding van het station en verplaatsing, cq verruiming van de stationsentree. Openbaar vervoer is momenteel vooral aan de noordzijde van het station gesitueerd, ontsluiting aan de zuidzijde is via de Karel Lotsyalaan mogelijk. Het profiel van de Karel Lotsyalaan houdt eveneens rekening met toekomstige ontwikkelingen. Het groene karakter daarvan zal ook bij profielwijziging worden behouden, met name door de vormgeving als groene allée met een groenstrook tussen de rijbanen. Hetzelfde geldt voor de Van Leijenberghlaan, waar herstel en zo mogelijk uitbreiding van de boombeplanting bijdraagt aan het behoud van het groene karakter van de tuinstad. Het ontwerp

houdt ook sterk rekening met sociale veiligheid door duidelijke zichtlijnen en speciale verlichting die een goede oriëntatie mogelijk maken.

Bijgevolg is er geen sprake van een fundamentele aantasting van de kwaliteit van de (woon)omgeving.

Inzake de bedenkingen van reclamant sub 1
ad 1:

Voor de beantwoording kan in belangrijke mate volstaan worden met een verwijzing naar hetgeen hiervoor onder algemeen inzake verkeer en parkeren en inzake leefbaarheid naar voren is gebracht. Hieraan kan het volgende worden toegevoegd.

In het kader van het ruimtelijke-orderingsbeleid wordt gestreefd naar een compacte stad met een concentratie van arbeidsintensieve functies bij halten van het openbaar vervoer. Daarmee kan de mobiliteit worden beperkt en kunnen meer kwetsbare gebieden worden ontzien. De omgeving van het Station Zuid/WTC leent zich bij uitstek voor een concentratie van functies. Aan de noordzijde van de rijksweg A10 hebben zich in het verleden diverse ontwikkelingen voorgedaan. Het ligt in de rede om, wanneer de economische behoeften daartoe aanleiding geven, verdere mogelijkheden te onderzoeken. Een goede afstemming met de ontwikkelingen elders in de regio is daarbij van belang.

De vestiging van het hoofdkantoor van ABN AMRO bank in Buitenveldert is inderdaad een voorbode voor een verdere ontwikkeling rondom het Station Zuid/WTC. De wens deze belangrijke economische vestiging voor Amsterdam te behouden heeft de ontwikkeling van dit bestemmingsplan noodzakelijk gemaakt.

Het is zodanig opgezet dat verdere ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Deze zijn conform het Programakkoord 1994-1998 onlangs in studie genomen.

Het ligt geenszins in de bedoeling het tuinstadkarakter van Buitenveldert als geheel aan te tasten. Bij de plannen voor de verdere ontwikkeling van de Zuidas zal ruimschoots aandacht worden gegeven aan de functie openbaar groen. Ons vorige College heeft opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een groen raamplan parallel aan de studie naar de verdere mogelijkheden in het centrale deel van de Zuidas. Ook menging van functies werken en wonen zal worden onderzocht in de geest van het nieuwe (concept-)structuurplan.

De belangrijkste verbinding tussen het Amsterdamse Bos (de toevoeging restanten is ons onduidelijk) en de Amstel wordt gevormd door het Gijsbrecht van Amstelpark. De verbinding langs de rijksweg A10 speelt door de onderbrekingen bij de bebouwing langs de Amstelveenseweg en het bedrijvengebied Drentestraat nauwelijks een rol. Bij de verder planvorming in het centrale Zuidasgebied zal een groen "raamplan" worden ontwikkeld, dat de functies en mogelijkheden van groen in dit gebied nader zal aangeven. Dit plan zal mede uitgangspunt zijn bij verdere ontwikkelingen in het gebied. Het openbare plein aan de zuidzijde krijgt in de huidige visie een verblijfsfunctie, met ruime aandacht voor voetgangers. Er is slechts een voorrijfunctie voor taxi's en voor auto's van wegbrengers van reizigers en bezoekers van de bank. Openbaar vervoer wordt alleen op de Karel Lotsy laan mogelijk gemaakt.

De sociale veiligheid wordt aanzienlijk verbeterd door de ruime afmetingen van het plein, de inrichting en de speciale verlichting die wordt beoogd. Het inrichtingsplan waarin deze aspecten aan de orde komen, zal nog uitgebreid onderwerp van inspraak zijn. Een ondergrondse terminal voor openbaar vervoer is niet aan de orde. In het kader van verdere planvorming in het Zuidasgebied zullen wensen inzake het openbaar vervoer nader aan de orde komen.

ad 2: Volstaan wordt met een verwijzing naar de raadsvoordracht.

ad 3: "Compensatie in de zin van herbestemming van parkeerterreinen tot de bestemming sport en/of groen is in het kader van het onderhavige bestemmingsplan niet aan de orde. Het plan voorziet in de inrichting van ongeveer de helft van het gebied tot een hoogwaardige openbare ruimte, waardoor tevens de ontsluiting van Station Zuid/WTC aanzienlijk verbeterd zal worden.

Wat betreft de sportvoorziening die moet wijken voor het hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank, willen wij er op wijzen dat deze binnen het gebied van Buitenveldert voldoende is gecompenseerd door de bouw van een nieuw tenniscentrum op de Vietnamweide."

Reactie van Burgemeester en Wethouders op de bedenkingen van reclamant sub 3

"Het is juist dat in het kader van het rijksbeleid tot beperking van de mobiliteit voor de omgeving van station Zuid op termijn wordt gestreefd naar een zgn. A-locatie. Dit echter onder voorwaarde dat de beoogde A-norm pas van kracht wordt als alle voor het onderhavige gebied beoogde maatregelen en voorzieningen in

het kader van het openbaar vervoer zijn getroffen en die voorzieningen functioneren op het niveau dat daarvan mag worden verwacht. Zoals wij u reeds op 22 november 1994 hebben mede gedeeld is de gemeente met de ABN-AMRO Bank een nadere uitwerking van het convenant overeengekomen. Daarin is vastgelegd dat partijen alsdan op basis van het mobiliteitsprofiel van de bank zullen overleggen over verdere reductie van het aantal parkeerplaatsen. Verder zal de bank zich inspannen om op basis van een vervoerplan te bevorderen dat een zo'n groot mogelijk deel van het personeel niet per auto naar het werk zal gaan. Op grond van dit aanvullend convenant hebben de Inspectie Ruimtelijke Ordening en het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat hun bezwaar tegen het bestemmingsplan ingetrokken".

Reactie van Burgemeester en Wethouders op de bedenkingen van reclamant sub 4.

Volstaan wordt met een verwijzing naar de raadsvoordracht c.q. hetgeen aangevoerd is ter beantwoording van de bedenkingen van reclamant sub 1.

Inzake de bouwhoogte wordt het volgende aangevoerd. Naar ons oordeel wordt in hoofdstuk 7 van het ontwerpbestemmingsplan (hoogbouweffectrapportage) de hoogbouw voldoende gemotiveerd. Het vigerende structuurplan biedt de mogelijkheid om op zogenaamde nevencentra - zoals Zuid/WTC - hoogbouw tot 90 meter te realiseren. Indien deze hoogte wordt overschreden, moet het passen in de stedenbouwkundige opzet, waarbij de invloed op de openbare ruimten een belangrijk criterium is. Stedenbouwkundig is het toevoegen van hoogbouw op deze plek wenselijk om de barrièrewerking van de 130 meter brede rijksweg te doorbreken. De hoogbouw past ook bij de reeds aanwezige bebouwing aan de noordzijde en de allure die deze in beleggerskringen als A-1-locatie aangemerkte locatie heeft. De situering direct ten zuiden van de hooggelegen rijksweg voorkomt ongewenste schaduwwerking op openbare ruimte en gebouwen. De bouwhoogte maakt ook geen inbreuk op recreatieve en landschappelijke waarde van groene scheggen.

Verdere hoogbouw met een hoogte van 90 meter of meer wordt in het structuurplan voor nevencentra als het onderhavige mogelijk gemaakt. Of hiervan gebruik wordt gemaakt, zal uit de verdere planvorming buiten dit bestemmingsplangebied moeten blijken. Alsdan zal een nieuwe hoogbouweffectrapportage uitsluitend moeten geven over de haalbaarheid van dergelijke initiatieven. Dit is niet ter zake bij dit bestemmingsplan.

Windhinderonderzoek op basis van het voorlopige ontwerp van het bouwplan heeft geleid tot aanpassing van het oorspronkelijke ontwerp, waarbij de hoogbouw enigszins is verschoven in oostelijke richting. Door lagere bebouwing aan de voet van de toren wordt windhinder in de openbare ruimte voorkomen. Het definitieve ontwerp zal nogmaals in de windtunnel worden gecontroleerd op windhindereffecten.

Belemmering van uitzicht is zeer marginaal. De kortste afstand tussen de woonbebouwing en het hoogbouwaccent bedraagt ruim 300 meter. Mede daardoor is de belemmeringshoek minder dan 10 graden. Uitgaande van een zichtveld van maximaal 180 graden wordt minder dan 5% van het uitzicht beperkt.

Inzake de relatie met het bestemmingsplan Vietnamweide wordt het volgende aangevoerd.

"Door reclamant sub 4 (en reclamant sub 5) wordt een relatie gelegd met de besluitvorming rond het bestemmingsplan cq de bouwvergunning voor de Vietnamweide. Dit staat op gespannen voet met de wettelijke termijn die u in acht moet nemen voor besluitvorming. Ook legt het een verkeerde relatie tussen oorzaak (de komst van de bank) en gevolg (het verplaatsen van het tennispark). Bovendien heeft de Raad van State bij uitspraak van 11 februari 1994 de schorsende werking opgeheven van het kroonberoep tegen uw beslissing het bestemmingsplan Vietnamweide goed te keuren. Daarmee werd ook de schorsing opgeheven van de bouwvergunning die ons College reeds op 29 juli 1993 had afgegeven, zodat feitelijk wordt voldaan aan de gevraagde relatie."

Reactie van Burgemeester en Wethouders op de bedenkingen van reclamant sub 5.

"Bij de beantwoording van de bedenkingen van reclamant sub 1 is uitgebreid op het aspect leefbaarheid ingegaan; er is uiteengezet dat van een fundamentele aantasting van de (woon)omgeving geen sprake is, zodat er ook geen sprake kan zijn van een daling van de economische waarde van de woningen in de directe omgeving.

In hoeverre de komst van de ABN AMRO Bank juist zal leiden tot een waardestijging zal pas op termijn duidelijk worden. Mochten appellanten van mening blijven dat er waardedaling zal optreden dan staat daarvoor een planschade procedure open krachtens art. 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening".

Reactie van Burgemeester en Wethouders op de bedenkingen van reclamant sub 6

Volstaan wordt met een verwijzing naar het commentaar op de bedenkingen van reclamant sub 1 (verkeer en parkeren en leefbaarheid) en voor wat betreft de bouwhoogte naar het commentaar op de bedenkingen van reclamant sub 4." (einde citaat)

Hoorzitting

Op 24 januari 1995 heeft een openbare hoorzitting plaatsgevonden, waarbij reclamanten en het gemeentebestuur de gelegenheid is geboden om hun wederzijdse standpunten nader mondeling toe te lichten.

Overwegingen van ons college met betrekking tot het bestemmingsplan als zodanig

Algemeen

Wij kunnen ons verenigen met de uitgangspunten en doelstellingen van het onderhavige bestemmingsplan.

Het plan geeft ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

In het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) grondgebied Amsterdam 1991, wordt de locatie aangeduid als 'nieuwe locatie dienstverlening'.

De kantoorontwikkeling van de ABN AMRO Bank werd hierbij onder voorwaarden aanvaardbaar genoemd.

Deze voorwaarden hadden betrekking op een zo zorgvuldig mogelijke procedure, bij voorkeur de bestemmingsplanprocedure; tevens op een zorgvuldige onderbouwing van verkeer-en vervoer aspecten en op de stedenbouwkundige inpasbaarheid.

In de procedures rond het bestemmingsplan (en bouwplan) Vietnamweide is de noodzaak voor de kantoorontwikkeling van de ABN AMRO Bank nadrukkelijk aan de orde geweest. Enerzijds is de vestiging van groot belang voor Amsterdam als financieel centrum; anderzijds gaat het hier om een bij uitstek geschikte locatie voor kantoorvestiging. Immers station Zuid/WTC zal op termijn in termen van het zogenaamde locatiebeleid als A-locatie worden aangemerkt. Het past dan ook in het streekplanbeleid gericht op ontwikkeling van de compacte stad om een dergelijke hoogwaardige locatie vrij te maken voor een bedrijfsmatige ontwikkeling. Om die reden is de locatie ook in het streekplan opgenomen. Op de hoorzitting is nog gewezen op een alternatieve vestigingsplaats in Diemen. Met de gemeente zijn wij van mening dat deze locatie om verschillende redenen geen serieus alternatief is. Volgens zeggen van de gemeente is planologisch slechts ca. 40.000 m² toegestaan, maar -veel belangrijker- om redenen van hoogwaardigheid en (cv-)bereikbaarheid (o.a. het ABN/AMRO kantoor in Zuid-Oost) kwam alleen de voorliggende locatie in aanmerking.

Uit een oogpunt van locatiebeleid is in provinciale optiek (de beleidsnota het juiste bedrijf op de juiste plaats van maart 1994) terecht uitgegaan van een B-locatie met bijbehorende parkeernorm (inclusief maatwerk). Terzijde kan hierbij worden opgemerkt, dat tussen de gemeente en de Bank al sedert 1990/begin 1991 afspraken zijn gemaakt die onder meer gebaseerd waren op de indicatieve aanduiding als B-locatie in de Vinex. Op aandrang van rijk en provincie is echter in het plan c.q. in de tussen Amsterdam en de ABN AMRO Bank gesloten overeenkomst vastgelegd, dat een toegroei naar de A-norm wordt nagestreefd. De aanpassing van deze overeenkomst is voor het rijk aanleiding geweest de ingediende bedenkingen in te trekken. Op de hoorzitting is er nog op gewezen dat deze afspraken niet juridisch in het plan (voorschriften) zijn vastgelegd. In het licht van het voorgaande achten wij dat ook niet noodzakelijk. Terecht is er van gemeentewege op gewezen, dat de status van A-locatie (o.a. door de realisering van de Noord-Zuidlijn) niet binnen de planperiode bereikt zal worden. Onder deze omstandigheden kan naar ons oordeel uit een oogpunt van locatiebeleid ingestemd worden met het plan.

Het plan geeft naar ons oordeel voorts voldoende inzicht in de gevolgen qua verkeer en parkeren voor de omgeving (zie het gemeentelijk commentaar). In het zogenaamde inrichtingsplan is onder meer vastgelegd dat de ontsluiting via de Karel Lotsyalaan op de Boelelaan onmogelijk is gemaakt en geheel op de Van Leijenberglaan zal plaatsvinden.

Wij constateren dat het parkeerbeheerplan een goede aanzet vormt voor de uitwerking van beleid.

In feite kan op grond van deze studie de conclusie getrokken worden, dat er geen aanleiding is om verkeersproblemen te verwachten bij handhaving van het B-profiel. Het treffen van adequate maatregelen (waarbij met name aan betaald parkeren en handhaving gedacht moet worden) is hiertoe aangewezen. In de praktijk (o.a. parkeerbeleid binnenstad) blijkt de beïnvloeding van het autogebruik ook haalbaar; zo is bij de RAI de model-split ca 10% gewijzigd ten gunste van het openbaar-vervoer als gevolg van vooral het beheerplan op het punt van verkeer en parkeren. Hoewel reclamanten toegegeven moet worden, dat de verkeerssituatie op de A10-zuid met name in de spits reeds thans verre van optimaal is, dient ook bedacht te worden dat de overbereikbaarheid die reeds goed te noemen is - zowel op korte termijn (de ringtram rijdt vanaf 1997) als op langere termijn (aanleg Noord-Zuidlijn) aanmerkelijk zal verbeteren.

Naar ons oordeel bestaat er thans voldoende zekerheid dat het parkeerbeheerplan - in overleg met belanghebbenden - ook uitgevoerd gaat worden. Immers op 24 januari 1995 heeft het stadsdeel Buitenveldert in principe ingestemd met de uitvoering

er van. Er is opdracht gegeven een maatregelenpakket uit te werken; het ontwerp-plan is vrijgegeven voor inspraak. Tegen de achtergrond van het integrale karakter van dit bestemmingsplan houden wij overigens de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor de daadwerkelijke effectuering. Onder deze omstandigheden achten wij de ingebrachte bedenkingen onvoldoende zwaarwegend om tot onthouding van goedkeuring aan het plan te kunnen leiden.

De stedenbouwkundige inpassing van een gebouw van ca. 105 meter hoogte bij station Zuid/WTC, achten wij op basis van de toelichting op het plan, waarin de resultaten van de hoogbouw-effectrapportage met fotomateriaal zijn weergegeven, voldoende onderbouwd. Op streekplanniveau is ingestemd met een bouwhoogte van 90 meter op centra als Zuid/WTC. In de gegeven situatie met infrastructuur en hogere accenten in de omgeving (o.a. gebouwen rond het station, zoals het WTC) en een minimale afstand tot woonbebouwing van ca. 300 meter, komt deze hoogte ons aanvaardbaar voor.

Naar ons oordeel wordt derhalve aan de hiervoor genoemde streekplanvoorwaarden met dit plan in voldoende mate voldaan.

Ten aanzien van de afzonderlijke bedenkingen

De bedenkingen van reclamant sub 1

Wij volstaan met een verwijzing naar hetgeen wij hiervoor onder algemeen hebben opgemerkt inzake de keuze voor deze locatie, die in overeenstemming is met een optimaal gebruik van de stedelijke ruimte. Het zelfde geldt voor het onderdeel verkeer en parkeren. Voor het overige kunnen wij instemmen met het gemeentelijk commentaar.

De bedenkingen van reclamant sub 3

Voor betreft het locatiebeleid volstaan wij met een verwijzing naar hetgeen wij onder algemeen hebben opgemerkt.

De bedenkingen inzake de bouwhoogte zijn met name ingegeven uit zorg voor de gebruikers van de omgeving. Uit het plan blijkt dat de gemeente het plan op windhinder heeft getoetst en dat dat onderzoek tot aanpassing van het plan heeft geleid. Op de hoorzitting is terecht gesteld, dat dit aspect in het kader van de bouwplanprocedure nader aan de orde zal komen.

De bedenkingen van reclamant sub 4

Wij volstaan voor wat betreft de onderdelen bouwhoogte, locatiebeleid en verkeersbeheerplan met een verwijzing naar hetgeen wij onder algemeen hebben opgemerkt.

Wij kunnen voor het overige instemmen met het gemeentelijk commentaar, waarbij nog opgemerkt kan worden dat tegen een beperkte winkel-en horecaontwikkeling geen overwegende bezwaren behoeven te bestaan; deze ontwikkeling kan ten goede komen aan de leefbaarheid van het gebied. Voorts kan worden opgemerkt dat bouwkundige aspecten (materiaalkeuze) in het kader van de beoordeling van een bestemmingsplan niet relevant zijn. Uit het inrichtingsplan is gebleken dat de betreffende weg inderdaad wordt afgesloten en dat grote aandacht is besteed aan een goede inrichting van het gebied.

Voor een koppeling aan een definitief besluit inzake het bestemmingsplan Vietnamweide zien wij met de gemeente geen reden. Overigens komt het ons voor dat, indien het bestemmingsplan Vietnamweide door de Raad van State wordt vernietigd, de uitvoering van dit plan niet zonder meer onmogelijk is.

De bedenkingen van reclamant sub 5

Wij kunnen ons vinden in het gemeentelijk commentaar. Dat het bestemmingsplan verdergaande ontwikkelingen dan alleen de vestiging van de ABN AMRO Bank zou mogelijk maken, zoals reclamant stelt, komt ons onjuist voor.

De bedenkingen van reclamant sub 6

Wij kunnen instemmen met het gemeentelijk commentaar.

Conclusie

Gezien het vorenstaande zijn wij van oordeel dat de ingebrachte bedenkingen niet van zodanig gewicht zijn, dat deze aanleiding behoren te geven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel.

Beslissing

Gelet op artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

b e s l u i t e n w i j :

-reclamanten mee te delen, dat zij in hun bedenkingen kunnen worden ontvangen, doch dat deze geen aanleiding hebben gegeven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel;

-goedkeuring te hechten aan het besluit van de gemeenteraad van tot vaststelling van het bestemmingsplan Karel Lotsyland, noord-oostkwadrant.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,


griffier voorzitter.

N.B.

1. Met verwijzing naar artikel 28, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan tegen een besluit tot goedkeuring bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep worden ingesteld door degene die zich tijdig op grond van artikel 27, lid 1 of lid 2 van die wet tot Gedeputeerde Staten heeft gewend. Dit recht van beroep komt ook toe aan een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest zich overeenkomstig laatstgenoemde bepaling tot Gedeputeerde Staten te wenden. Voor zover een besluit van Gedeputeerde Staten strekt tot onthouding van goedkeuring kan een ieder in beroep komen. Met ingang van de zesde week na de bekendmaking van het besluit van Gedeputeerde Staten aan de gemeenteraad wordt dit besluit met het bestemmingsplan ter gemeentesecretarie - na voorafgaande kennisgeving door burgemeester en wethouders in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huis-bladen of op een andere geschikte wijze - voor een ieder ter inzage gelegd voor de duur van zes weken.
Gedurende deze termijn kan het beroep worden ingesteld. Het beroepschrift dient in tweevoud te worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.
2. Ingevolge artikel 28, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening treedt het besluit van Gedeputeerde Staten inzake goedkeuring in werking, daags na afloop van de hierboven genoemde beroepstermijn.
Binnen deze beroepstermijn kan tevens een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend, waardoor het besluit niet in werking treedt, voordat op dat verzoek is beslist.

Toelichting op de eerste herziening van het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan.

1. Inleiding.

Het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan is door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 mei 1996 onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan biedt de ruimte voor een kantoorgebouw van 75.000 m², dat door de ABN AMRO Bank als hoofdkantoor in gebruik zal worden genomen. De bouwvergunning voor het hoofdkantoor is op 27 februari 1996 verstrekt.

Bij de procedure tot afgifte van de bouwvergunning zijn er door de welstandscommissie kritische kanttekeningen geplaatst, onder andere met betrekking tot een tweede hoogbouwaccent en het (gemis van) publieksvoorzieningen op of aan het plein.

Dit heeft geleid tot nadere initiatieven van de bank. Het publiekskarakter van het openbare plein zal worden versterkt door het realiseren van een publieksvoorziening met horeca en expositieruimten. Daarnaast verdient het aanbeveling om een tweede toren te bouwen op de zuidwestpunt van het gebouw.

Beide aanpassingen worden bewerkstelligd door een herziening van de voorschriften. Herziening van de plankaart is niet nodig.

2. Publieksvoorziening.

Het plein dat ten westen van het bankgebouw zal worden aangelegd, grenst direct aan station Zuid/WTC; daarom heeft het een belangrijke publieksfunctie, welke ondersteund kan worden door het realiseren van een publieksvoorziening met café en restaurant, en een expositieruimte.

Het vigerende bestemmingsplan biedt de ruimte om op het openbare plein, bestemming Openbare Ruimte (Vo), een gebouw op te richten voor horeca en kiosken met een oppervlak van maximaal 450 m². In art. 7, lid 3, is de bouwhoogte beperkt tot 3 meter. Vanwege de schaal van het plein en het in ontwikkeling zijnde hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank wordt een bouwhoogte van slechts 3 meter te beperkt geacht. Bovendien is het een onnodige beperking ten aanzien van het ontwikkelen van een architectonisch en functioneel hoogwaardige horecabebouw.

Vandaar dat de maximaal toegestane bouwhoogte wordt verruimd tot 12 meter, met behoud van het nu toegestane vloeroppervlak.

Voor deze functie zullen geen parkeerplaatsen worden aangelegd.

3. Verruiming maximumvloeroppervlak tot 90.000 m² brutovloeroppervlak.

Op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden die medio 1992 met de bank zijn overeengekomen, is in het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan een hoogbouwaccent voorzien in de noordwesthoek, georiënteerd op de zogenaam-

de Berlage-as c.q. de Minervalaan, een van de belangrijke zichtlijnen van het Plan Zuid van Berlage. De situering van de toren op deze wijze versterkt de ruimtelijke waarde van deze as en legt de relatie tussen beide stadsdelen (Buitenveldert en Zuid), die door de circa 130 meter brede verkeersinfrastructuur nauwelijks aanwezig is.

Om te voorzien in een eventuele uitbreiding van haar hoofdkantoor heeft de bank destijds de architect opdracht gegeven een uitbreidingsoptie aan te geven van 15.000 m² naast het hoofdgebouw van 75.000 m². In het gekozen ontwerp is deze uitbreiding gesitueerd op de tegenoverliggende hoek op het zuidoosten van het gebouw, met een hoogte van 65 meter.

Door de welstandscommissie is aangegeven dat het bouwen van deze tweede toren het op symmetrie gebaseerde concept evenwichtiger zal worden. Ook door gemeentelijke instanties als de Dienst Ruimtelijke Ordening en overige adviseurs is aangegeven dat een tweede toren stedenbouwkundig en architectonisch een verbetering zal betekenen.

Deze verbetering is thans niet mogelijk in verband met het feit dat in het huidige bouwplan met één toren het maximumvloeroppervlak van 75.000 m² is bereikt. In het algemeen past de verruiming van het maximumvolumevloeroppervlak uitstekend binnen het beleid dat door alle betrokken overheden wordt voorgestaan, om bij stationslocaties het ruimtegebruik zo intensief mogelijk te maken. Op deze wijze wordt ruimtebeslag elders voorkomen en wordt de mobiliteitsgroei beperkt. Het onderhavige plan past dan ook volledig in het concept-Masterplan Zuidas, dat eind november 1996 is gepubliceerd.

In de tussenliggende periode is tevens gebleken dat de ruimtebehoefte bij de bank is toegenomen, zodat thans behoefte bestaat aan een hoofdkantoor van 90.000 m² vanwege de groei van de dienstverlening en de daarmee samenhangende ontwikkeling van het personeelsbestand op het hoofdkantoor.

Het vigerende bestemmingsplan geeft voor de bedoelde locatie een bouwhoogte aan van 65 meter, zodat ten aanzien van de bouwhoogte geen beletsel bestaat. Dit is wel het geval voor het maximaal toegestane brutovloeroppervlak, dat in art. 3, lid 4, is bepaald op 75.000 m². De onderhavige herziening van het bestemmingsplan heeft ten doel dit volume te verruimen tot de gewenste 90.000 m².

4. Parkeernorm.

Verdichting van stationslocaties is een belangrijke voorwaarde om de groei van de automobiliteit tot staan te brengen, mits de parkeernorm streng wordt gehanteerd. In het recent vastgestelde streek- en structuurplan heeft het gebied een A-profiel gekregen voor het jaar 2005. Van groot belang is daarbij de in voorbereiding zijnde Noord-Zuidlijn, waardoor bij het station Zuid/WTC de mogelijkheden voor gebruik van het openbaar vervoer nog groter zullen worden, zodat de voorwaarden gunstig zijn om daadwerkelijk aan deze ombuiging van

mobiliteit uitvoering te geven. De uitbreiding van het gebouw van de ABN AMRO zal in dat verband geen extra parkeerplaatsen met zich brengen, zodat er ook geen extra parkeer- en verkeersdruk zal ontstaan. Het gevolg is dat de parkeernorm in art. 3, lid 4, aangescherpt wordt van één plaats per 125 m² tot één plaats per 150 m².

Aanscherping van de parkeernorm sluit volledig aan bij de aanvullende afspraken die de gemeente in november 1994 met de bank heeft gemaakt naar aanleiding van de zienswijze van de hoofdingenieur-directeur van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland en de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening West, inzake de goedkeuring van het thans vigerende bestemmingsplan Karel Lotsyalaan. Deze nadere afspraken waren erop gericht om de parkeernorm op basis van het B-profiel in de loop van de tijd aan te scherpen richting A-profiel. Met de voorgenomen uitbreiding zonder extra parkeergelegenheid wordt een belangrijke stap in deze richting gezet.

Zoals afgesproken, zal de ABN AMRO Bank een vervoersplan opstellen overeenkomstig de uitgangspunten die bij de goedkeuring van het bestemmingsplan zijn aanvaard. Bij de verdere uitwerking van dit vervoersplan zal de bank uitgaan van de aangescherpte normen.

Van groot belang is dat een stringent parkeerbeleid, met als doel de automobiliteit te beperken, gepaard gaat met een adequaat handhavingsbeleid. Het stadsdeel Buitenveldert is verantwoordelijk voor het beheer en de handhaving in het onderhavige gebied. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is een studie verricht naar de effecten van het parkeren in Buitenveldert, met aanbevelingen ten aanzien van zonering en daarbij behorende beheersregimes. Momenteel is een vervolgstudie gaande die concrete aanbevelingen zal doen per deelgebied in Buitenveldert. Een verruiming van het vloeroppervlak tot 90.000 m² van de ABN AMRO Bank zal bij deze studie worden betrokken. Voor de directe omgeving van de ABN AMRO Bank betreffen die aanbevelingen onder andere fysieke maatregelen aangaande de aanwezige parkeerterreinen voor het parkeren voor de RAI. Doel is het parkeren voor de ABN AMRO Bank en overige kantoren in de omgeving te ontmoedigen c.q. onmogelijk te maken. Afhankelijk van de uitstraling die het parkeren heeft, zullen verdere beheersmaatregelen worden voorgesteld voor de omliggende buurten. Hoewel het stadsdeel Buitenveldert op grond van de Verordening op de stadsdelen voor het beheer in het gebied verantwoordelijk is, en dus voor het opstellen van het beheerplan, hebben Gedeputeerde Staten bij de goedkeuring van het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan op 7 februari 1995, vanwege de grootstedelijke status van de ABN AMRO Bank, de gemeente Amsterdam verantwoordelijk gesteld voor de daadwerkelijke effectuering van de te treffen maatregelen.

5. Maatschappelijk overleg.

Op 3 december 1996 is een inspraakavond gehouden waar een toelichting is gegeven op de inhoud van het plan en gelegenheid is geboden tot het stellen

van vragen en het maken van opmerkingen. Het verslag met een lijst van aanwezigen is als bijlage opgenomen.

In het algemeen werd de uitbreiding van de bank met 15.000 m² in de vorm van een tweede toren positief ontvangen. De zorg concentreert zich nadrukkelijk rond het parkeren. Enerzijds wordt de met het plan gepaard gaande reductie van de parkeernorm een goede stap genoemd in de gewenste richting, maar zijn er twijfels, of op termijn in de Zuidas wel een voldoende scherpe parkeernorm kan worden bereikt. Dit probleem komt aan de orde bij de verdere invulling van de Zuidas.

Anderzijds vrezen aanwezige buurtbewoners dat ondanks een vervoersplan van de bank er toch parkeerdruk zal ontstaan in de omliggende buurten. Men wil uitbreiding van het vervoersplan van de bank om dat te voorkomen middels busvervoer, transferia enz. Voorts wil men dat het beheersplan van het stadsdeel Buitenveldert voorkomt dat bewoners worden belast met de gevolgen van het parkeren door de bank.

Primair zal het gemeentelijk beleid gericht zijn op terugdringing van mobiliteit en dus het handhaven van strenge parkeernormen. Daarin past het vervoersplan van de bank. Voorzover er toch parkeerdruk in de buurten zal kunnen ontstaan, zal een adequaat beheersplan daarin moeten voorzien. Aangezien beheer een verantwoordelijkheid van het stadsdeel is, worden voorstellen dienaangaande afgewacht. Wel erkent de centrale stad, conform de besluitvorming van Gedeputeerde Staten, haar uiteindelijke verantwoordelijkheid in dezen. Toegezegd is, het probleem van de handhaving expliciet voor te leggen aan het bestuur. Van de zijde van de bank is de bereidheid uitgesproken tot nader overleg met de Stichting Tuinstad Buitenveldert.

Op grond van de inspraakavond heeft de wethouder voor Ruimtelijke Ordening het dagelijks bestuur van het stadsdeel Buitenveldert verzocht aan te geven, hoe de stand van zaken is van het verkeersonderzoek en het beheersplan dat daaruit zal voortvloeien en in hoeverre dat plan tegemoet kan komen aan de ingebrachte zienswijze. Het dagelijks bestuur heeft geantwoord dat het plan ruimschoots op tijd gereed zal zijn vóór de ingebruikneming van de bank. De eerste resultaten van de studie tonen aan dat er verschillende gebieden in Buitenveldert zijn met een groeiend parkeerprobleem. Met name rond de Vrije Universiteit (VU), het Academisch Ziekenhuis bij de Vrije Universiteit (AZVU), de Karel Lotsylaan, het Gelderlandplein en op termijn bij de ABN AMRO Bank zullen maatregelen noodzakelijk zijn.

Het dagelijks bestuur kondigt aan dat de beleidsvoorstellen bestaan uit een mix van maatregelen, die rekening houdt met de wensen van de bewoners van Buitenveldert en die tevens een oplossing voor de parkeerproblematiek biedt.

Op grond van een gebiedsgewijs onderscheid en een daarbij passende mix van maatregelen denkt het dagelijks bestuur een evenwichtige oplossing te kunnen aanbieden, welk een groot draagvlak onder de bewoners van dit stadsdeel zal hebben.

Bij brief van 10 februari 1997 heeft de Stichting Tuinstad Buitenveldert haar erkentelijkheid uitgesproken voor het nader overleg en aangegeven dat men – ervan uitgaande dat er inderdaad een bevredigende beheersregeling komt – zich niet zal verzetten tegen de uitbreiding van de bank.

Gedurende de termijn van tervisielegging zijn er inderdaad geen bezwaren of zienswijzen kenbaar gemaakt

6. Overleg ex art. 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In het kader van het overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het conceptplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. de provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte en Groen;
2. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;
3. de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Ministerie van Defensie;
4. de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening, Inspectie West;
5. de rijksconsulent Economische Zaken;
6. PTT Telecom BV;
7. de Provinciale Waterstaat van Noord-Holland;
8. de Rijksverkeersinspectie, district Noord-West;
9. de provincie Noord-Holland, Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer;
10. de provincie Noord-Holland, Dienst Milieu en Water;
11. het dagelijks bestuur van het stadsdeel Buitenveldert;
12. het dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuid;
13. de inspecteur van de Volksgezondheid.

Van de adressanten, vermeld onder 3, 4, 6, 7, 8 en 13, hebben wij tot heden geen reactie ontvangen. De adressanten, vermeld onder 1, 4, 5, 9 en 10, hebben gemeld hetzij geen aanleiding te zien voor het maken van opmerkingen hetzij in te stemmen met voorliggende herziening. In het hiernavolgende wordt ingegaan op de reacties van de adressanten, vermeld onder 2, 11 en 12.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam zegt ervan uit te gaan dat de relatie tussen ontwikkeling van het gebied en de infrastructuur in het masterplan Zuidas aan de orde komt. Dit is juist. Het conceptmasterplan is eind november 1996 gepubliceerd.

Daarnaast spreekt de kamer uit, het beleid van verdichting van stationslocaties te steunen en derhalve ook de aanscherping van de parkeernorm, welke met dit plan wordt bereikt. De kamer wijst erop dat daarvoor een strikt handhavingsbeleid noodzakelijk is. De bevoegdheden dienaangaande zijn de kamer niet duidelijk. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt verduidelijkt.

Tot slot spreekt de kamer uit positief te zijn over het resultaat van alle procedures rond de realisering van het hoofdkantoor van de ABN AMRO Bank.

Het stadsdeel Buitenveldert mist de argumenten waarom middels verdichtingsbouw wordt toegewerkt naar een lagere parkeernorm. Achtergrond is de parkeernorm van het gebied Station Zuid/WTC, zoals opgenomen in het structuurplan, en de afspraken die zijn gemaakt bij de goedkeuring van het bestemmingsplan Karel Lotsylaan. Ter verduidelijking is de toelichting op dit punt aangepast.

Voorts meldt het stadsdeel dat de vervolgstudie voor het parkeerbeheersingsplan Buitenveldert binnen enkele maanden beschikbaar zal zijn. Alsdan moet worden beoordeeld welke maatregelen noodzakelijk worden geacht. Aangezien de oplevering van de nieuwbouw van de ABN AMRO Bank pas begin 1999 wordt voorzien, rest er derhalve ruimschoots tijd om in overleg met de buurt tot een verantwoord pakket van maatregelen te komen.

Het stadsdeel Zuid pleit ervoor bij de beschouwing van het overheidsbeleid expliciet te vermelden dat deze herziening ook past in het conceptmasterplan Zuidas. De toelichting is op dit punt aangepast.

Voorts pleit het stadsdeel Zuid ervoor, ook met Zuid maatregelen uit te werken om toename van parkeerdruk te voorkomen. In Zuid is ter plaatse reeds een beheersregeling van kracht. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat deze regeling adequaat zal zijn. Dit sluit overigens niet uit dat te allen tijde de bereidheid bestaat, aanvullende maatregelen uit te werken in overleg met het stadsdeel Zuid, indien zou blijken dat daaraan de behoefte bestaat. Meer algemeen zal in het kader van de ontwikkeling van de Zuidas het parkeerprobleem voor het totale gebied worden gekeken. Tot slot wijst het stadsdeel Zuid op de relatie met de Berlage-as in het stadsdeel Zuid. Deze relatie betrof de positionering van de hoofdtoren van de ABN AMRO Bank, welke onherroepelijk is geworden. De thans aan de orde zijnde uitbreiding heeft geen directe relatie met de Berlage-as.

Bijlage, behorende bij de eerste herziening van het bestemmingsplan Karel Lotsyiaan.

Verslag van de inspraakbijeenkomst ten behoeve van de eerste herziening bestemmingsplan Karel Lotsyiaan "Noordoostkwadrant" (ABN AMRO bank), gehouden op 3 december 1996 om 20.00 uur in de VU.

(Letterlijk overgenomen).

"Aanwezig (volgens presentielijst):

namens de gemeente Amsterdam: J. Stoutenbeek (voorzitter), R. Aluvihare (stedenbouwkundige), J. Smit (notulist);

Voorts in de zaal:

namens de gemeente: H. Bartels, P. Kranenburg en H. Vermeij;

namens het stadsdeel Buitenveldert: R. Vis;

namens de ABN AMRO Bank: F. Hesp, G. van Lonkhuijzen en A.L. van Velzen;

namens de Stichting Tuinstad Buitenveldert: J.J. van Dam, H. Jansen en N. Schloss;

namens het Milieucentrum Amsterdam: K. de Vries;

namens de Planologische werkgroep Rivierenbuurt van het Wijkopbouworgaan: M. Verhagen;

op persoonlijke titel: A. Adriaanse, B. Feron, J. Jongsma en J. Rutten.

De heer Stoutenbeek stelt de aanwezigen achter de tafel voor en memoreert de redenen voor de wijziging van het bestemmingsplan. Het hele project heeft een lange looptijd. Om de in gang gezette procedures niet te vertragen is er voor gekozen om de ten gevolge van gewijzigde inzichten gevraagde capaciteitsvergroting in een aparte procedure onder te brengen. De wens betreft een tweede (lagere) toren op de hoek Van Leijenberghlaan/Karel Lotsyiaan. Deze toren was op termijn reeds voorzien als uitbreiding en bouwtechnisch mogelijk gemaakt. Van gemeentelijke zijde wordt realisering als een voordeel gezien. In het algemeen is verdichting bij stations en goede zaak. Bovendien heeft de welstandscommissie al bij de oorspronkelijke bouwaanvraag geadviseerd meteen een tweede toren te maken omdat dit stedenbouwkundig en architectonisch beter werd geacht. Tevens is geadviseerd een publieksfunctie toe te voegen. Om dit goed mogelijk te maken, wordt middels deze herziening de toegestane bouwhoogte verhoogd tot 12 meter.

De heer Aluvihare geeft met behulp van de aanwezige maquette een korte schets van het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp en de functie van de tweede toren daarin.

De heer Jansen onderschrijft dat de tweede toren een verbetering is, maar maakt zich zorgen over het parkeren. De heren Aluvihare en Hesp benadrukken dat er geen parkeeroverlast zal zijn. Onderzoek van DHV heeft uitgewezen dat de beschikbare parkeerplaatsen voldoende zijn om de extra arbeidsplaatsen op

te vangen. Met de uitbreiding zonder extra parkeerplaatsen voldoet de bank ook aan de wens van de rijksoverheid om toe te groeien naar een strengere normering. De heer Schloss vreest echter problemen bij de verdere Zuidas-ontwikkeling.

De heer De Vries constateert daarentegen een overcapaciteit aan parkeerplaatsen bij de bank en vraagt of die openbaar, bijvoorbeeld als transferium kunnen worden gebruikt. De heer Stoutenbeek zegt dat openbaar gebruik van de garage om veiligheidsredenen niet kan. Wel is er sprake van een ingroeibeleid. Aangezien er geen extra parkeerplaatsen komen, zal per saldo de parkeer-capaciteit dalen. Dit beleid zal worden voortgezet bij de ontwikkeling van de Zuidas, bijvoorbeeld bij het WTC.

De heer Schloss acht het vervoersplan van de bank geen vervoersplan. Hij deelt het standpunt van de Stichting Tuinstad Buitenveldert mee, hetgeen aan dit verslag is gehecht. De heer Stoutenbeek benadrukt dat het onderzoek van DHV wel degelijk met de totale nieuwbouw van 90.000 m² rekening houdt. De heer Schloss beaamt dit. De heer Stoutenbeek zegt voorts dat het vervoersplan nog niet gedetailleerd kan zijn omdat nog niet exact bekend is welke werknemers in de nieuwbouw komen te werken er wordt nog ruim twee jaar gebouwd. Hij vertrouwt er op dat de bank de afspraken nakomt. De uitwerking is een verantwoordelijkheid van de bank die daarbij ook rekening heeft te houden met CAO-verplichtingen en dergelijke. Het parkeerbeleid is uitvoerig bij de eerste bestemmingsplanprocedure aan de orde geweest en valt buiten deze herziening.

Het beleid wordt niet afgeschoven op de deelraad, het is een gedelegeerde bevoegdheid aan de deelraad. Overigens stelt de provincie de gemeente als geheel aansprakelijk als in gebreke zou worden gebleven. In antwoord op de heer De Vries leggen de heren Stoutenbeek en Aluvihare uit dat een transferium op deze plaats niet in het beleid past horen buiten of aan de rand van de bebouwde kom. De heer Schloss vraagt zich af hoe mensen uit de auto zijn te krijgen. De heer Stoutenbeek noemt als één van de mogelijkheden een stringent parkeerregiem. Maar dat is een primaire verantwoordelijkheid van de deelraad. De ervaring van de centrale stad is dat hantering van parkeerbeleid in aansluitende stadsdelen onherroepelijk tot maatregelen in het aangrenzende stadsdeel leidt. De heer Schloss vindt dat het vervoersplan van de bank rekening moet houden met de nabijgelegen ontwikkelingen na 2000. De heer Hesp benadrukt dat de bank een maatschappelijke verantwoordelijkheid erkent om parkeerbeleid en mobiliteitsbeperking te effectueren. De bank is daar ook daadwerkelijk mee bezig. De heer Schloss vraagt of personeelsbussen mogelijk zijn. De heer Jansen vindt daarentegen dat de praktijk bewijst dat die niet werken. De heer Hesp acht personeelsbussen niet nodig vanwege het uitstekende openbare vervoer dat aanwezig is. De heer Stoutenbeek concludeert dat de bank en de deelraad met de verdere vertaling van het parkeerbeleid bezig zijn. De centrale stad acht zich gebonden aan het rijkslocatiebeleid ook bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas. Er zijn nu al meer zekerheden dan bij de aanvang van het

bouwinitiatief: de ringlijn rijdt vanaf 1997, de NS gaat eerder uitbreiden en het gemeentebestuur heeft tot de aanleg van de Noord-Zuidlijn besloten.

De heer Van Dam zegt dat de bewoners gratis parkeren willen, maar deelraadbestuurder Pluijm betaald parkeren. Omdat de bank de oorzaak is van invoering van parkeerbeheer zou de bank de bewoners moeten ondersteunen. De kantoren zouden de lasten van betaald parkeren moeten dragen. De heer Stoutenbeek herhaalt dat de deelraad in deze moet beslissen, de bank en andere private partijen moeten geen taken van de overheid overnemen. Hij belooft het punt van parkeerbeheer als beslispunt voor het college op te nemen. De heer Hesp benadrukt nogmaals dat de bank in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. De heer Verhagen vraagt zich af welke sancties er zijn als de bank zich niet aan het convenant houdt. De heer Stoutenbeek stelt dat er geen strafbepaling is opgenomen, maar wel het aantal parkeerplaatsen, zodat uitbreiding niet mogelijk is. Het voorkomen van onvoorziene overlast in de openbare ruimte is een verantwoordelijkheid van de overheid en in dit geval van de deelraad. Er zijn diverse fysieke maatregelen mogelijk. Bij de RAI zijn daarmee goede ervaringen opgedaan. De heer Bartels zegt dat zonodig bij de rechter naleving van het convenant kan worden geëist. De heer Hesp vult aan dat het convenant onderdeel van de koopovereenkomst is en dus wel degelijk status heeft.

De heer Stoutenbeek geeft tenslotte een overzicht van de verder te volgen procedures. Er lopen straks twee procedures: herziening bestemmingsplan en bouwplan. Het bestemmingsplan zal door het College van Burgemeester en Wethouders begin volgend jaar ter visie worden gelegd, waarna vaststelling door de Gemeenteraad en goedkeuring door Gedeputeerde Staten nog geruime tijd zal vergen. Omdat de bank de uitbreiding in één bouwstroom wil meenemen kan zij daar niet op wachten. Dus zal worden verzocht om vrijstelling, dus een anticipatieprocedure. De bouwaanvraag kan op korte termijn worden verwacht. De heer De Vries vraagt naar het verdere traject van het parkeerbeleid voor de Zuidasontwikkeling. De heer Stoutenbeek zegt dat dat bij de verdere Zuidasprocedure aan de orde is. De heer Hesp stelt dat de buurtbewoners de weg van beroepsprocedures kunnen zoeken, maar dat de bank als goede buur bereid is om eventuele problemen gezamenlijk op te lossen. Dat zou zowel voor de bank als de buurt goed zijn. De heer Schloss antwoordt dat de Stichting Tuinstad Buitenveldert in dit traject met de bank zal meedenken om gezamenlijk tot goede oplossingen te komen.

Hierop sluit de heer Stoutenbeek de vergadering."

03.02.1998 13:43

Noord-Holland

Datum **28 JAN. 1998**

Nr 98-710297

Onderwerp Vastgesteld bestemmingsplan te herziening
Karel Lotsyalaan

Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Burgemeester en Wethouders
van Amsterdam
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

dienst Ruimtelijke Ordening		
class.nr. - 1.777.011.221		
datum in:	- 4 FEB. 1998	Zuid
volgnr.	0473	5.92 150390

Postadres
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Tel. (023) 514 31 43
Fax (023) 531 44 82

E-mail
post@noord-holland.nl

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Bijlage(n) div.

Behandeld door C.R.v.d.Wiel

Telefoon (023) 5143316

VERZONDEN

29 JAN 1998

Geacht college,

In antwoord op uw brief van 20 januari 1998 waarin u verzoekt om goedkeuring van bovengenoemd bestemmingsplan, delen wij u het volgende mee.

In onze vergadering van heden hebben wij onder nummer 98-710297 goedkeuring verleend aan besluit van de gemeenteraad van Amsterdam van 14 mei 1997, nr. tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

Een aantal bijbehorende stukken zenden wij hierbij retour, voorzien van een bewijs van onze goedkeuring.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,
hoofd rayon Zuid van het
bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid,

E.J.

E.J. van den Kerkhoff

mw. E.J. van den Kerkhoff.

ROIB	
Obj.	
Zaaknr.	
Datum	02 FEB. 1998
Handtekening	2 DRO/M. Plannans 1 JSK 2/2