



Bestemmingsplan Zuidas Kop Zuidas 2018

Concept

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.K1701BPGST-

Datum print 20 September 2017

Planstatus concept

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Crisis- en herstelwet	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Doelstelling	12
2.3	Geldend planologisch kader	12
2.4	Beschrijving van het plangebied	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	37
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	38
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	39
4.3	Kabels en leidingen	43
Hoofdstuk 5	MER Zuidas - de Flanken	47
5.1	Algemeen	47
5.2	Regelgeving	47
5.3	MER Zuidas Flanken	48
5.4	Conclusie	51
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	53
6.1	Algemeen	53
6.2	Verkeersbeleid	54
6.3	Openbaar vervoer	64
6.4	Langzaam verkeer	65
6.5	Conclusie	65
Hoofdstuk 7	Geluid	67
7.1	Algemeen	67
7.2	Regelgeving	67
7.3	Beleid	70
7.4	Resultaten onderzoeken	70
7.5	Regeling in bestemmingsplan	72
7.6	Conclusie	73
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	75
8.1	Algemeen	75

8.2	Regelgeving	75
8.3	Beleid	78
8.4	Conclusie	79
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	81
9.1	Algemeen	81
9.2	Regelgeving	81
9.3	Beleid	83
9.4	Resultaten onderzoeken	84
9.5	Verantwoording	87
9.6	Conclusie	90
Hoofdstuk 10	Bodem	91
10.1	Algemeen	91
10.2	Regelgeving	91
10.3	Conclusie	94
Hoofdstuk 11	Water	95
11.1	Algemeen	95
11.2	Regelgeving	95
11.3	Beleid	97
11.4	Watertoets	99
11.5	Conclusie	101
Hoofdstuk 12	Natuur en Landschap	103
12.1	Algemeen	103
12.2	Toetsingskader	103
12.3	Resultaten onderzoeken	104
12.4	Conclusie	105
Hoofdstuk 13	Hoogbouwaspecten	107
13.1	Bezonning	107
13.2	Windhinder	107
13.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	108
Hoofdstuk 14	Cultuurhistorie en archeologie	113
14.1	Algemeen	113
14.2	Regelgeving	113
14.3	Beleid	114
14.4	Resultaten onderzoeken	115
14.5	Conclusie	115
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	117
15.1	Algemeen	117
15.2	Toetsingskader	117
15.3	Duurzaamheid in Zuidas	118
15.4	Doorwerking planvorming	118
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	121
16.1	Algemeen	121
16.2	Planvorm	121
16.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	121

16.4	Regels met betrekking tot geluid	122
16.5	Artikelgewijze toelichting	123
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	139
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	141
18.1	Algemeen	141
18.2	Artikel 3.1.1. Bro - overleg	141
18.3	Maatschappelijk overleg	142
18.4	Participatie	142

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

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

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad in 1998 wordt de ontwikkelstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Kop Zuidas. In 2010 is voor dit gebied het bestemmingsplan "Kop Zuidas" vastgesteld, op basis waarvan de noordpunt van het gebied is ontwikkeld. Voor het zuidelijke deel is het bestemmingsplan inmiddels niet meer actueel en toe aan herziening.

Voorliggend bestemmingsplan "Zuidas Kop Zuidas 2018" voorziet in het juridisch-planologische kader voor de verdere ontwikkeling van het projectgebied. Daarnaast is ook de bestaande bebouwing opgenomen in het plan.

1.2 Bevoegdheden

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

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

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

1.3 Crisis- en herstelwet

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

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

worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep versneld.

1.4 Leeswijzer

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

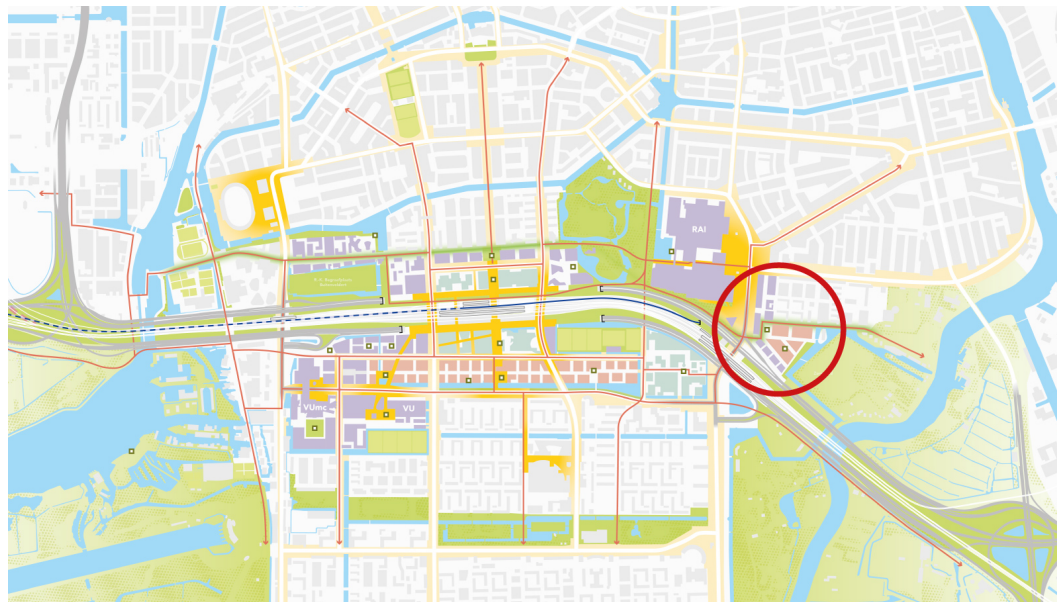
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde milieueffectrapportage-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 18 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

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

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. De ontwikkelingen vinden plaats binnen het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. Het plangebied heeft binnen de stad een bijzondere positie. Het vormt een schamier tussen de Europaboulevard en de A10, tussen de Rivierenbuurt en Buitenveldert en tussen de voor- en naoorlogse stedenbouw. Kop Zuidas ligt zowel aan de hoofdgroenstructuur (Amstelscheg), aan hoofdnet auto (A10, Europaboulevard, President Kennedylaan) en het plus- en hoofdnet fiets (Groene Zoom). Het trein- en metrostation ligt direct ten zuidwesten van het plangebied. Ten westen van het plangebied, aan de overzijde van de Europaboulevard, ligt het expositie- en congrescentrum RAI.



Figuur 1: Ligging plangebied

Het plangebied wordt globaal als volgt begrensd:

- aan de westzijde door de Europaboulevard;
- aan de noordzijde door de President Kennedylaan;
- aan de oostzijde door de Graafschapsstraat, de Soetendorpstraat en de Zuidelijke Wandelweg;
- aan de zuidoostelijke kant door de Kleine Wetering;
- en aan de zuidwestzijde door de Ringweg A10.



Figuur 2: Plangrens bestemmingsplan

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

2.2 Doelstelling

Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Kop Zuidas in 2010 is de noordpunt van het gebied ontwikkeld, maar is het bestemmingsplan voor de zuidpunt niet meer actueel. Het beoogde grote theater zal er niet meer komen en de behoefte aan woningen is sindsdien sterk toegenomen. Beide aspecten vragen om een nieuwe verkaveling van de zuidpunt van het plangebied.

Om deze reden is besloten een nieuw bestemmingsplan voor het gebied op te stellen, deels primair conserverend van aard (namelijk voor zover het het vastleggen van de bestaande situatie betreft), deels ontwikkelingsgericht voor zover het de zuidpunt van het gebied betreft. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

2.3 Geldend planologisch kader

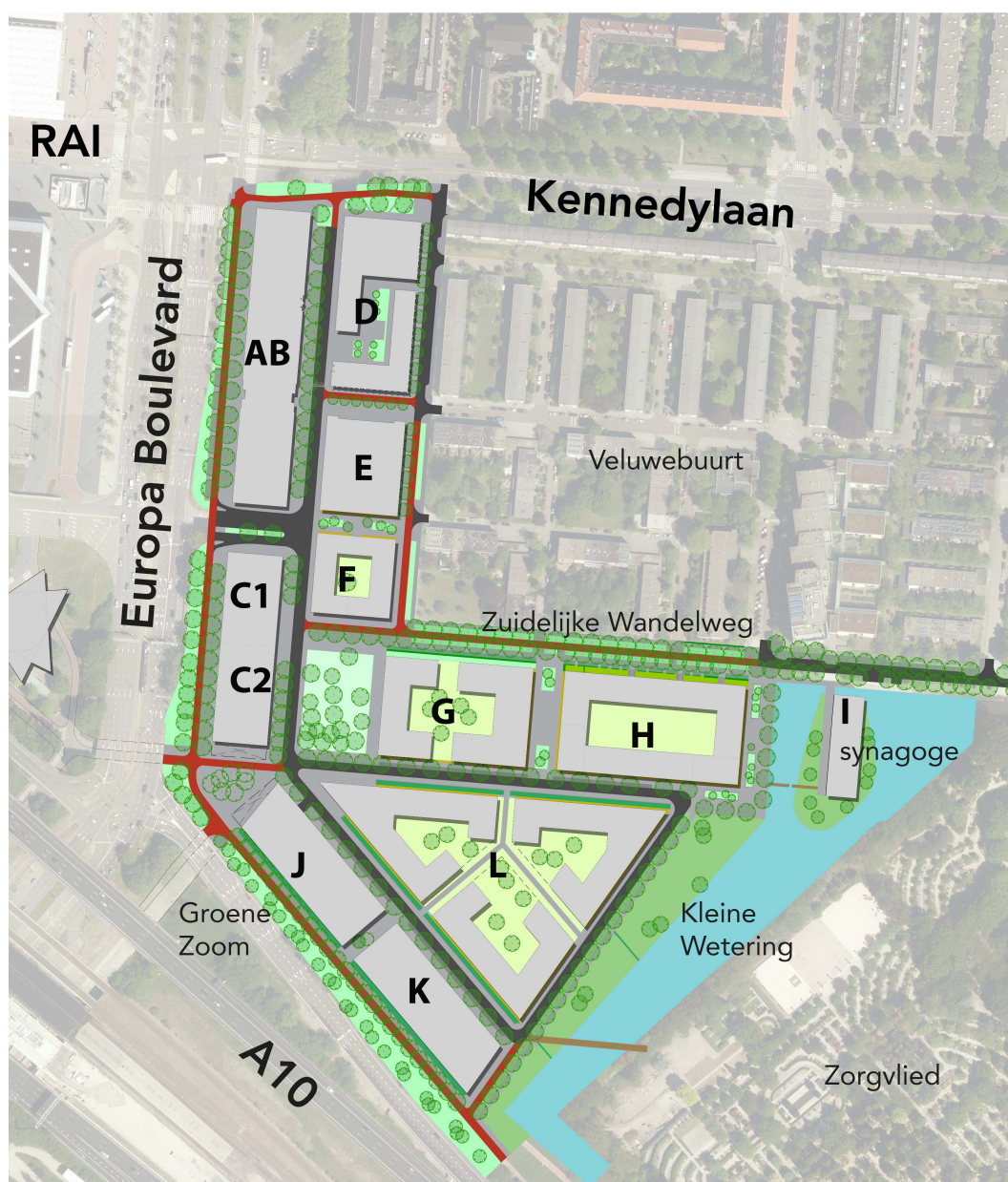
Het geldend planologisch kader voor het plangebied wordt gevormd door:

- bestemmingsplan "Kop Zuidas", vastgesteld op 22 januari 2010;
- 1e partiële herziening bestemmingsplan Kop Zuidas, vastgesteld op 10 juni 2015;
- 2e partiële herziening bestemmingsplan Kop Zuidas, vastgesteld op 11 november 2016.

Voorliggend bestemmingsplan Zuidas Kop Zuidas 2018 zal bovenstaande regelingen vervangen.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het gebied is onderverdeeld in een aantal kavels. De verdeling van de kavels zal voor de zuidpunt een wijziging ondergaan ten opzichte van het bestemmingsplan in 2010. Dat resulteert in de volgende verkaveling die op onderstaande kaart is weergegeven.



Figuur 3: benaming kavels plangebied Zuidas Kop Zuidas 2018

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om in te spelen op ontwikkelingen en uitdagingen in dit kader heeft het Rijk op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld.

De SVIR kent drie hoofddoelen:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro kwamen de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid te vervallen.

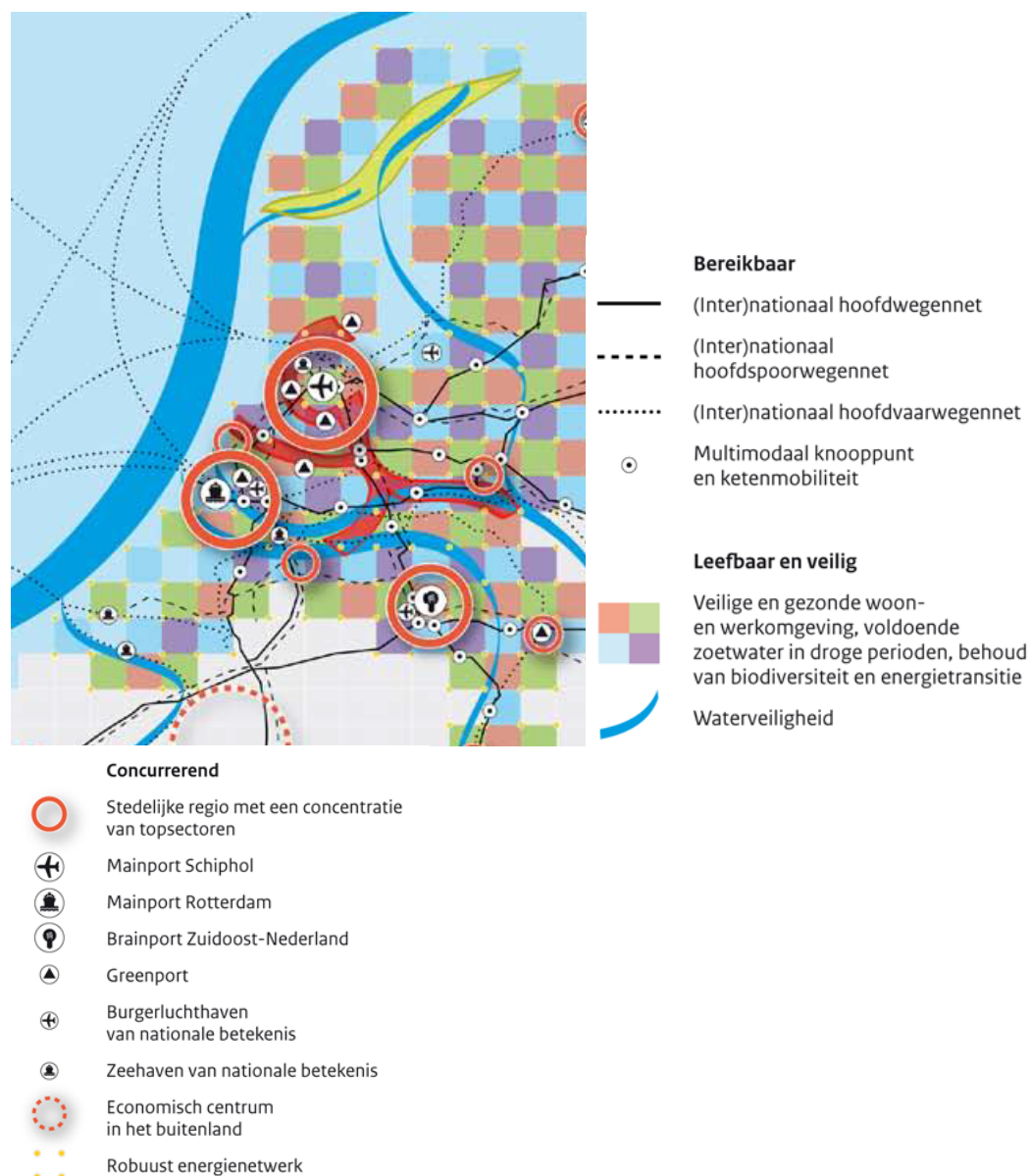
In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.



De SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende.

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

aangemerkte nationaal belang is een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

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

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. De opgave voor Zuidas is het ontwikkelen van Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden).

Zuidas: gebiedsontwikkeling van nationaal belang:

In de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt Zuidas gekwalificeerd als een 'gebiedsontwikkeling van nationaal belang'. Als nationaal belang acht het Rijk het bewerkstelligen van 'een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'. De ontwikkeling van Zuidas, als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) draagt hieraan bij.

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) juridisch geborgd. Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd, omdat in het plan voor de in het gebied aanwezige primaire waterkering een bestemming is opgenomen, waarmee in overeenstemming met het beleid wordt gehandeld.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Deze systematiek wordt nu algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen onder de naam 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Om decentrale overheden te helpen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, bijvoorbeeld bij het vaststellen van bestemmingsplannen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) de landelijke Handreiking bij de ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld.

De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op de functies wonen, bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. In de hierna volgende paragrafen, in het bijzonder de paragrafen woonbeleid, kantoorbeleid en detailhandelbeleid, is de ladderonderbouwing per functie opgenomen.

Wijziging ladder voor duurzame verstedelijking

Per brief van 23 november 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu te kennen gegeven voornemens te zijn de ladder voor duurzame verstedelijking aan te passen (Kamerstukken II, 2015/2016, 33962, nr. 182). Inmiddels is een voorstel tot wijziging bekend gemaakt en consultatie hierover afgerond. De voorgestelde wijzigingen zijn als volgt.

- Ten eerste een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke treden van de ladder en het schrappen van zinsneden die bij nader inzien beter thuis horen in een toelichting of in de Handreiking.
- Ten tweede wordt de uitgebreide laddermotivering beperkt tot de nieuwe stedelijke ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied.
- Tevens wordt het in de praktijk als lastig ervaren begrip 'actuele regionale behoefte' vervangen door het eenvoudiger begrip 'behoefte'.
- Tot slot wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, waarmee het mogelijk wordt een dubbele laddertoets bij flexibele planvorming te voorkomen.

De verwachting is dat de ladder voor duurzame verstedelijking door deze wijzigingen beter hanteerbaar zal zijn en tot minder onderzoekslasten zal leiden.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

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

3.1.5 Structuurvisie Zuidasdok

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

Door een verbeterde doorstroming op de A10 Zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de noordelijke Randstad. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking wordt verminderd.

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

De uitgangspunten van de structuurvisie zijn vervolgens vertaald in een Tracébesluit. Op 18 maart 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit Zuidasdok ondertekend. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt op de grens van de plangrens van het Tracébesluit Zuidasdok.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is door de jaren heen een aantal keer gewijzigd, maar het uitgangspunt is en blijft dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodem fysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie staan drie hoofdbelangen vast:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Tegelijk met de invoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 werd in juni 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld als een van de instrumenten om de beleidsdoelen die de provincie in de structuurvisie heeft gesteld te bereiken. De PRVS is na haar vaststelling vier keer gewijzigd. Bij de vijfde wijziging is besloten om de PRVS opnieuw vast te stellen, om te voorkomen dat er een stapeling van toelichtingen zou ontstaan. Hierdoor was het ook mogelijk om de naam te veranderen in Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV); een benaming die beter aansluit bij overige provinciale verordeningen. Door de term 'structuurvisie' te laten vallen is bovendien verduidelijkt dat de PRV een zelfstandig en, in tegenstelling tot de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, een voor burgers bindend document is.

Op 1 maart 2017 is een gewijzigde versie van de PRV in werking getreden. Deze wijzigingen zien op diverse aanpassingen, waaronder afstemming op de ladder voor duurzame verstedelijking, wonen, vliegen en de definitie van strandbebouwing. In de PRV hebben Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn, ter uitvoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, algemene regels vastgesteld over onder meer:

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

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

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de PRV zijn diverse kaartbeelden verbonden. Ook zijn in bijlagen toetsingskaders voor de toepassing van de provinciale regels opgenomen.

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

3.2.3 Milieubeleidsplan 2015-2018

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

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

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

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam) is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten. De vervoerregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader vooral het Plabeka relevant is.

3.3.2 Plabeka

Sinds 2005 is in de Metropoolregio 'Plabeka' actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2007 - 2030, vastgesteld tijdens de 6e NoordMeugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

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

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

De kantoorontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is geheel in overeenstemming met de geldende provinciale planopgave voor kantoren (Plabeka). De planvoorraad voor kantoor zal in dit bestemmingsplan afnemen ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan.

3.3.3 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

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

Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

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

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

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Zuidas ontwikkelt zich de komende jaren als het deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, maar er zal ook op grote schaal gewoond worden en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail- en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken. Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is de stad met de internationale hoofdkantoren en met Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplecatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.



Zuidas in

de Structuurvisie Amsterdam 2040

Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toelocaties voor kantoren, winkels

bestemmingsplan_Zuidas Kop Zuidas 2018 (concept)

van internationale allure en ook woningen.

Uit het vervolg van deze toelichting zal blijken dat aan de uitgangspunten van de structuurvisie uitwerking wordt gegeven.

3.4.2 Koers 2025: Ruimte voor de stad

Om uitvoering te kunnen geven aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 is het belangrijk om goed in beeld te hebben waar de beschikbare ruimte zich in Amsterdam bevindt. Daarom heeft de gemeente Amsterdam in april 2016 Koers 2025: Ruimte voor de stad opgesteld; een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Koers 2025 operationaliseert de structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Naast het accommoderen van groei wil Amsterdam kwaliteit aan de stad toevoegen. Door het veranderende karakter van de toenemende bedrijvigheid wordt de klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid steeds vager. Gemengd stedelijke milieus, functioneel en duurzaam, zijn het best in staat om aan deze ontwikkeling ruimte te bieden.

Zuidas wordt in Koers 2025 aangewezen als gebied waar mogelijkheden zijn voor nieuwe gebiedsontwikkeling. De ontwikkelingen in Zuidas kenmerken zich bij uitstek door hun gemengde functies, functionaliteit en duurzaamheid en zijn dan ook volledig in lijn met Koers 2025.

3.4.3 Hoogbouw in Amsterdam

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

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

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

3.4.4 Visie Zuidas 2016

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

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek stukje Amsterdam met internationale allure, maar wordt ook steeds meer tot een levendige stadswijk. Tegelijkertijd staat Zuidas aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied en komen er duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Bovendien reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt, kortom, op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een mix van

bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas, gecombineerd met de aanleg van Zuidasdok, is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

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

Zuidas in uitvoering

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

Internationaal en ambitieus

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de perfecte bereikbaarheid, zowel vanuit de stad als vanuit de regio, en de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt. Het internationale karakter wordt op straat voelbaar en zichtbaar, door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur.

Een levendige woonwijk

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

Verbonden door groen en water

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

Kiezen voor fiets en OV

Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt tot het maken van expliciete keuzes. Fiets en openbaar vervoer krijgen meer ruimte als aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik. Met een aantal reeds geplande (in het kader van Zuidasdok) en beoogde ingrepen (op lange termijn) wordt de OV-bereikbaarheid vergroot. Fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen wordt zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk als mogelijk. We onderzoeken de Daklaan; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot wordt bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benut. Het bedrijfsleven speelt hierbij een belangrijke rol.

3.4.5 Woonbeleid

3.4.5.1 *Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de Metropool*

In de op 30 oktober 2008 door het College van burgemeester en wethouders vastgestelde Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de Metropool wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook topstad, emancipatiestad, een betaalbare stad, een zorgzame stad en een duurzame stad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Zuidas wordt in de komende jaren een duurzaam internationaal stadscentrum en een voorbeeldproject van duurzaam bouwen. Dit krijgt vorm in energiebesparing, duurzame energie, het gebruik van duurzame materialen, kwaliteit en een hoogwaardige openbare ruimte en architectuur. Zuidas wil benadrukken dat het bij duurzaamheid ook om mensen gaat. Er zijn initiatieven om de diversiteit van mensen die binnen Zuidas wonen, werken of studeren te bevorderen en een afspiegeling te laten zijn van de Amsterdamse samenleving. Zuidas wil daarnaast ook bedrijven en instellingen inspireren om duurzaam te ondernemen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarin.

3.4.5.2 *Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam*

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en voornamelijk zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

3.4.5.3 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de thans Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

Bij het in kaart brengen van de actuele regionale behoefte is het belangrijk om niet alleen rekening te houden met de behoefte anno nu, maar ook met de behoefte in de nabije toekomst. Het gaat daarbij vooral om toekomstige huishoudensgroei en de woningvraag die daar het gevolg van is. De onderstaande tabel geeft aan dat het aantal huishoudens en daarmee de kwantitatieve woningbehoefte in de regio Amsterdam de komende jaren fors toeneemt.

	voorraad 2015	behoefte 2020	behoefte 2025	toename 2015-2020	% toename 2015- 2020 tov voorraad 2015	toename 2015-2025	% toename 2015-2025 tov voorraad 2015
Amsterdam	417.090	446.270	472.200	29.180	7%	55.110	13%
Zaanstreek -Waterland	143.600	150.500	156.360	6.900	5%	12.760	9%
Amstel-Meerlanden	146.520	156.220	166.070	9.700	7%	19.550	13%
Regio Amsterdam totaal	707.210	752.990	794.630	45.780	6%	87.420	12%

Indicatieve

woningbehoefte per deelregio Amsterdam

Bron: Provinciale prognose Noord-Holland 2015, toegepast op WiRA 2015, bewerking RIGO 2016

Voor de regio Amsterdam als totaal wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2015-2020 geraamd op ca. 45.000 woningen en voor de periode 2015-2025 op ca. 87.000 woningen. Dat komt neer op een toename van ruim 9.000 woningen per jaar.

Voor een adequaat onderzoek naar de actuele regionale behoefte is het niet alleen belangrijk om de actuele vraag naar woningen te onderzoeken, maar dient deze vraag afgezet te worden tegen de in uitvoering zijnde of geplande bouw van nieuwe woningen, om te zien of na de realisatie van deze woningen nog wel voldoende vraag resteert. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen harde plancapaciteit, waarmee bedoeld wordt op het geplande woningaanbod dat in vastgestelde plannen is opgenomen en zachte plancapaciteit, waarmee bedoeld wordt op woningbouwplannen in voorbereiding.

Uit de onderstaande tabel blijkt dat er een tekort is aan harde plannen voor de regio Amsterdam. Hiermee wordt aangetoond dat er nog ruimte, of sterker, noodzaak is voor het vaststellen van nieuwe

plannen als het onderhavige.

	Behoefte	Plancapaciteit 2016			Tekort harde
	2015-2025	hard	zacht	totaal	Plancapaciteit
Marktregio Amsterdam (Stadsregio totaal)	87.410	48.180	69.610	117.790	-39.230
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	67.870	36.540	47.980	84.520	-31.330
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	74.650	44.050	58.510	102.560	-30.600

Woningbeh

oeft afgezet tegen plancapaciteit in drie marktregio's

Bron: Provinciale prognose Noord-Holland 2015, toegepast op WiRA 2015, Monitor Plancapaciteit 2016, bewerking RIGO 2016.

Naast de kwantitatieve behoefte is het eveneens belangrijk om de kwalitatieve behoefte te onderzoeken. Ten aanzien hiervan maakt het RAP duidelijk dat er meer aanbod nodig is in alle typen en prijsklassen woningen, om tegemoet te komen aan de vraag van de verschillende groepen woningzoekenden.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma, bestaande uit een toename van de woonruimtevoorraad, wordt uitvoering gegeven aan het in de visie en actieplan geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich in de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook het realiseren van kleinere woningen te faciliteren en met name ook woningen in het goedkope en middensegment mogelijk te maken. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

3.4.6 Kantoorbeleid

3.4.6.1 Kantorenstrategie Amsterdam

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

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

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

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

bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en daarmee voegen zij iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad. Een goed voorbeeld hiervan is Zuidas, dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

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

In Zuidas wordt op basis van de kantorenstrategie uit 2011 uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 525.000 m², waarvan 250.000 m² in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000 m² voor de periode daarna (gerekend vanaf 2011).

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

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

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

3.4.6.2 Zuidas Office Monitor 2016 H1

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

In voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een kantoorprogramma dat passend is in de kantorenstrategie en de ontwikkeling van Zuidas als internationale toplocatie.

3.4.7 Detailhandelbeleid

3.4.7.1 *Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015*

Op 23 mei 2012 heeft de Gemeenteraad de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015 vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. De tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het detailhandelsbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid succesvol was. De leegstand is bijvoorbeeld over de hele linie relatief laag. De regionale afstemming wordt gecontinueerd. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties.

Het detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam (17 februari 2011). Het detailhandelsbeleid Amsterdam Winkelstad geldt voor de hele stad en is gericht op de periode 2011-2015. Om te kunnen terugvallen op een algemeen kader voor de hele stad, blijft dit detailhandelsbeleid van kracht tot er detailhandelsbeleid voor een nieuw tijdvak is vastgesteld.

3.4.7.2 *Amsterdams Ondernemers Programma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers!*

Een aanvulling op het detailhandelsbeleid is het Amsterdams Ondernemers Programma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers! (AOP 2015-2018), dat op 17 december 2015 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke- en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, zo nam het aantal banen in de detailhandel in de afgelopen tien jaar met acht procent toe, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoekmotief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren om naar Amsterdam te komen. Het detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

Eén van de uitgangspunten van het AOP 2015-2018 is het jaarlijks monitoren van de leegstand in winkelgebieden. Uit de Barometer Winkelleegstand Amsterdam 2016, die de winkelleegstand in Amsterdam in kaart brengt, blijkt dat het relatief goed gaat met de Amsterdamse detailhandel. In vergelijking met het landelijk gemiddelde is de leegstand laag, zowel in aantal winkelverkooppunten, als in vierkante meters winkelverkoopoppervlak. Zo is de leegstand detailhandel in Amsterdam naar het aantal winkelverkooppunten 3,6%, tegen een Nederlands gemiddelde van 7,9%, en is de leegstand detailhandel in Amsterdam naar vierkante meters winkelverkoopoppervlak 6,5%, tegen een Nederlands gemiddelde van 8,3%. Kijkend naar de cijfers binnen de verschillende Amsterdamse deelgebieden ziet men dat de leegstandcijfers voor de Zuidas zo goed als nihil zijn. De leegstand detailhandel in

Buitenveldert/Zuidas (er wordt een gecombineerde weergave getoond voor deze gebieden) naar het aantal winkelverkooppunten is 1,2%, en de leegstand detailhandel in Buitenveldert/Zuidas naar vierkante meters winkelvoeropervlak is 2,1%.

Voorliggend bestemmingsplan maakt in totaal 49.069 m² aan voorzieningen mogelijk. Een deel bestaat uit voorzieningen die al aanwezig zijn in het gebied en een deel bestaat uit het mogelijk maken van extra voorzieningen, zoals winkels, horeca, bedrijven, consumentverzorgende, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening.

Binnen het plangebied bevinden zich het stadsdeel kantoor van Stadsdeel Zuid en woningen. Ook een synagoge, onderwijsinstelling met sportvoorzieningen en diverse detailhandelsvestigingen en horeca zijn hier gerealiseerd. Het plangebied is verder opgedeeld in een aantal kavels die nog nadere invulling behoeven binnen de kaders die het bestemmingsplan daarvoor schept. In kavel AB (Gemengd-2) bevindt zich een onderwijsinstelling, het ROC. De onderwijsvoorzieningen zijn ondergebracht in een multifunctioneel gebouw, samen met commerciële en/of sociaal-maatschappelijke functies die een relatie hebben met het onderwijs. In de plint zijn voorzieningen mogelijk gemaakt die passen bij de behoeften van zowel studenten als omwonenden. Het gaat om functies die bijdragen aan het publieksgerichte karakter van de onderwijsinstelling, waaronder horeca en detailhandel.

Door de combinatie van zichtbaarheid en goede bereikbaarheid is in Kop Zuidas een concentratie van stedelijke en culturele voorzieningen mogelijk. De locatie is uniek, wat vraagt om voorzieningen die een meerwaarde voor de omgeving creëert, met respect voor de kleinschaligheid in de directe omgeving.

Van een aantal functies is vanuit ruimtelijk ordeningsoogpunt van belang het totale metrage te beperken. Detailhandelsvestigingen kunnen overlast of druk op het woon- en leefklimaat veroorzaken in de directe omgeving. Detailhandel heeft binnen het plangebied een wijkverzorgend karakter en staat daarmee vooral ten dienste van de inwoners van het gebied. Het maximaal toelaatbaar metrage detailhandel per vestiging is daarom beperkt tot 250 m² met een totaal metrage aan nieuw toe te voegen detailhandel van 750 m² brutovloeropervlak. Het toevoegen van detailhandel is nog mogelijk binnen de bestemmingen Gemengd-1 (langs de A10), Gemengd-4, Gemengd-5 en Wonen-2, waarbij detailhandel georiënteerd dient te zijn op het verblijfsgebied.

Daarnaast is er in Kop Zuidas ruimte voor een voorziening die voor de omgeving meerwaarde creëert. Een grotere maatschappelijke voorziening en een grotere horecavestiging past binnen de ambitie van Kop Zuidas. Dit wordt mogelijk gemaakt in kavel J (Gemengd-1).

De voorzieningen die mogelijk worden gemaakt zijn niet in strijd met het detailhandelsbeleid.

3.4.8 Overnachtingsbeleid

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

Op 14 juli 2016 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam besloten tot herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022 (2016, Afdeling 3A, Nummer 252/868). Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Amsterdam loopt hiermee internationaal voorop. Met deze integratie van de dossiers heeft de gemeente oog voor de nieuwe dynamiek in de markt, en zorgt hiermee dat haar beleid en regelgeving hierop aansluit. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag

en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in de hele stad uitsluitend ruimte wordt geboden aan innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid moet niet alleen zorgen voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, maar tevens voor een verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de Metropoolregio Amsterdam.

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

Balans

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

Maatregelen

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

Met de ontwikkeling van Zuidas wordt gewerkt aan het realiseren van een gemengd en internationaal vestigingsgebied voor wonen, werken, studeren en recreëren. Voldoende en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen, waaronder hotels, dragen bij aan de internationale concurrentiepositie van Zuidas. Er is daarom ruimte voor het beperkt toevoegen van hotels, mits dit gericht is op het internationale- en zakelijke karakter van het gebied en goed inpasbaar is in de omgeving.

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

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

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

Het voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe hotelinitiatieven mogelijk en bevat ook geen mogelijkheden meer tot uitbreiding van het reeds aanwezige hotel in het plangebied. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn met het overnachtingsbeleid.

3.4.9 Beleidsnotitie Short Stay

Het College van burgemeester en wethouders heeft op 14 januari 2014 de beleidsnotitie Short Stay 2014 vastgesteld. De beleidsnotitie betekent een koersverandering ten opzichte van de periode 2008-2013, waarin aanbieders van short stay werden uitgenodigd om met een vergunning en een minimum aan voorwaarden ten aanzien van de leefbaarheid de huisvesting van zakenmensen te faciliteren. Uit evaluatie van het beleid bleek dat sinds de invoering van het short stay beleid in 2008 voldoende short stay woningen (met vergunning) beschikbaar zijn gekomen en dat door de veranderde markt voor toeristische en zakelijke verhuur het niet meer wenselijk is om short stay te faciliteren. Het nieuwe beleid schrijft dan ook voor dat er geen short stay vergunningen meer worden afgegeven en dat nieuwbouw als vergunningsvrije categorie wordt afgeschaft. Kortom een pas op de plaats voor short stay.

3.4.10 Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam, vastgesteld door de Gemeenteraad op 2 april 2008, is nieuw locatiebeleid vastgelegd en zijn parkeernormen opgenomen.

Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

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

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

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

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

3.4.11 Nota parkeren Zuidas 2001

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

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmingsplanniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van

de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

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

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

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

Voor voorzieningen wordt geconstateerd dat het lastig is een algemene norm te bepalen, omdat onder het begrip voorzieningen zeer diverse activiteiten vallen, die ook uiteenlopende parkeerbehoeften hebben. De invulling van de voorzieningen in de Zuidas zal gaandeweg plaatsvinden, waardoor op dit moment niet is aan te geven hoe de uiteindelijke invulling zal worden. Vooralsnog zal er om die reden moeten worden gewerkt met een theoretische norm. Globaal zal worden uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m². Afhankelijk van de feitelijke uitvoering van het programma zal dit zich vertalen in aantallen te realiseren parkeerplaatsen. Wanneer er duidelijkheid ontstaat omtrent de invulling van de voorzieningen in de Zuidas, zal deze norm worden genuanceerd.

Voor woningen tot slot wordt uitgegaan van 1,25 parkeerplaats per woning voor zowel de A- als de B-locatie, waarbij rekening is gehouden met het zogenaamde bezoekersparkeren.

Per deelgebied kan de parkeerbehoefte worden berekend aan de hand van de nu bekende gegevens en conform de hiervoor beschreven normen (parkeerbalans). In het deelgebied moet in die behoefte worden voorzien. Dit kan betekenen, dat op een kavel (bestemmingsplan) binnen het deelgebied een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd ten behoeve van de parkeerbehoefte van één of meer aangrenzende kavels in het deelgebied. Binnen een kavel kan zich dat bijvoorbeeld op gebouwniveau voordoen. Het gaat erom, dat bij voltooiing van het gehele deelgebied de parkeerbalans weer in evenwicht is.

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

3.4.12 Nota Parkeernormen Auto 2017

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

Zuidas, met uitzondering van het deelgebied Kop Zuidas, wordt aangemerkt als A-locatie. A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Gebieden die dicht bij een

intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximumparkeernorm voor, geen minimumnorm.

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

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

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

3.4.13 Nota fietsparkeernormen 2017

PM naar aanleiding van bestuurlijke behandeling

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

In dit hoofdstuk wordt de planologische en stedenbouwkundige visie die ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan beschreven. Bij de beschrijving van deze visie wordt voor het nog te ontwikkelen zuidelijke deel uitgegaan van een streefbeeld. Niet alle onderdelen van de visie worden in de directe zin vertaald in de bestemmingsplanregeling. Een bestemmingsplan kan de realisatie namelijk niet dwingend voorschrijven, maar geeft randvoorwaarden voor de ontwikkeling in de richting van het eindbeeld.

Het op 21 januari 2010 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Kop Zuidas, is bepalend geweest voor de ontwikkeling van het gebied. Het noordelijke deel is grotendeels gerealiseerd conform dat bestemmingsplan. Sinds de vaststelling van dat bestemmingsplan hebben zich met name voor het zuidelijke deel ontwikkelingen voorgedaan waardoor de uitgangspunten en randvoorwaarden niet meer actueel zijn en nieuwe programmatische en ruimtelijke opzet nodig is. De ontwikkelaar voor het beoogde theaterprogramma heeft zich teruggetrokken en tegelijkertijd is er de wens om een groter aandeel in wonen in Kop Zuidas en Zuidas als geheel te ontwikkelen.

Voor het zuidelijke deel is geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan gemaakt, maar zijn uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld voor de verdere uitwerking van dit gebied die vertaald zijn in planregels in dit bestemmingsplan.

In paragraaf 4.1 worden de ruimtelijk-functionele aspecten van het plangebied toegelicht. Hier wordt een beschrijving gegeven van het plan en programma dat beoogd wordt voor het zuidelijke deel van Kop Zuidas in samenhang met de reeds gerealiseerde functies. In paragraaf 4.2 worden de stedenbouwkundige aspecten van het plangebied nader besproken. Tenslotte wordt in paragraaf 4.2.3 de vertaling van het programma en stedenbouwkundige uitgangspunten naar de planregels van dit bestemmingsplan gemaakt.



Figuur 3: programma Kop Zuidas

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De doelstelling voor het gehele gebied Kop Zuidas is om een gemengd programma van wonen, werken, verblijven en recreëren te realiseren. In het noordelijk deel zijn inmiddels al de volgende onderdelen gerealiseerd: ROC voor 3.000 leerlingen, culinaire vakschool, stadsdeelkantoor, wonen, hotel, diverse detailhandelsvestigingen en horecagelegenheden en een openbare parkeervoorziening. Inclusief het reeds gerealiseerde programma omvat het totale programma voor Kop Zuidas maximaal 238.000 m2 bvo.

Het programma heeft als basis gediend voor de onderzoeken welke ter onderbouwing van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. In de bestemmingsplanregels zijn de betreffende metrages per functie als maxima opgenomen.

Voor het zuidelijke deel wordt ingezet op de volgende functies.

Wonen

Kernkwaliteiten van het wonen in het gebied zijn en blijven het groene karakter en de goede bereikbaarheid. Het gebied is hiermee geschikt voor een gevarieerde groep bewoners. Vanwege het groene karakter is Kop Zuidas ook geschikt voor woningen voor gezinnen. Naar gemeentelijk beleid wordt veertig procent van de nieuwe woningen ontwikkeld in het goedkope segment, veertig procent in het middeldure segment en 20 procent in de vrije sector. Naast de woningen die al gerealiseerd en in ontwikkeling zijn in het noordelijke deel van Kop Zuidas, in de kavels D, F, G en H (426 woningen), zijn nog circa 600 à 800 kleine en grotere woningen mogelijk in het zuidelijke deel.

Kantoren

Het stadsdeelkantoor in het noordelijk deel is tot nu het enige kantoor in Kop Zuidas. In de buitenrand aan Europaboulevard en A10 is ruimte voor kantoorontwikkelingen, in de kavels C2, J en K. Voor C2 is een gemengd programma in ontwikkeling met een conceptstore, horeca en kantoor met in totaal ca. 19.000 m2 bvo. Voor de kavels J en K is een maximum van 75 procent kantoorvloeroppervlak mogelijk van het te realiseren oppervlak, respectievelijk maximaal 18.000 m2 bvo en 22.500 m2 bvo.

Voorzieningen

In het noordelijke deel van Kop Zuidas zijn inmiddels meerdere voorzieningen gerealiseerd: onderwijs met het ROC en de Bakkerschool, detailhandel met onder andere een supermarkt, restaurants en een hotel. Aan de oostzijde langs de Zuidelijke wandelweg is in 2010 de nieuwe synagoge opgeleverd.

De bijstelling van het programma voor Kop Zuidas betreft met name het aandeel voorzieningen. Door het wegvallen van de beoogde theaterontwikkeling is er ruimte vrijgekomen om een groter aandeel woningen toe te voegen. Grotere voorzieningen zijn voor het zuidelijke deel niet meer voorzien. Wel zijn enkele voorzieningen mogelijk tot een maximale vestigingsgrootte van 250 m2. Detailhandel, cafés en restaurants zijn exclusief gesitueerd in de plinten rondom het centrale plein in Kop Zuidas voor een levendige uitstraling en bediening van het gebied. In de buitenrand naar de A10 zijn twee grotere voorzieningen mogelijk: (1) in C2 detailhandel tot maximaal 1.000 m2 bvo, niet zijnde supermarkt en (1) in kavel J maatschappelijke- of culturele voorzieningen tot een gezamenlijk maximum van 1.500 m2 bvo. Daarnaast is er ruimte voor één café/restaurant aan de westzijde van kavel J tot maximaal 500 m2 bvo. Deze voorzieningen sluiten goed aan op de fiets- en looproutes van station RAI naar Kop Zuidas en verder.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het plangebied kent twee deelgebieden met als schamierpunt het centrale plein. In het noordelijke deel zijn, op basis van het bestemmingsplan uit 2010 vooral stedelijke functies en voorzieningen gerealiseerd. Inmiddels is aan de noordzijde van het plein een woongebouw met horecavoorziening in de plint gerealiseerd. Hiermee wordt de overgang gemarkeerd naar de woonbuurt in het zuidelijke deel. De vraag naar woningen is groot en Kop Zuidas leent zich door de nabijheid van de Rivierenbuurt en de groene uitlopers van de Amstelscheg goed voor vele doelgroepen maar ook voor woningen voor gezinnen. Door een mindere vraag naar kantoren en de wens naar een betere aansluiting van het gebied op de groene/water rand wordt voor het zuidelijk deel uitgegaan van duidelijke randbebouwing en een driehoekig woongebied daarbinnen. Door de randen – met diverse functies – te richten op de grootschaliger wereld van A10 en Europaboulevard kan een geluidbuffer ontstaan naar het achterliggende woongebied. Bijna alle woningen in het middengebied zijn dove-gevelvrij te bouwen.

Het zuidelijke deel volgt voor de opbouw van bouwhoogtes in grote lijnen de opbouw zoals die al in het noordelijk deel zit en is opgenomen in Uitvoeringsbesluit en bestemmingsplan 2010. Langs de Zuidelijke Wandelweg is de bouwhoogte van de woonblokken 18 meter, met een goothoogte van 15 meter. Op enkele locaties is voor een goede ruimtelijke aansluiting, onder andere bij de hoeken met het plein aansluiting gezocht bij de gemiddelde bouwhoogte van 18 meter. Op enkele hoeken, meer naar het zuiden zijn voor plaatsbepaling en ruimtelijke opbouw accenten tot maximaal 28 meter gerealiseerd.

Langs de Europaboulevard wordt de gemiddelde bouwhoogte van circa 30/35 meter doorgezet en wordt het accent, wat in de oorspronkelijke plannen uit 2010 bij de entree van het gebied zat meer naar het zuiden verplaatst, naar de hoek met de aansluiting op de A10. Vanuit ruimtelijke overwegingen, als schamier tussen A10 en Europaboulevard bij de entree van de stad wordt het accent 58 meter hoog. Langs de A10 richt de bebouwing zich deels met stedelijke functies, maar ook met wonen (met geluidvoorzieningen), naar de A10 en deels naar de woonbuurt – de gebouwen, functies en gebruik en de architectonische uitstraling zal op deze tweezijdigheid moeten reageren. Bij de zuidoost hoek is voor de overgang tussen water, groen, woonbuurt en de grote schaal van de infrastructuur met A10 en spoor een accent mogelijk tot maximaal 60 meter bouwhoogte. Met wonen en/of kantoren.

Voor de woonbuurt in het midden van het zuidelijke deel (kavel L) wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 19 meter. Het concept met toepassing van enkele losstaande hogere accenten zoals bij de noordelijke woonblokken wordt hier ook toegepast. In de noordelijke rand zijn twee accenten mogelijk tot een maximale bouwhoogte van 30 meter met een grondoppervlak van maximaal 500 m² bvo per accent. In het zuidelijke deel zijn meer accenten mogelijk tot maximaal één van 40 meter, twee van 30 meter en één van 24 meter bouwhoogte. Met deze accenten kan een gevarieerde ruimtelijke opbouw van het woonblok gerealiseerd worden, bij de uitwerking van de bebouwing zal bezonning, ruimtelijke impact ed. meegewogen worden. Binnen in het blok moet een grote ruimte onbebouwd blijven, deze kan ingericht worden als buitenruimte bij de woningen of als een groene oase met speelruimte.

Kop Zuidas ligt in de oostflank van de Zuidas, het stedelijk gebied gaat hier over in de groene uitloper van de Amstelscheg met het groen van de begraafplaats Zorgvlied en het water van de Kleine Wetering. Aan de noordkant van de Zuidelijke Wandelweg ligt de Veluwebuurt, een wat verscholen groene wijk met laagbouw en middelhoogbouw met groene hoven en een geheel eigen identiteit. Aan de oost- en zuidkant liggen de grotere infrastructurele ruimtes van de Europaboulevard en de A10. Inmiddels zijn op basis van het Uitvoeringsbesluit en het bestemmingsplan Kop Zuidas (2010) in het noordelijke deel al enkele kavels bebouwd met onder andere het ROC, de Bakkerschool, het stadsdeelkantoor, woningen en een hotel. Langs de Zuidelijke Wandelweg aan de oostkant van het gebied is in 2010 de nieuwe synagoge van de Liberale Joodse Gemeente ingewijd.



Figuur 4: Plangebied met voorbeeldverkaveling zuidelijk deel

4.2.1 Planconcept

- Het plangebied heeft duidelijke randen, elk met een specifiek karakter, met relatie naar het omliggende gebied (A10, Europaboulevard, Zuidelijke Wandelweg en Veluwebuurt en groen/water). Langs de Veluwebuurt sluit het plangebied aan met woonblokken met een continue bouwhoogte, aan de buitenrand langs de A10 en de Europaboulevard stevige blokken met een specifieke, meer stedelijke functie en langs het groen en het water een wand met wonen en met een gevarieerde bouwhoogte.
- Het plan kenmerkt zich door duidelijke roolijnen met bij de woonblokken margestroken voor een geleidelijke overgang tussen privé en openbaar. Het gebied kent oplopende bouwhoogtes, van 15/18 meter grenzend aan de Veluwebuurt, 30/35 met een accent van 58 meter aan de Europaboulevard, tot 30/40 aan de A10 met een accent van 60 meter.
- De hoofdstructuur van de openbare ruimte, met één aansluiting op de Europaboulevard loopt in noordelijke richting parallel aan de Europaboulevard, in het zuidelijke deel volgt een doorgaande verbinding de richtingen van de buitenranden, de A10, het water en de Zuidelijke Wandelweg.
- De Zuidelijke Wandelweg en deels de Graafschapstraat vormt een overgangsgebied met langzaam verkeer naar de Veluwebuurt. Tussen Kop Zuidas en de Veluwebuurt is geen autoverkeer mogelijk.
- Het centrale plein is het belangrijkste verblijfsgebied en het schamierpunt in het gebied en zal een bijzonder inrichting, afgestemd op een veelzijdig gebruik krijgen.
- Het plangebied wordt waterneutraal ingericht en krijgt daarmee een duurzaam karakter.

4.2.2 Vertaling naar de planregels

Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald naar principes, die vervolgens een doorvertaling krijgen naar de juridisch bindende planregels. Voor het plangebied is gekozen voor een eindbestemming. Dat wil zeggen dat het bestemmingsplan niet nader hoeft te worden uitgewerkt in uitwerkingsplannen, maar direct geldt als toetsingskader voor bouwinitiatieven en gebruikswijzigingen.

Water

De Kleine Wetering tussen Kop Zuidas en begraafplaats Zorgvlied maakt deel uit van de waterhuishouding van de Buitenveldertse Polder. Door ontwikkelingen in de omgeving komt er meer verhard oppervlak, hiervoor is watercompensatie nodig wat betekent dat de Kleine Wetering plaatselijk verbreed moet worden. Dit geeft de mogelijkheid de recreatieve- en belevingswaarde van het water en de overgang naar de groene parkzone te versterken.

Openbare ruimte

In het noordelijk deel is de openbare ruimte ingericht conform de gemeentelijke Amsterdamse 'Puccini' methode, met de aanvulling dat natuurstenen banden worden toegepast in plaats van betonbanden. Dit inrichtingsprincipe wordt in het zuidelijke deel doorgezet. Daar waar ruimte is wordt ingezet op een groene inrichting en een zichtbare opvang van hemelwaterafvoer.

De openbare ruimte in Kop Zuidas wordt waterneutraal ingericht. Al het hemelwater wordt vertraagd afgevoerd naar de Kleine Wetering en belast niet het rioolstelsel. Het hemelwater wordt bijvoorbeeld opgevangen in watervertragende groenstroken. Langs de Zuidelijke Wandelweg is zo'n strook al gerealiseerd, ook in de rest van het zuidelijk deel van Kop Zuidas kan dit systeem toegepast worden. Ook de daken op gebouwen in het zuidelijk deel kunnen van dit systeem gebruik maken.

In Kop Zuidas komen twee grotere openbare ruimtes die worden ingericht als verblijfsgebied, het meer stedelijke centrale plein met een multifunctioneel karakter en een groene parkzone langs de Kleine Wetering. De verschillende functies voor deze gebieden zoals verblijven, sport en spel, groen en water, moeten nog nader bepaald worden maar zijn binnen de bestemmingsregeling mogelijk. Verspreid over Kop Zuidas komen kleinere en grotere speelplekken gericht op de diverse leeftijdscategorieën.

De Zuidelijke Wandelweg en Groene Zoom (langs de A10) maken deel uit van een groter stelsel van oost-west gerichte fiets- en voetpaden, waarmee het centrum van Zuidas wordt verbonden met de groene scheggen Amstel en Amsterdamse Bos. Met de ontwikkeling van Kop Zuidas wordt het groene karakter van deze verbindingen versterkt. De Zuidelijke Wandelweg is deels al ingericht als langzaam verkeersroute.

De openbare ruimte valt onder meerdere bestemmingen in het bestemmingsplan. De bestemming Verkeer-1 voor de straten waar ook autoverkeer is toegestaan met een 30-km regime. De bestemming Verkeer-2 voor de gebieden waar alleen langzaam verkeer is toegestaan, waarbij voor het centrale plein de nadere aanduiding Verblijfsgebied geldt. De bestemming Groen voor een groene parkinrichting waar ook langzaam verkeer is toegestaan en waar voor een deel de nadere aanduiding oever geldt. In deze zone moet voor een goede waterbalans minimaal 30 procent van de oppervlakte water zijn. Hiermee is er bij het opstellen en uitvoeren van een inrichtingsplan voor dit gebied vrijheid om een geleidelijke overgang land-water te maken en nader in te richten. Aansluitend aan de groene zone is één steiger mogelijk in het water om de verbinding tussen groen en water te versterken. De steiger mag niet groter zijn dan maximaal 1 x 6 meter, bij een maximale hoogte van 1 meter vanaf het wateroppervlak.

Uitvoering van de gewenste inrichting van de openbare ruimte zoals beschreven, is binnen de opgestelde

juridische regeling mogelijk.

Ontwikkeling kavels zuidelijk deel Kop Zuidas

In het plangebied Kop Zuidas zijn de kavels AB, C1, D, E, F en H gerealiseerd met de regels van het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan. Voor deze kavel wordt de huidige situatie met dit nieuwe bestemmingsplan conserverend vastgelegd. Voor de overige kavels zijn plannen in ontwikkeling of moeten nog plannen worden ontwikkeld. Langs de Europaboulevard en de A10 komen overwegend de grotere niet-wonen functies. Deze gebouwen vormen een filter tussen de meer grootschalige wereld van snelwegen en verkeer naar de meer kleinschalige wereld van wonen, groen en spelen die achter deze gebouwen gerealiseerd kan worden. Dit bestemmingsplan geeft de randvoorwaarden en uitgangspunten voor deze ontwikkelingen. Aan de westzijde van de kavel is het toegestaan de ondergrondse parkeergarage beperkt uit te laten kragen.

Kavel C2

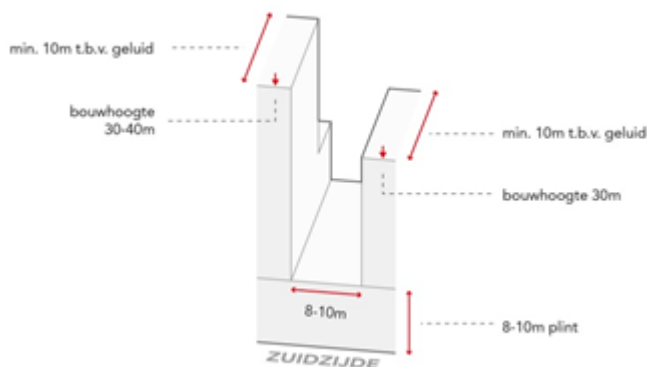
Het maximale programma voor kavel C2 is 22.500 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). De kavel kan 100% (zijnde 1736 m²) bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 58 meter boven aansluitend maaiveld. Voor de kavel geldt dat aan de zuidzijde tot 8 meter uit de rooilijn een overstek mogelijk is vanaf een hoogte van minimaal 8 meter (met een beperkte uitzondering vanaf 5,75 meter). Ondergronds parkeren is mogelijk onder de kavel tot een diepte van 2 bouwlagen.

Kavel G

De kavel mag voor 100% (zijnde 4682 m²) bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 18 meter. Langs de Zuidelijke Wandelweg is de maximale goothoogte 15 meter met een onder 45 graden oplopende hoogte tot maximaal 18 meter. Vanwege de aansluiting in hoogte op de overige gevels aan het plein is op de hoek over een beperkte lengte langs de Zuidelijke Wandelweg een hoogte van maximaal 18 meter opgenomen en aan het plein een maximale bouwhoogte van 26,50 meter voor een grondoppervlak van maximaal 470 m² bvo boven 18 meter.

Kavel J

Het maximale programma voor kavel J is 24.000 m² bvo, waarvan maximaal 18.000 m² bvo kantoorvloeroppervlak. De hoogte aan de A10 zijde is gesteld op 30 meter om een geluidbuffer te vormen voor de achtergelegen woningen. Aan de noordzijde is een setback verplicht met een maximale hoogte van 21 meter voor een goede lichttoetreding. Op de westzijde aan het entreeplein naar Kop Zuidas is de maximale hoogte 40 meter, met dit accent in hoogte kan de overgang van de A10 naar de Europaboulevard benadrukt worden. Vanaf een minimale hoogte van 8 meter is aan deze zijde een overstek mogelijk – waarmee de meer publieke functie in de eerste bouwlaag betekenis krijgt. Voor doorzicht, lichttoetreding en geleding in de gevel, is een uitsnede in het gebouw vereist met een maximale bouwhoogte van 10 meter conform bijgaand figuur.



Figuur 5: Verplichte uitsnede in kavel J en kavel K

Kavel K

Voor kavel K geldt een zelfde opzet als voor kavel J, beiden maken deel uit van de randbebouwing langs de A10 met een gemengd programma waarbij tevens een geluidbuffer wordt gecreëerd naar de achterliggende woningen. Het maximale programma voor kavel K is 30.000 m² bvo, waarvan maximaal 22.500 m² bvo voor kantoor. Net als voor kavel J geldt een bouwhoogte van 30 meter aan de A10 zijde, een setback aan de noordzijde en is een uitsnede vereist (zie fig 5). Aan de zuidoostzijde is een maximale hoogte van 60 meter mogelijk voor een ruimtelijk accent op de overgang van de groene Amstelscheg en de stedelijke omgeving van Zuidas.

Kavel L

De hoofdfunctie voor kavel L is wonen. In lijn met de reeds gerealiseerde woonblokken in het noordelijke deel zoals F en H en het in ontwikkeling zijnde G wordt uitgegaan van een onderbouw met een maximale bouwhoogte, in dit geval van 19 meter (i.t.t. 18 meter bij de noordelijke blokken voor een goede verdeling van de vereiste hoge verdiepingshoogtes), met daarop enkele hogere accenten. De onderbouw is vijf lagen hoog, opgebouwd uit een plint en vier verdiepingen. Aan de noordzijde zijn twee accenten mogelijk tot maximaal 30 meter bouwhoogte. In het zuidelijke deel van de kavel zijn twee accenten mogelijk tot een maximale bouwhoogte van 30 meter en één van 40 meter. Er is geen verplichte rooilijn. In de bouwvlakken zijn diverse woontypologieën en gebouwwormen mogelijk. Door het bouwblok deels te openen met verplichte onderbrekingen valt er meer daglicht en direct zonlicht in het binnengebied. Tussen privé en openbaar, tussen de bebouwing en de straat zit een margestrook die niet bebouwd mag worden anders dan voor stoepen, trappen, hekjes ed.

Het middendeel van kavel L is gereserveerd voor een open binnenruimte voor rust, licht en lucht, en spel. De ruimte kan openbaar zijn of voor collectief gebruik door omwonenden. Ondergronds parkeren is onder de hele kavel mogelijk, de randbebouwing heeft een op parkeerkelders afgemeten maat. De toegang tot het groene binnengebied wordt verzekerd door twee doorgangen.

4.3 Kabels en leidingen

Hoofdtransportleidingen

In het gebied zijn diverse hoofdtransportleidingen van NUON, Waternet drinkwater en afvalwater aanwezig. Het betreft hier grote doorgaande routes van NUON-electra (enkele 10 kV kabels van en naar

vier hoogspanningsruimtes), transportleidingen van Waternet drinkwater (diameter 1000 mm en 700 mm), een gasleiding van NUON-gas, meerdere zware rioolbuizen van Waternet afvalwater (zowel persleidingen als onderheide riolen). Daarnaast liggen in het gebied vele telecommunicatie kabels, mede door de aanwezigheid van een KPN centrale. Ook andere aanbieders (Colt, Versatel en UPC) hebben routes door het gebied liggen.

Het omleggen van de doorgaande routes is kostbaar en kan door een uitgekende verkaveling worden beperkt. De leiding van de Gasunie is in 2006 omgelegd. In het kader van de aanleg van de Noord/Zuidlijn zijn hoofdroutes van kabels (o.a. KPN) en leidingen naar de oostzijde van de Europaboulevard verplaatst. Deze zijn gesitueerd onder het trottoir naast de bebouwing van Kop Zuidas aan de Europaboulevard.

Distributienetten

De in het gebied aanwezige distributienetten (waar de huisaansluitingen vanaf worden gemaakt) zullen door de geplande ontwikkelingen moeten verdwijnen. Bij de ontwikkeling van de nieuwbouw dient daarom rekening gehouden te worden met de aanleg van deze nieuwe kabels en leidingen. Deze zullen minimaal 0,50 meter uit de gevel gelegd worden en hebben een totale tracébreedte van circa 7,50 meter, opgebouwd uit 2 x een strook van 2,0 meter naast de gevels (voor huisaansluitingen). In het midden is een strook (3,5 meter) nodig voor onder andere riolering (drie buizen bij verbeterd gescheiden stelsel). Deze breedte is exclusief de eventueel aan te leggen warmte/koude leidingen.

Riolering

Uitgangspunt is dat de huisaansluitingen minimaal 3 m uit de gevel worden aangesloten op de openbare riolering. De onderkant van de buis van de huisaansluiting dient (niet lager dan) op 0.5 m onder maaiveld te worden aangelegd.

Overbouwingen

Het maken van overbouwingen (over kabels en leidingen) is in principe mogelijk. Deze mogelijkheden hangen in sterke mate samen met de soort, diameter en 'zwaarte' van de leidingen die overbouwd gaan worden. De eisen die gesteld worden door de kabel- en leidingbeheerders (soms wettelijke eisen) hebben niet alleen betrekking op de aanleg maar ook op het beheer en de vervanging van kabels en leidingen. Een overbouwing moet zich daarom minimaal vier meter boven het maaiveld bevinden en mag voor NUON gas niet afgesloten zijn.

Gebouwde voorzieningen

In het plangebied bevindt zich een KPN-centrale, die voorlopig gehandhaafd blijft en in 2012 in kleinere vorm opgenomen wordt in het gebouw van het ROC. Op de theater kavel bevindt zich een transformatorhuis van de NUON. Deze traforuimte zal in worden gepast in het nieuw te bouwen theater. De openbare ruimte in het plangebied is zeer beperkt. Voorzieningen als transformatorruimtes, verdeelkasten, gebouwde energievoorzieningen (zoals warmtekrachtcentrales) en verlichtingsarmaturen worden zoveel mogelijk in de gebouwen geïntegreerd of inpandig verwerkt.

MENZ-ring

In het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen Zuidas is een hoofdinfrastructuur van kabels en leidingen door Zuidas bepaald. In het kader van de ontwikkeling van Kop Zuidas wordt onderzocht wat de behoefte is aan extra energie en nutsvoorzieningen. Vervolgens zal worden bekeken hoe de oostelijke aftakking van de MENZ-ring tussen RAI en noordelijke rijbaan A10 kan aansluiten op Kop

Zuidas.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

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

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

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de achtergronden en uitkomsten van de m.e.r. In de hierop volgende hoofdstukken 6 tot en met 14 wordt per relevant onderwerp vervolgens ingegaan op de wijze waarop het plan voldoet aan de ter zake doende wetgeving en de wijze waarop, voor zover aan de orde, negatieve milieueffecten worden ondervangen. Daarbij zal tevens, voor zover aan de orde, worden ingegaan op aanvullend onderzoek dat heeft plaatsgevonden.

Volledigheidshalve is het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, deel A en deel B, als bijlagen 1 en 2 toegevoegd.

5.2 Regelgeving

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

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

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

5.3 MER Zuidas Flanken

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



Plangebied MER Zuidas - de Flanken

5.3.1 Uitgangspunten m.e.r.

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

5.3.2 Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

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

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

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten gegeven. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

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

Effectbeoordeling

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

Het MER geeft maatregelen aan ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk

wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid en maatregelen op het gebied van geluid. Voor wat betreft verkeer zijn reeds veel maatregelen genomen. Middels een programmatische aanpak met periodieke monitoring wordt voortdurend gezorgd dat, voor zover nodig, nieuwe maatregelen tijdig zullen worden getroffen (zie hierover ook paragraaf 6.2). Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan bepaald. Daarnaast zal het project Zuidasdok voor wat betreft de beperking van geluidhinder aanzienlijke positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken (zie ook hoofdstuk 7).

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

5.4 Conclusie

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

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

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

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

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

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

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

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

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

6.2 Verkeersbeleid

6.2.1 Programmatische aanpak

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

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

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

6.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ook in 2014 was er aanleiding tot actualisatie van de verkeersstudie. Daarin zijn eveneens eerder voorziene maatregelen als reeds genomen betrokken. Dit verkeersonderzoek wordt beproken in paragraaf 6.4.2).

Recent heeft een actualisatie van de verkeersstudie plaatsgevonden. De verkeersstudie 2017 is daarmee het meest recente verkeersonderzoek.

Op zichzelf zijn de eerdere studies daarmee achterhaald, ware het niet dat telkens in de opeenvolgende studies is voortgeborduurd op de voorgaande studie, in die zin dat de daarin voorgestelde maatregelen als reeds genomen werden beschouwd. Dit past binnen de hiervoor gekozen programmatische aanpak. Tegelijkertijd is voor een goed begrip van het laatste onderzoek enig inzicht in de bevindingen van eerdere studies noodzakelijk. Om die reden zijn de betreffende studies ook als bijlage aan voorliggende toelichting toegevoegd en zal voorafgaand aan een bespreking van de bevindingen van het verkeersonderzoek Zuidas 2017 in paragraaf 6.2.3 en 6.2.4 eerst kort een inhoudelijk overzicht worden gegeven van de daaraan voorafgaande studies.

6.2.3 Voorgaande onderzoeken

6.2.3.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

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

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

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

Intensiteit / Capaciteit

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

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

Kruispunten

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

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

6.2.3.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

De verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlage 3) is in feite een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken was opgesteld. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur in relatie tot de feitelijk verwachte vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Daarbij zijn twee fases beschouwd: verkeerskundige effecten bij verwacht programma 2015 en verkeerskundige effecten bij verwacht programma (eindbeeld) in 2020.

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

In de studie werd geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moest worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlage 4). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

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

6.2.3.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

De verkeersstudie 2011 werd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas - Flanken geactualiseerd (zie bijlage 5). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook werd een aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma (het gevolg van marktontwikkelingen) in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 was het onderzoek met name gericht op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het

autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Ten tijde van Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of de maatregelen uit het Actieplan 2011 nog toereikend en/of noodzakelijk waren. In de Verkeersstudie 2013 zijn de voorgestelde maatregelen om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken. In deze studie is uitgegaan van eindjaar 2023.

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

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

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

6.2.3.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

In 2015 heeft met de afronding van de Verkeersstudie Zuidas 2014 wederom een actualisatie van de onderzoeken plaatsgevonden (zie bijlage 6). Reden voor actualisatie was dat enkele projecten eerder of met een ander programma zouden worden uitgevoerd dan in 2011 en 2013 was voorzien. De Verkeersstudie 2014 is dan ook vooral een actualisatie van het verkeersonderzoek op basis van een gewijzigd ruimtelijk programma.

In het Verkeersonderzoek 2014 zijn, om de doorstroming op kruispunten te verbeteren, extra maatregelen benoemd. Het ging om de volgende maatregelen:

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid:

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord:

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

De kruising De Boelelaan Oost / Van Leyenberglaan / Beethovenstraat

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

De kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost:

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

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

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

Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan:

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

De extra maatregelen op basis van het Verkeersonderzoek 2014 zijn inmiddels uitgevoerd dan wel staan in de planning om uitgevoerd te worden en zullen ertoe leiden dat de doorstroming verbeterd.

6.2.4 Verkeersstudie Zuidas 2017

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

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

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

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

In het Verkeersonderzoek Zuidas 2013 is geconstateerd dat de kruising De Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.

In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / De Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.

Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de De Boelelaan Oost richting de oprit s109-zuid van de A10 ondermaats kan zijn bij drukte op de A10-zuid. Dit is het gevolg van de zogenoemde Toerit Dosseerinstallatie (TDI) die de hoeveelheid verkeervanaf het stedelijk wegnnet beperkt om de doorstroming op de A10 op gang te houden. In het onderzoek werd geconstateerd dat de op dat moment enige manier om dit te doen is door middels een werkgeversaanpak te sturen op minder autogebruik tijdens de spits. Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd bied voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.

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

Daarnaast isesignaleerd dat op langere termijn een derde rechtsafvak nodig is vanaf de De Boelelaan Oost richting de s109-zuid. Deze maatregel kan op zijn vroegst worden uitgevoerd als in het kader van Zuidasdok de verbrede oprit wordt opgeleverd. Technisch en ruimtelijk zijn reserveringen gemaakt binnen het profiel van de weg bij de huidige uitvoering, zodat de verbreding gemakkelijk kan worden uitgevoerd.

Er is ook becijferd dat een extra rechtsafvak vanuit de Gustav Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte als gevolg van de bouwontwikkelingen nabij het kruispunt en de verkeersveiligheid van andere verkeersstromen (voetgangers en fietsers). Zodra de ruimte beschikbaar is worden tellingen gehouden en een schouw georganiseerd om de noodzaak van de maatregel nogmaals te toetsen. Tevens wordt gestreefd naar het zo snel mogelijk volledig maken van de kruising Mahlerlaan / Parnassusweg, welke het probleem structureel oplost.

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

6.2.4.2 Conclusies Verkeersonderzoek Zuidas 2017

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

Algemeen beeld

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

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

Specifieke aandachtspunten

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

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

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

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

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

Specifieke knelpunten

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

Proces en maatregelen

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

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

Om dat laatste in gang te zetten is het voorstel om samen met de VU en het VUmc, de Taskforce

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

6.2.5 Stand van zaken maatregelen

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

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

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

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

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

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

Al met al kan worden geconstateerd dat daadwerkelijk werk wordt gemaakt van de bereikbaarheid van Zuidas. Maatregelen worden in beeld gebracht en tijdig genomen. Er wordt zo veel als mogelijk geprobeerd de overlast die tijdens het nemen van maatregelen aanwezig is te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het moment waarop werkzaamheden plaatsvinden en wordt een zo optimaal

mogelijke fasering nagestreefd, teneinde de hinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.

6.2.6 Kop Zuidas

Kop Zuidas wordt ontsloten via de Europaboulevard, waardoor het plangebied direct aan de hoofdinfrastructuur is gekoppeld. De ontsluiting van het plangebied is gescheiden van de ontsluiting van de Veluwebuurt om sluipverkeer via President Kennedylaan naar de Europaboulevard te voorkomen. Het betreft hier de Zuidelijke Wandelweg en de Jacob Soetendorpstraat tussen de Zuidelijke Wandelweg en Betuwestraat waar geen autoverkeer is toegestaan. Gebruik van deze wegen door gemotoriseerde voertuigen van nood- en hulpdiensten en bij evacuaties in noodgevallen is wel toegestaan.

De interne ontsluiting van het verkeer van de verschillende kavels vindt plaats vanuit de uitritten van de ondergrondse parkeergarages en wordt direct via de Gelrestraat en Maasstraat het gebied uit geleid. Ten oosten van kavel L is ook een verkeersbestemming voor gemotoriseerd verkeer opgenomen. Gelet op de rijrichting waarin het verkeer het gebied binnenkomt en verlaat zal de frequentie waarin deze weg door verkeer gebruikt wordt laag zijn. Vanwege de ligging van de weg aan het groene park is het ook wenselijk dat de weg niet het karakter krijgt van een drukke weg. Bereikbaarheid voor vuilnis- en ophaaldiensten, koeriers etc. is daarentegen wel gewenst.

Op basis van het verkeersonderzoek 2017 kan de conclusie worden getrokken dat de kruispunten en wegen in de nabijheid van het plangebied de verkeersafwikkeling, met inachtneming van het ruimtelijk ontwikkelingen die de komende jaren plaatvinden, waaronder de ontwikkeling van voornoemd bestemmingsplan, kan verwerken. De cyclustijden die zijn onderzocht voor de kruispunten ter hoogte van het plangebied zijn acceptabel en voldoen aan de randvoorwaarden die daarvoor vanuit beleid zijn opgesteld. Dit betekent dat alle verkeersmodaliteiten verwerkt op een kruispunt verwerkt kunnen worden en de wachttijd binnen de daarvoor gestelde normen valt.

6.2.7 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen de gemeente en het bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas alsook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is om de internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoogstedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet worden volstaan met uitsluitend het nemen van verkeerskundige maatregelen. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Zij kunnen immers invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen het bedrijfsleven en de overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas en wederzijdse controle van elkaars verantwoordelijkheden. De primaire doelstelling van het convenant is om de bereikbaarheid van Zuidas zoveel mogelijk te waarborgen en waar mogelijk te optimaliseren. Als uitgangspunt geldt het verbeteren dan wel behouden van de bereikbaarheid van Zuidas op basis van alle modaliteiten (auto, OV, fiets) op een kwalitatief goede manier.

Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samenwerken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club e.d.). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden en regelmatig monitort of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Daarmee wordt aangesloten bij de programmatische aanpak zoals verwoord in het Actieplan weginfrastructuur 2011. Een tijdige signalering van mogelijke nieuwe knelpunten is op deze wijze ook vanuit de zijde van het bedrijfsleven geborgd. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan het actieplan daarop worden geactualiseerd.

6.2.8 Parkeren

Normen voor autoparkeren zijn met de vaststelling van de Nota parkeernormen auto vastgelegd. Deze zijn middels een parkeerregeling in het bestemmingsplan opgenomen. De huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven blijven behouden, wat betekent dat op A-locaties een parkeernorm van 1:250 m² bvo geldt en op B-locaties 1:125 m². A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Het deelgebied Kop Zuidas is in zijn geheel aangewezen als A-locatie. De nummering in het gebied Kop Zuidas is daardoor als volgt.

- Voor wonen geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning;
- Voor bezoekers geldt een minimum en een maximumnorm van 0,1 parkeerplaats per woning;
- Voor kantoren geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak;
- Voor voorzieningen geldt als parkeernorm voor consumentverzorgende, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, horeca I, III, IV en IV: minimaal 0,5 parkeerplaats en maximaal 1 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Bovenstaande normen zullen worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de bestaande bebouwing is doorgaans reeds parkeergelegenheid gerealiseerd door de aanleg van ondergrondse parkeergarages en wordt voor die bebouwing in de parkeerbehoefte voorzien.

Binnen Kop Zuidas mag parkeren alleen plaatsvinden in ondergronds gebouwde parkeervoorzieningen met een enkele uitzondering om op straat te parkeren. Hierbij gaat het om parkeerplaatsen waar tijdelijk mag worden stil gestaan om passagiers op te halen en af te zetten, zogenaamde "kiss and ride" plaatsen. Langdurig parkeren is op deze plekken niet toegestaan. De plekken zullen in de verkeersbestemming mogelijk worden gemaakt.

Aan de hand van de hierboven voor het gebied geldende parkeernormen en het programma is de parkeerbehoefte (parkeerbalans) onderzocht. Zie figuur PM.

Laden en lossen moet in principe inpandig worden opgelost. Er zijn alleen geen laad- en loszones mogelijk aan het plein, aan de Zuidelijke Wandelweg, aan de groene oever en direct aan de Europaboulevard. Om de doorstroming van de Gelrestraat wel te behouden is inpandig laden en lossen niet voorgeschreven voor de kavels A, B, E en F. Ook voor de kavels die ten zuiden van het plangebied zijn gelegen is geen plaats om te laden en te lossen. Ook daar wordt het inpandig laden en lossen dan ook niet voorgeschreven. (JORIS)

Voor fietsen

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

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

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

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

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

6.4 Langzaam verkeer

6.4.1 Meerjarenplan Fiets 2012-2016

De fiets is niet meer weg te denken uit Amsterdam. De afgelopen 20 jaar is het gebruik van de fiets door Amsterdammers spectaculair gegroeid; het aantal fietsritten is met meer dan 40 procent toegenomen. Deze ontwikkeling wordt door de gemeente met luid gejuich ontvangen want de fiets neemt in verhouding tot andere vervoerswijzen weinig ruimte in en is bovendien zeer milieuvriendelijk. Toch is het aantal fietsvoorzieningen de afgelopen jaren achtergebleven bij de ontwikkeling van de fiets als vervoersmiddel. Dit was reden voor de gemeenteraad om op 19 december 2012 het Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 vast te stellen. Dit plan bevat een aantal maatregelen en voornemens om de fietsvoorzieningen in Amsterdam weer op peil te krijgen.

Het Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 kent een tweedeling tussen maatregelen tot en met 2016 en maatregelen tot en met 2020. Voor wat betreft Zuidas voorzien de planmaatregelen tot en met 2016 onder andere in het voornemen om bij station Zuid een nieuwe inpandige fietsenstalling te bouwen die plaats biedt aan 3.000 fietsen, ter vervanging van de fietsenrekken die worden verwijderd in verband met de bouwwerkzaamheden aan de ondertunneling van de A10. De maatregelen tot en met 2020 kennen zelfs het voornemen om de capaciteit bij station Zuid te vergroten tot ruim 8.000 fietsen.

In het plangebied ligt een fietsverkeerroute die loopt van het oostelijke deel van de Zuidelijke Wandelweg (autovrij) naar het westen en loopt langs het centrale plein in het gebied richting de Europaboulevard en rechtdoor langs kavel C door middel van een onderdoorgang.

6.5 Conclusie

Zowel uit het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat op termijn, als gevolg van de totale Zuidasontwikkeling, een aantal infrastructurele knelpunten zal ontstaan. Hiervoor zijn in het Actieplan 2011 maatregelen opgenomen, welke maatregelen inmiddels genomen dan wel uitgevoerd zijn. Ook de extra maatregelen die op basis van de verkeersonderzoeken in 2013 en 2014 naar voren zijn gekomen zijn uitgevoerd of staan ingepland.

Op basis van de meest recente verkeersstudie wordt geen nieuw actieplan opgesteld nu de daarin geconstateerde knelpunten/aandachtspunten zich de komende vijf jaar nog niet zullen voordoen. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van het flankenprogramma en draagt daarmee bij aan het ontstaan van deze knelpunten. De knelpunten en aandachtspunten zelf liggen niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

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

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

7.2.2 Wegverkeergeluid

Op grond van artikel 74 van de Wgh bevinden zich langs alle wegen van rechtswege geluidzones waarbinnen de geluidbelasting als gevolg van de weg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

1. die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
2. waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	n.v.t.
Weg met drie of vier rijstroken	n.v.t.	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	n.v.t.	600 meter

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied, Bron: artikel 74 van de Wet

geluidhinder

a buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wgh in acht moeten worden genomen.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen.

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63
Andere geluidsgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Op basis van artikel 110g van de Wgh mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (overeenkomstig het Bouwbesluit 2012) of het de binnenwaarde betreft.

7.2.3 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106 van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting als gevolg van de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55 <i>art. 107, lid 1, Wgh</i> <i>Art. 4.9 Bgh</i>	68 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.10 Bgh</i>

Onderwijsgebouwen ^a	53 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.9 Bgh</i>	68 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.10 Bgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.9 Bgh</i>	68 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.10 Bgh</i>
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.9 Bgh</i>	68 <i>art. 107 Wgh</i> <i>Art. 4.10 Bgh</i>

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw L_{den}.

- a. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw
- b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen
- c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurerdagverblijven

7.2.4 Swung-1

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is Swung-1 (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1) opgenomen. Op grond hiervan worden voor rijksinfrastructuur geluidproductieplafonds vastgesteld. Deze cijfers zijn samen met de bijbehorende brongegevens opgenomen in het digitaal raadpleegbaar openbaar geluidregister. Met de productieplafonds wordt een maximum gesteld aan het geluid dat door de betreffende infrastructuur mag worden geproduceerd. De bijbehorende brongegevens zijn de grondslag voor de op grond van de Wgh uit te voeren berekeningen van het te verwachten geluid ter plaatse van geluidgevoelige functies. Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen op 50 meter afstand van de weg op vier meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

7.2.5 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een geluidgevoelige functie worden gerealiseerd indien een hogere waarde is verleend tot de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wgh de mogelijkheid woningen te realiseren met aan de betreffende zijde(n) een dove gevel (een gevel zonder te openen delen of met slechts incidenteel te openen delen). Ook is het in een dergelijke situatie mogelijk een zogeheten viesgevel te realiseren. Daarmee wordt bereikt dat op de daadwerkelijke gevel, inclusief de te openen delen, sprake is van een toelaatbare geluidbelasting. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit 2012 neergelegde norm.

7.2.6 Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wgh geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop (cumulatie). Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als voor één of meer van de geluidbronnen een hogere waarde wordt gevraagd. Indien een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot het berekenen van de cumulatieve geluidwaarde.

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximum toelaatbare ontheffingswaarden (gecumuleerde geluidbelasting). Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd zijn woningen alleen mogelijk indien dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

7.3 Beleid

7.3.1 Amsterdams Geluidsbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder

In juli 2016 heeft het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam het 'Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' vastgesteld. Het uitgangspunt van het beleid is dat iedere woning een stille zijde moet hebben. Een stille zijde is een zijde waarbij de voorkeurswaarde (in ieder geval ter plaatse van te openen ramen en/of deuren) van de Wet geluidhinder (Wgh) niet wordt overschreden. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Alleen ingeval van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan worden afgeweken van dit principe.

7.3.2 Bouwlawaai

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied op 19 februari 2013 (met erratum van 25 april 2013) een 'Richtlijn Bouwlawaai' opgesteld.

7.4 Resultaten onderzoeken

Door Caubergen-Huygens is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het plangebied "Zuidas_Kop Zuidas 2017" (zie bijlage: "Bestemmingsplan Kop Zuidas 2017 in Amsterdam; onderzoek Wet geluidhinder van 6 september 2017, bijlage PM)

In het bestemmingsplan wordt in de zuidpunt van het gebied op de kavels J, K en L in nieuwbouw voorzien met een gemengd programma en woningbouw (kavel L). Daar nog geen zekerheid bestaat over de fasering van de verschillende kavels zijn verschillende varianten berekend. Hierbij is voor kavel L uitgegaan van een voorbeeldverkaveling waarbij L is opgesplitst in verschillende bouwdelen L1, L2 en L3.

De volgende varianten zijn onderzocht:

- volledige fasering (J, K en L);
- J en L2;
- J, L1 en L2;
- J, L1 t/m 3.

Bij de berekening van de geluidssituatie van Kop Zuidas is uitgegaan van de juridisch maatgevende situatie van de aanwezigheid van de verbrede, deels ondertunnelde A10 (project Zuidasdok). De invoergegevens zijn conform het geluidregister zoals dat per 11 mei 2016 geldt (Tracébesluit Zuidasdok). Beknopt samengevat zijn daarin opgenomen maatregelen als volgt:

- Dubbellaags ZOAB buiten de tunnels;
- Een 100 km/u regime op de hoofdrijbanen en 80 km/u regime op de parallelrijbanen van de A10.

Voor de ontwikkeling van de kavels J, K en L zijn de volgende geluidbronnen van toepassing:

- Wegverkeer rijksweg A10 (Zuidasdok)
- Wegverkeer Europaboulevard
- Spoorweglawai (tracé Duivendrecht – Amsterdam Schiphol)
- Metrolawaai (metro 50 en 51)

7.4.1 Geluidbelasting vanwege Rijksweg A10

Ter plaatse van de kavels J en K treden de hoogste geluidbelastingen op. Deels wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan en deels ook aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Gevels aan de zijde van de A10 als ook zijgevels (gevels dwars op de A10) moeten als dove gevel worden uitgevoerd. Ter plaatse van de verder van de A10 gelegen kavels L1, L2 en L3 treden lagere geluidbelastingen op, maar ook daar zijn dove gevels benodigd, afhankelijk of geluidafschermende bebouwing (realisatie kavel J en K) aanwezig is:

1. Indien kavel K is bebouwd zijn op kavel L3 enkel dove gevels benodigd ter plaatse van de hoogteaccenten;
2. Indien kavel K niet is bebouwd, zijn op kavel L1 en L3 deels dove gevels benodigd, vanaf een hoogte van 19 en 13 meter;
3. Indien kavels K en L3 niet zijn bebouwd, kunnen eveneens op kavel L2 deels dove gevels benodigd zijn vanaf een hoogte van 28 meter. Ter plaatse van de noordelijke bouwrand met toegestane hoogteaccenten tot 30 meter zijn deels dove gevels benodigd tot en met 53 dB.

Voor de gevels waar wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde maar niet aan de voorkeursgrenswaarde, zijn hogere waarden benodigd tot 53 dB.

7.4.2 Geluidbelasting tot voltooiing Zuidasdok

Op grond van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer mag met de inwerkingtreding van het tracebesluit Zuidasdok worden uitgegaan van de geluidssituatie zoals deze zal zijn na voltooiing van het project Zuidasdok. Om ook in de periode tot voltooiing een goede geluidssituatie te kunnen garanderen, is in het bestemmingsplan de regel opgenomen dat bij woningen de binnenwaarde voor wat betreft het geluid van het wegverkeer niet hoger mag zijn dan 33 dB. Middels een binnenplanse ontheffingsmogelijkheid kan in geval deze eis voor de vormgeving van de bebouwing onevenredig bezwarend is, van deze bouwregel worden afgeweken.

7.4.3 Geluidbelasting vanwege het stedelijk wegennet

Vanwege de Europaboulevard wordt de maximale ontheffingswaarde alleen ter plaatse van kavel J overschreden, waar al een dove gevel vanwege de A10 benodigd is. Deels wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt overal voldaan. Voor die gevels waar niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor vanwege de A10 geen dove gevel benodigd zijn hogere waarden benodigd tot en met 51 dB voor deelveld L1.

7.4.4 Geluidbelasting vanwege spoorweglawaai

Ter plaatse van kavel K wordt vanwege spoorweglawaai (spoortracé Duivendrecht-Amsterdam Schiphol) de maximale ontheffingswaarde (55 dB) overschreden. Deels wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt overal voldaan. Voor de deelvelden L1 t/m L3 zijn hogere waarden benodigd tot en met 63 dB en voor L2 tot en met 61 dB.

7.4.5 Cumulatie van geluid

De gecumuleerde geluidbelasting overschreden ter plaatse van de zuidzijde van kavel K, waar al een dove gevel benodigd is vanwege de A10. Er zijn geen extra maatregelen vereist op basis van de gecumuleerde geluidbelasting.

7.4.6 Stille zijde

Conform het gemeentelijk beleid dient elke woning over een stille zijde te beschikken. Het betreft een gevel of deel van de gevel met een geluidbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde (48 dB). De eis van een stille zijde is voor woningen opgenomen in het bestemmingsplan. Indien woningen eenzijdig zijn georiënteerd dienen aan de woningen, die zijn gelegen aan gevels met een hogere waarde, aanvullende bouwmaatregelen te worden getroffen, bijvoorbeeld (verglasde) balkons of loggia's.

7.5 Regeling in bestemmingsplan

Voor de bestaande bebouwing en na het bestemmingsplan vergunde deelprojecten, zijn in het verleden reeds hogere waarden vastgesteld. Het betreft de locatie bij het stadsdeelkantoor, waar woningen zijn gerealiseerd (kavel D), de ROC vestiging (kavels A, B en E) en de woningen binnen kavel F, H en G. De hogere grenswaarden voor deze projecten zijn reeds door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

In het bestemmingsplan zullen op de overige kavels nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegevoegd in de vorm van wonen of andere geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, waarvoor eveneens hogere waarden dienen te worden vastgesteld.

Zoals uit het akoestisch onderzoek van 6 september 2017 blijkt, is de mogelijkheid om te voldoen aan de maximale grenswaarden op een aantal locaties sterk afhankelijk van de fasering. Indien niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden dan wel de maximale ontheffingswaarde dient daar gebouwd te worden met toepassing van dove gevels dan wel viesgevels. Deze zijn voor die locaties die het betreft voorgeschreven in de bouwregels, waarbij in het onderzoek is uitgegaan van een worst case scenario waarin verschillende varianten in verkaveling en fasering zijn onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan. Bij gewijzigde omstandigheden kan via een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid van de eis van een dove gevel of viesgevel worden afgezien, mits wordt voldaan aan het besluit hogere waarden.

Het geluidbeleid biedt de mogelijkheid om bij uitzondering af te wijken van de eis van een stille zijde met maximaal 3 dB bedraagt, mits voorzien van een deugelijke motivering waar een belangenafweging deel van uitmaakt. Dan kan nog van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gesproken worden. Hiervoor dient dan ook een besluit hogere waarde te worden vastgesteld, waarbij wordt gemotiveerd waarom van de stille zijde wordt afgeweken. Een geringe overschrijding is slechts aanvaardbaar bij overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het is de verwachting dat aan de gemeentelijke eis dat elke woning van een stille zijde (48 dB) dient te zijn voorzien langs de A10 niet in alle gevallen kan worden voldaan maar nog wel geoordeeld kan worden dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit hangt sterk af van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebouw en de situering van woningen. Om die reden is in het bestemmingsplan door middel van een binnenplanse afwijking de mogelijkheid opgenomen af te wijken van de eis van een stille zijde met maximaal 3 dB indien voldaan kan worden aan de hiervoor genoemde voorwaarden.

7.6 Conclusie

In het onderzoek zoals dat is uitgevoerd is een aantal varianten uitgewerkt en is gewerkt met een voorbeeldverkaveling waarvan de maximale varianten in bouwhoogten zijn doorgerekend. Door zowel het wegverkeer als door het railverkeer zullen de voorkeursgrenswaarden bij een in beginsel groot deel van de beoogde woningen worden overschreden. Ook de maximaal toelaatbare grenswaarde wordt op een groot aantal gevels overschreden. Voor welke gevels dat geldt is echter afhankelijk van zowel de fasering van de bouw als van de verdere uitwerking van de bouwplannen. Voor een deel zal de bebouwing die langs de A10 is geprojecteerd bijvoorbeeld een afscherpende werking kunnen hebben waardoor alsnog kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

Aangezien vooraf niet gegarandeerd kan worden hoe de fasering zal gaan plaatsvinden, en de plannen binnen de contouren van het bestemmingsplan nog niet volledig zijn uitgewerkt, is ervoor gekozen daar waar sprake is van een overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarden dove gevels dan wel viesgevels voor te schrijven. Mocht als gevolg van de fasering of een bepaalde bebouwingsopzet blijken dat de geluidsbelasting lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarden is, kan van deze verplichting door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken. Hierin wordt in het bestemmingsplan voorzien door middel van een binnenplanse afwijking. Tevens wordt hiertoe een besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden genomen.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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

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

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

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

Grenswaarden

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

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
------	----------------------------------	--

Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM ₁₀)	24-uurgemiddelde concentratie	50, mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden; dit is gelijk aan een grenswaarde van 32,1 µg/m ³ voor de jaargemiddelde concentratie PM ₁₀
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25

Tabel 1, bijlage 2 bij de Wet milieubeheer

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

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

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

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

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een programma met kantoren, wonen en voorzieningen, maar neemt het programma nauwelijks toe. Het totale programma bestaat uit 238.000 m². De uitbreiding ziet op maximaal 8.000 m² bvo. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterende programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof, PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

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

Het bestemmingsplan maakt niet direct gevoelige bestemmingen mogelijk. Dit is als zodanig in de planregels vastgelegd. Wel is een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen, waarmee kan worden afgeweken van de regel dat gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet zijn toegestaan. Dit kan alleen indien een GGD advies is verkegen. Hiermee wordt voorzien in uitvoering van de vastgestelde richtlijn. Voor de kavel binnen de bestemming Gemengd-4 zijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet uitgezonderd maar bij recht toegestaan, omdat het hier om een bestaand recht gaat.

8.3 Beleid

8.3.1 Agenda Duurzaamheid gemeente Amsterdam

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

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

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

8.3.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Uitgangspunten van de richtlijn zijn dat:

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

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

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

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke besluit, alleen betrekking op nieuwe situaties. De richtlijn is

niet van toepassing bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig is en niet meer dan 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde programmatoetsing plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen het NSL. Een nadere toets is niet aan de orde. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet direct voorzien in vestiging van dergelijke functies. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd. Wel is er een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen, waarmee kan worden afgeweken van de regel dat gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet zijn toegestaan. Dit kan alleen indien een GGD advies is verkregen. Hiermee wordt voorzien in uitvoering van de vastgestelde richtlijn. Voor de kavel binnen de bestemming Gemengd-4 zijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet uitgezonderd maar bij recht toegestaan, omdat het hier om een bestaand recht gaat.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

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

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

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

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

Het plangebied bevindt zich in de buurt van de A10-Zuid, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en binnen het invloedsgebied van een ondergrondse hoge druk aardgasleiding. In en rondom het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig of worden risicovolle activiteiten verricht of toegestaan.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Algemeen

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

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

recreatieterreinen. Woningen, woonschepen en woonwagens zijn eveneens kwetsbare objecten, tenzij het gaat om verspreid liggende woningen, woonschepen of woonwagens; dat zijn beperkt kwetsbare objecten. Kleinere kantoorgebouwen, winkels en sporthallen zijn eveneens beperkt kwetsbare objecten. Om effectief omgevingsgericht beleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar kwetsbare objecten aanwezig zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan locaties waar zich ongevallen kunnen voordoen. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

9.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

9.2.2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes

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

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

de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

Plasbrandaandachtsgebied

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

9.2.3 Buisleidingen

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

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

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

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

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

9.3 Beleid

9.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

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

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Voor de A10 Zuid geldt dat het GR de oriëntatiewaarde overschrijdt. Eventuele maatregelen worden getroffen in overleg tussen het ministerie van I&M en de gemeente Amsterdam. Realisatie van de Westrandweg is hier een voorbeeld van.

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

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

Hoge druk aardgasleiding

Voor hoge drukaardgasleidingen geldt een zakelijke rechtzone die vrij moet blijven van bebouwing. Deze afstand bedraagt, afhankelijk van de druk van de aardgasleiding (aantal bar) 4 of 5 meter aan weerszijden van de buisleiding. Deze zone is noodzakelijk voor eventueel onderhoud aan leidingen ter voorkoming van schade.

9.4 Resultaten onderzoeken

9.4.1 Inventarisatie Kop Zuidas 2017

Er heeft in 2009 een inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico (GR) als gevolg van de ontwikkeling in Kop Zuidas en de mogelijke maatregelen. Daarbij is een groepsverantwoording opgesteld. (Verantwoording groepsrisico Kop Zuidas, 14 mei 2009, zie bijlage 9).

Het projectgebied van Kop Zuidas ligt binnen het externe veiligheid-invoedgebied van de A10 zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het GR worden opgesteld. De verantwoording van het groepsrisico volgt hierna en ook de daarbij te treffen maatregelen zullen worden besproken.

Na uitvoering van de inventarisatie voor Kop Zuidas in 2009 heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan waardoor actualisatie van het onderzoek nodig was. Onder meer de vaststelling van de Tracébesluit Zuidasdok op 18 maart 2016, waarmee de A10 Zuid ter hoogte van (een deel van) het plangebied wordt ondertunneld, heeft effect op de externe veiligheid. Ten behoeve van het plangebied Kop Zuidas (Externe veiligheid A10–Zuid, 12 april 2017, bijlage **PM**) is nader onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsaspecten. Hierna volgen de resultaten van dit onderzoek.

Het risico van het transport is berekend met versie 2.3 van het rekenmodel RBM II. De berekening is uitgevoerd conform de Handleiding risicoanalyse transport.

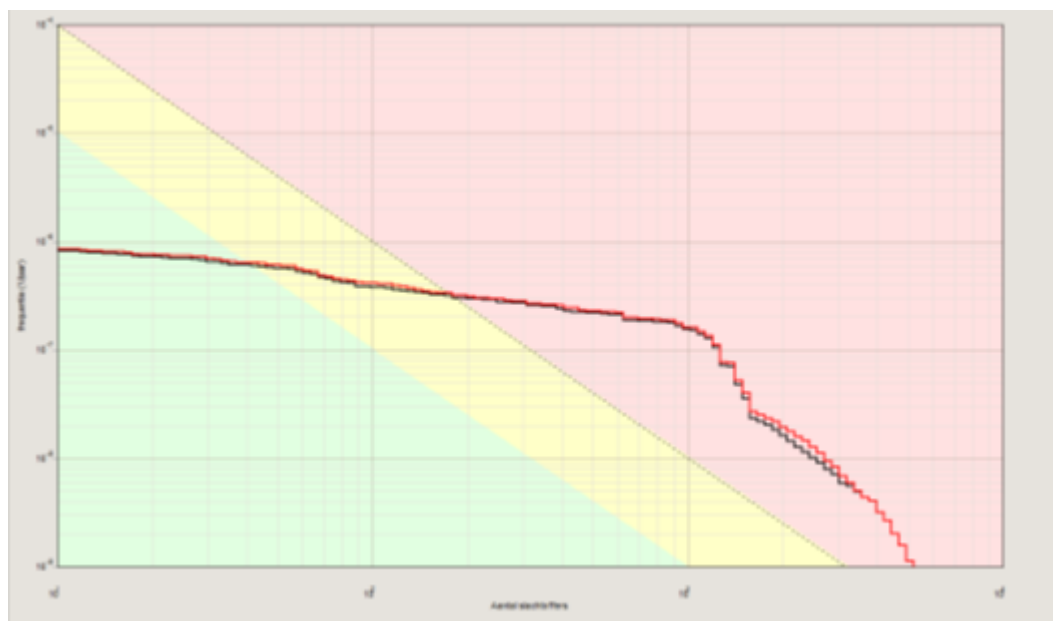
A10-Zuid

Plaatsgebonden risico

In bijlage 1 van de regeling Basisnet zijn voor wegen behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor de zogeheten veiligheidszone (de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour). Voor wegvak N12 is de afstand '0' vermeld. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de weg niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van Kop Zuidas.

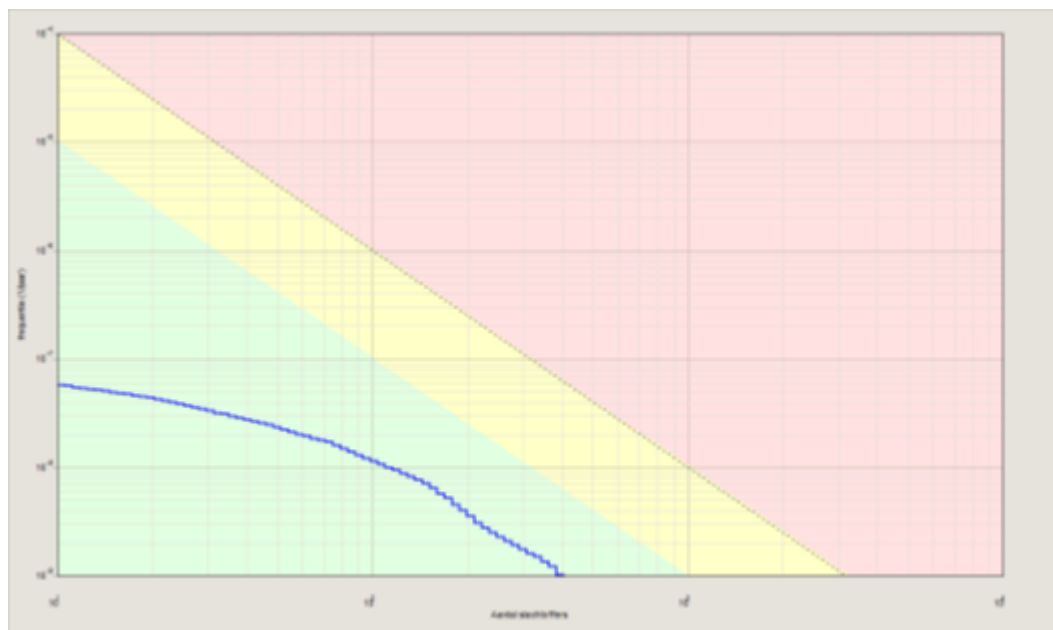
Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor de huidige en toekomstige situatie en neemt in beide situaties toe. Figuur 4 toont het groepsrisico van de kilometer met het hoogste groepsrisico. De ligging van dit kilometervak wordt getoond in figuur 5 voor de toekomstige situatie (niet verschillend van de huidige situatie). De hoogte van het groepsrisico van dit kilometervak wordt in belangrijke mate bepaald door bestemmingsplan Vivaldi ten zuiden van de A10-Zuid. Door de gewijzigde plannen binnen Kop Zuidas neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe. De mate van overschrijding van het groepsrisico wordt uitgedrukt als de maximale factor tussen de berekende fN-curve en de oriëntatiewaarde $fN2 = 10^{-2}$ voor meer dan 10 slachtoffers. Een factor 18.4 betekent bijvoorbeeld dat de berekende frequentie van de fN-curve meer dan 18 keer de waarde van de oriëntatiewaarde is (bij een bepaald aantal slachtoffers). Door de ontwikkelingen in Kop Zuidas neemt deze factor toe tot 19.3.



Figuur 4. Hoogste groepsrisico per kilometer A10-Zuid

Na aanleg van Zuidasdok waarbij een deel van de A10 als categorie C-tunnel wordt uitgevoerd, neemt het groepsrisico af tot 0.02 keer de oriëntatiewaarde. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat geen transport van GF3 meer mag plaatsvinden over de A10-Zuid.



Figuur 5: Hoogste groepsrisico per kilometer A10-Zuid na realisatie Zuidasdok (blauwe lijn: toekomstige bebouwing en Zuidasdok, zwarte onderbroken lijn: oriëntatiewaarde)

Aardgasleiding

Plaatsgebonden risico

De berekeningen voor leiding W-534-01 hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van 1.0 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is een factor 0.35 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Dit is meer dan twee keer kleiner dan de oriëntatiewaarde. De wijzigingen binnen bestemmingsplan Kop Zuidas leiden niet tot een wijziging van het groepsrisico. Dit komt doordat de hoogte van het groepsrisico in grote mate bepaald wordt door bebouwing ten oosten van Kop Zuidas. Aan weerszijden van de buisleiding geldt een belemmeringenstrook van ten minste 4 meter. De zuidoostelijke punt van kavel I ligt precies op de grens van de belemmeringenstrook. Binnen deze strook is geen bebouwing toegestaan.

Plasbrandaandachtsgebied

In het Besluit externe veiligheid inrichting en in het eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook. In de Regeling basisnet is voor de A10-Zuid een PAG voorgeschreven. De dichtstbij gelegen zuidelijke kavel van Kop Zuidas bevindt zich op ca. 50 m vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook van de hoofdrijbaan en ligt dus buiten het PAG.

9.5 Verantwoording

9.5.1 De verantwoordingsplicht

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

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

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

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

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

9.5.2 Bronmaatregelen

Routing vervoer van gevaarlijke stoffen

Het in gebruik stellen van de Westrandweg heeft geleid tot vermindering van het aantal transporten met brandbaar gas over de A10 zuid waarmee het groepsrisico (GR) aanzienlijk daalt. De vervoerders gebruiken de Westrandweg en A9 als voorkeursroute naar het zuiden en het oosten.

Ontwikkeling Zuidasdok

In maart 2016 is het Tracébesluit Zuidasdok getekend. In het Tracébesluit staat vermeld dat de tunnel voor wat betreft de toegankelijkheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingedeeld in categorie C. Voor categorie C is vervoer van brandbare (en explosieve) gassen niet toegestaan. Dit betekent dat onder andere LPG niet mag worden vervoerd door de tunnel, met als gevolg dat het GR afneemt. Het vervoer van bijvoorbeeld benzine en diesel is wel toegestaan.

9.5.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de inventarisatie voor Kop Zuidas zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. Een eventuele bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook. In het plangebied zijn ook in het voorliggende bestemmingsplan geen gebouwen gepland binnen 30 meter van de A10 Zuid (zie ook paragraaf 9.4.2).

9.5.4 Maatregelen voor zelfredzaamheid

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

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

Voldoende bedrijfshulpverleners

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

Gebouwuittgangen haaks op de risicobron

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

Gebiedsontsluiting

Binnen voorliggend bestemmingsplan is opgenomen dat nadere eisen kunnen worden gesteld aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen ter vergroting van de zelfredzaamheid. Zoals in de ruimtelijke beschrijving en bij de uitgangspunten is beschreven is het gebied op meerdere manieren te bereiken en te verlaten. Het bestemmingsplan voorziet in de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer via de Europaboulevard en voor vrachtverkeer via de President Kennedylaan. Daarnaast blijft de Zuidelijke Wandelweg toegankelijk voor de hulpdiensten. Voetgangers kunnen het plangebied via alle richtingen bereiken en verlaten. Op basis hiervan is de zelfredzaamheid gewaarborgd.

9.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de inventarisatie voor Kop Zuidas nader toegelicht.

Bereikbaarheid

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten. Kop Zuidas is voor motorvoertuigen via twee wegen te bereiken, waarvan er één speciaal wordt ingericht voor hulpverleningsdiensten in geval van calamiteiten (Zuidelijke Wandelweg). Daarnaast is aan de noordkant via de Gelrestraat nog een extra uitweg voor gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting voldoet aan de eisen dat er één aanrijdroute moet zijn voor de hulpverlening en één voor mensen om het gebied te ontvluchten. In het plangebied is tevens een extra toegang gepland voor hulpdiensten.

Bluswatervoorziening

In hoofdstuk 6 van de inventarisatie voor Kop Zuidas wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij

ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam (Bluswatervoorzieningen in de Zuidas, februari 2008) blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

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

9.5.6 Advies Regionale Brandweer

Desgevraagd is door de Brandweer advies uitgebracht met betrekking tot de ontwikkeling in Kop Zuidas. Het advies van de Brandweer luidt als volgt.

Gevaren en gevolgen

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen op de weg of buisleiding is klein maar niet onmogelijk. Door een incident met een tankwagen LPG of benzine kan een explosie of brand ontstaan. Door een incident met een hoge drukaardgasleiding kan een brand ontstaan. De gevolgen voor het plangebied kunnen, afhankelijk van het incident, een drukgolf, wolkbrand, fakkelbrand met hittestraaling zijn. Door realisatie van het Tracébesluit Zuidasdok zullen deze gevolgen zich niet meer voordoen, met uitzondering van een mogelijk plasbrands scenario. Dit scenario zal echter geen gevolgen hebben voor het plangebied. Na het openstellen van de tunnel zal is de hoge drukaardgasleiding de enige relevante risicobron voor het plangebied. Bij een ongeval ten gevolge van de aardgasleiding zijn slachtoffers te verwachten en kunnen gebouwen beschadigd zijn.

Zelfredzaamheid

Aanwezigen zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. Personen moeten een handleingsperspectief hebben om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Schuilen is dan het beste handleingsperspectief en kan alleen als de gebouwen bestand zijn tegen de gevaren. Het gebouw moet bij het ontstaan van een secundaire brand mogelijkheden bieden om het gebouw veilig te kunnen ontvluchten, waarbij van de risicobron af gevlucht moet kunnen worden. Informatievoorziening over de gevaren en hoe te handelen is hierbij belangrijk.

Hulpverlening

De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van de slachtoffers en het veilig stellen van het gebied. De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen en de hulpdiensten kunnen de gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk in het plangebied bestrijden. Het plangebied is via meerdere wegen bereikbaar.

9.5.7 Overwegingen

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland adviseert de gemeente Amsterdam om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan de volgende aspecten te betrekken:

- De mogelijke gevolgen van een giftige wolk of explosie door een ongeval met gevaarlijke stoffen;

- de (on)mogelijkheden die personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door van de bron af te vluchten of te schuilen;
- de hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veilig stellen van het gebied.

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

- bij terreinindeling rekening houden met de mogelijkheid van de risicobron af te kunnen vluchten, zodat personen kunnen vluchten naar veilig gebied en het gebouw bestand maken tegen hittestraling;
- de bereikbaarheid van het plangebied via minstens twee zijden;
- voldoende bluswatervoorzieningen;
- personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.

9.6 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in Kop Zuidas en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot ruim over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen. De aspecten zoals beschreven in de vorige paragrafen zijn hierbij betrokken.

De ontsluiting van het plangebied en de ligging van de entrees van de gebouwen bieden voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor de hulpverlening. In de toekomst neemt het risico aanzienlijk af door de realisatie van project Zuidasdok met een tunnel in de A10 zuid ingedeeld als categorie C. Vervoer van een deel van de gevaarlijke stoffen (GF3, zoals LPG) zal dan niet meer via de A10 rijden en daardoor het risico verlagen.

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

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

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

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

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

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 2 gebied.



Figuur: 6 Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

Voor de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn 6 zones gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Binnen een zone liggen soms meerdere bodemfuncties, die elk een ander beschermingsniveau en dus een eigen Lokale Maximale Waarde vragen.

Er zijn aparte kaarten opgesteld voor de toplaag (0-0,5 m beneden maaiveld), voor de diepere bodemlaag (0,5-2,0 m beneden maaiveld) en voor het oorspronkelijk maaiveld (de laag onder de ophooglaag, in de regel vanaf 2,0 m beneden maaiveld en dieper). Is het gebied niet opgehoogd, of is de ophooglaag dikker dan 2 meter, dan geldt het dieptetraject "oorspronkelijk maaiveld" vanaf 2,0 m beneden maaiveld en dieper. Over het algemeen is deze laag schoner dan de ophooglaag.

De gronden gedefinieerd als zone 2 moeten voldoen aan de Lokale Maximale Waarden. Dit zijn normen die in het gebiedsspecifieke beleidskader worden gehanteerd. Hierbij wordt rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem. Grond vanuit zone 1 mag hier vrij worden toegepast.

Lokale Maximale Waarden

De Lokale Maximale waarden zijn door de gemeenteraad vastgestelde normen, die aangeven aan welke (chemische) kwaliteit grond of baggerspecie moeten voldoen om te mogen worden toegepast. De Lokale Maximale Waarden fungeren tevens als terugsaneerwaarden bij bodemsanering. De gegeven waarden gelden voor een standaardbodem. Er zal een correctie moeten worden toegepast voor de gehalten lutum en organische stof.

De Lokale Maximale Waarden zijn bepaald door praktisch naar risico's te kijken. Welk beschermingsniveau sluit aan bij de werkelijke situatie? Hoeveel blootstelling is er daadwerkelijk? Is er sprake van een relevant ecosysteem en welke stoffen zijn verantwoordelijk voor een humaan risico? Voor de verschillende bodemfuncties is per stof een afweging gemaakt welke norm verantwoord is in de specifieke situatie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm, maar ook de mate van bodemcontact is bepalend. Bij de keuze van de Lokale Maximale Waarden is aansluiting gezocht bij de normen uit het rapport "Normstelling en bodemkwaliteitsbeoordeling – Onderbouwing en beleidsmatige keuzes voor debodemnormen in 2005, 2006 en 2007. VROM, december 2008". Dit heeft geresulteerd in Lokale Maximale Waarden, geldend per bodemfunctie en per zone.

Het ontgraven van grond in zone 2 kan plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart (in principe is

een melding op grond van artikel 28 Wbb vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven⁶). De vrijstelling voor het uitvoeren van bodemonderzoek bij het toepassen van grond afkomstig uit zone 2 geldt alleen wanneer de 80-percentielwaarden van de zone van herkomst voldoen aan de Lokale Maximale Waarden voor de betreffende bodemfunctie in de zone van toepassing. Of dit het geval is, is af te lezen in de toepassingsmatrix van de Nota Bodembeheer. De toepassing moet gemeld worden op grond van het Besluit bodemkwaliteit.

Hieronder staat aangegeven in voor welke lagen en bodemfuncties het ontgraven van de grond is toegestaan.

Toplaag (0-0,50 m-mv) en diepe laag (0,50-2,0 m-mv):

Ontgraven van grond vanuit deze zone

Grond afkomstig vanuit deze zone is zonder bodemonderzoek vrij toe te passen in de zones 2 t/m 6 met de volgende bodemfuncties:

- wonen met tuin/binnenstedelijk wonen
- plaatsen waar kinderen spelen
- groen met natuurwaarden
- ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie

Oorspronkelijk maaiveld, 2-10 m-mv:

Ontgraven van grond vanuit deze zone

Grond afkomstig vanuit deze zone is zonder bodemonderzoek vrij toe te passen in de zones 2 t/m 6 met de volgende bodemfuncties:

- wonen met tuin/binnenstedelijk wonen
- plaatsen waar kinderen spelen
- groen met natuurwaarden
- ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie

Grond afkomstig vanuit *deze bodemlaag* van zone 2 is zonder bodemonderzoek tevens vrij toe te passen in zone 2 met de volgende bodemfunctie:

- moestuin/volkstuin, mits deze laag apart kan worden ontgraven!

Grond afkomstig vanuit *deze bodemlaag* van zone 2 is zonder bodemonderzoek tevens vrij toe te passen in zone 3 met de volgende bodemfunctie:

- moestuin/volkstuin
- landbouw mits deze laag apart kan worden ontgraven.

In de Nota Bodembeheer staat het gebruik van de bodem centraal. Het Besluit bodemkwaliteit, dat met ingang van 1 juli 2008 volledig in werking is getreden, gaat uit van de functie van de bodem. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Met de normen uit dit beleid, de Lokale Maximale Waarden, wordt het stand-still principe gewaarborgd, het uitgangspunt dat de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. Wat binnen het plangebied schoon is moet schoon blijven.

10.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (dat voor een substantieel deel reeds is gerealiseerd). Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

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

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

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

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

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

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

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Waterwet

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

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

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

11.2.2 Waterbesluit

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

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

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

11.2.3 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de behartiging van aan het waterschap opgedragen taken. In december 2011 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

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

Legger

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

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

11.3 Beleid

11.3.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

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

11.3.2 Provinciale Watervisie 2021

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

Thema Veilig

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

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

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

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

11.3.3 Waterbeheerplan Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek 2016-2021

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

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken, te weten nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en

architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn, wat de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

11.3.4 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

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

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

Stedelijk afvalwater

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

Hemelwater

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

Grondwater

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

11.3.5 Waterbeleid Zuidas

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

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

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

11.4 Watertoets

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in het kader van een bestemmingsplan een watertoets worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij de waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Om dit in beeld te brengen is het rapport “Watertoets Kop Zuidas” van 18 juli 2017 (bijlage 11) opgesteld in het kader van voorliggend bestemmingsplan. Het rapport geeft inzicht in de wijze waarop het geldende waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de voorschriften van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige ontwikkelingen voor de waterhuishouding in het plangebied. Hieronder volgt een weergave van de voor voorliggend bestemmingsplangebied belangrijkste constatering.

11.4.1 Waterkering

Onder de Europaboulevard loopt een waterkering. Deze heeft geen effect voor de ontwikkeling in dit bestemmingsplan. Wel heeft de waterkering effect op de mogelijkheden van bebouwing in de strook langs de Europaboulevard. Deze bebouwing was reeds bestemd in het voorheen geldende bestemmingsplan en zal niet wijzigen ten gevolge van voorliggend bestemmingsplan. Ten gevolge van een omgevingsvergunning voor onder andere de bouw van een ondergrondse parkeergarage op kavel C2 zal aan de zijde van de Europaboulevard ondergronds extra bebouwing plaatsvinden. De waterkering heeft hier echter geen effect op. Wel zal voor ontwikkelingen binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering een watervergunning aangevraagd dienen te worden.

11.4.2 Oppervlaktewater

Zuidas

Waternet/AGV stelt eisen aan wijzigingen aan of nabij het oppervlaktewater vanuit hun rol als waterbeheerder en vaarwegbeheerder. Oppervlaktewater dat wordt gedempt, moet volgens de Keur volledig worden gecompenseerd door oppervlaktewater te realiseren in hetzelfde watersysteem. Bovendien moet elke toename van verhard oppervlak gecompenseerd worden door oppervlaktewater aan te leggen in hetzelfde watersysteem. Binnen de Kleine Wetering moet de toename van verhard oppervlak worden gecompenseerd door 10 % van dit oppervlak als oppervlaktewater te realiseren.

Voor de ontwikkeling van Zuidas is conform het Protocol Waterbalans Zuidas de wateropgave van de gehele Zuidas voor de eindsituatie in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden aan de hand van de Visie Zuidas. De wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart.

Oppervlakte

De hoeveelheid oppervlaktewater wordt aan de oostzijde van het plangebied vergroot door het aanpassen van de oeverlijn van de Kleine Wetering. De oeverlijn verliep voorheen slingerend en wordt nu recht

getrokken. Dit heeft geen gevolgen voor de hoeveelheid gegraven water. Een deel van het groene park is bestemd als oevergebied, waarvan maximaal 70% als zodanig ingericht mag worden en de overige 30% derhalve water wordt. Net als in het vorige bestemmingsplan wordt extra water aangelegd rondom de synagoge op kavel I. Dit water heeft een dubbelfunctie voor zowel het creëren van waterberging (Zuidasbreed) als beveiligingsmaatregel voor de synagoge. Door het graven van extra water levert het plan een positieve bijdrage aan de Waterbalans Zuidas.

11.4.3 Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater en de inzameling en verwerking van afstromend hemelwater. In het plangebied wordt gescheiden riolering toegepast, bestaande uit een hemelwater-(HWA) en een vuilwaterriolering (DWA). Het hemelwater van het plangebied wordt met straatkolken verzameld om vervolgens via de hemelwaterriolering te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Een aanvullende maatregel in Kop Zuidas is de aanleg van een “groene beek”, een hoogstedelijke wadi in het noordoosten van het plangebied. Deze wadi zorgt voor een vertraagde afvoer van hemelwater en zorgt dat dit deel van het plangebied waterneutraal is uitgevoerd. Op deze eerste wadi in het plangebied is het naastliggende trottoir en het dakoppervlak van het naastliggende bouwblok aangesloten langs de Zuidelijke Wandelweg tussen de Gaasterlandstraat en het Gaasterlandpad/Synagoge.

11.4.4 Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwatermorm. Bij kruipruimteloos bouwen geldt dat een ontwateringsdiepte van 0,50 m beneden maaiveld slechts met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen overschreden mag worden. Beheerders van kabels, leidingen, wegen en openbaar groen kunnen aanvullende eisen stellen aan de ontwatering. Onderdeel van de gemeentelijke norm is dat in de omliggende gebieden met bestaande bouw geen noemenswaardige verslechtering van de grondwatersituatie mag optreden door geplande ontwikkelingen.

De freatische grondwaterstroming in het plangebied is van noordwest naar zuidoost richting de watergang de Kleine Wetering (NAP -2,0 m). De ontwatering (= afstand tussen maaiveld en het freatische grondwater) voldoet in de omgeving van het plangebied in de huidige situatie grotendeels aan de gemeentelijke grondwatermorm voor kruipruimteloos bouwen.

De freatische grondwatereffecten van de ontwikkelingen zijn berekend met het Groeiend Grondwatermodel Zuidas. Het Groeiend Grondwatermodel Zuidas maakt gebruik van een freatisch rekenend model (MicroFEM) dat is gekalibreerd op de werkelijk gemeten grondwaterstanden in en direct rondom het plangebied.

De maatgevende freatische grondwaterstand te in toekomstscenario 2030 combineert alle ontwikkelingen in de Zuidas, zoals afsluiting van Zuidasdok, toegevoegde ondergrondse constructies, drainage onder de Europaboulevard in de tunnel onder de A-10 en drainage in de tunnel onder de Europaboulevard bij RAI. Door de combinatie van ontwikkelingen vindt er een verbetering plaats van de freatische grondwaterstand ten plaatste van Kop Zuidas.

Wanneer het gebied wordt ingericht met groene beken zal een groot deel van de neerslag infiltreren in de bodem. Doordat meer hemelwater kan infiltreren in Kop Zuidas is er een lichte stijging van de freatische grondwaterstand. Maar er is nog steeds een verbetering van de freatische grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie.

Toekomstige situatie inclusief klimaatverandering

Bij het inrichten van nieuwe gebieden wordt door de Gemeente Amsterdam getoetst of wordt voldaan aan de ontwateringsnorm. De ontwatering (het verschil tussen grondwaterstand en maaiveldhoogte) wordt bepaald met behulp van de maaiveldhoogte plankaart, omdat in de toekomst de maaiveldhoogte wordt aangepast. Ook bij klimaatverandering voldoet de Kop Zuidas aan de grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen. Tot slot is het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringsmiddelen (drains) en permanente polderconstructies niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals parkeergarages en laaggelegen plein- en trapconstructies, moeten waterdicht worden uitgevoerd.

11.4.5 WKO-installaties

De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen invloed op WKO-installaties in de omgeving aangezien deze in zeer diepe lagen (circa vanaf NAP -80 m) functioneren. Bij de realisatie van nieuwe WKO-installaties mag men de reeds in de omgeving aanwezige WKO-installaties en de hierbij behorende invloedsgebieden niet negatief beïnvloeden. Voor WKO-installaties moet een watervergunning worden aangevraagd.

11.5 Conclusie

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

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

12.1 Algemeen

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

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

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

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

12.2 Toetsingskader

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

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

Gebiedsbescherming

Net als onder de hiervoor geldende wetgeving (Natuurbeschermingswet 1998) zijn in de Wn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstoringseffect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wn te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

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

Soortenbescherming

De Wnb beschermt net als de hiervoor geldende wet- en regelgeving (o.a. Flora- en faunawet) vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

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

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd tot 1 oktober 2017. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

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

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

12.3 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van de ontwikkelingen in Kop Zuidas is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd ("Natuurwaarden Kop Zuidas, september 2017).

Soortenbescherming

Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn en ook geen nesten van jaarond beschermde vogels zijn aangetroffen. In het plangebied zijn wel nesten van algemene vogelsoorten aangetroffen en wordt verwacht dat in het compacte struweel algemene vogelsoorten broeden. De nesten zijn, mits deze gebruikt worden, alleen beschermd tijdens de broedperiode. Buiten het broedseizoen kunnen de nesten zonder ontheffing verwijderd worden.

Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied en ook beschermende vissen en/of amfibieën zijn niet aanwezig. Beschermde soorten als de egel en gewone pad zijn wel aanwezig, maar voor deze soorten geldt een vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Wel is een melding bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord en geldt de wettelijke zorgplicht. Hieraan kan worden voldaan door het opstellen en gebruiken van een ecologisch werkprotocol, waarmee rekening wordt gehouden met de in het plangebied veel voorkomende soorten. Voor Kop Zuidas gaat het om de bosmuis, de egel, de huisspitsmuis, de bruine kikker, de groene kikker en de gewone pad.

Gebiedsbescherming

Het onderzoeksgebied bevindt zich niet in een Natura-2000 gebied en is niet gelegen in de Hoofdgroenstructuur en Ecologische structuur van Amsterdam.

12.4 Conclusie

Vanuit het oogpunt van wetgeving op het gebied van natuurbescherming zijn geen belemmeringen aanwezig die de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staan.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezonning

In het kader van het uitvoeringsbesluit **PM** is op basis van een voorbeeldverkaveling onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied.

Hierbij wordt opgemerkt dat er geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen zijn waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De gemeente Amsterdam hanteert als richtlijn een aan de TNO ontleend criterium dat de nieuwbouw zodanig moet zijn gesitueerd dat de zon op de eerste dag van de lente dan wel de eerste dag van de herfst tussen 10.00 uur en 18.00 uur tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag op één gevel van een woning moet kunnen bereiken. Bij de beoordeling van de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw is de situatie weergegeven op 21 maart of 21 september, 21 juni (hoogste zonnestand) en 21 december (laagste zonnestand).

bezonningstudie PM

13.2 Windhinder

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

Of en waar windhinder uiteindelijk kan optreden is echter sterk afhankelijk van de ruimtelijke uitwerking. De mate waarop windhinder optreedt en de toepasbaarheid en effectiviteit van eventuele maatregelen is eerst goed te onderzoeken op bouwplanniveau. Het gaat bij maatregelen veelal om kleinschalige ingrepen. Maatregelen blijken, voor zover nodig, altijd goed mogelijk. Met voorliggend bestemmingsplan worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het bouwplan verder uitgewerkt kan worden.

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 18 meter met een goothoogte van 15 meter daar waar het plan aansluiting vindt op de bestaande woonbuurten, met hoogte-accenten tot 30 meter. Langs de Europaboulevard gelden verschillende bouwhoogtes die liggen tussen de 27 en 58 meter. Ter hoogte van de A10 gelden bouwhoogtes van 40, 30 en 21 meter met op de punt van de meest zuidoostelijk gelegen kavel een deel waar de maximale bouwhoogte oploopt tot 60 meter.

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd (12 oktober 2016, bijlage 12), waarbij gebruik is gemaakt van een voorbeeldverkaveling, waarbij is onderzocht in hoeverre in het plangebied windhinder is te verwachten. Hierbij zijn de voorziene ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied in aanmerking genomen. Uit het windonderzoek blijkt, kort gezegd, dat op enkele plekken in het plangebied windhinder kan worden verwacht, maar dat nergens het gevaarcriterium wordt overschreden.

Bij de beoordeling van windhinder is onderscheid gemaakt tussen de functiecategorieën loopgebied en slentergebied. De laatste is in deze situatie van toepassing bij de gebouwentrees in het plangebied. Hier wordt een beoordeling goed op basis van het criterium slentergebied nagestreefd. Langs het Dr. C.W. Ittmanpad wordt een grotendeels goed windklimaat verwacht. Bij de smalle doorgang en bij de gebouwhoek van de oostelijke hoogbouw zijn er gebieden waar een matig windklimaat zal heersen. Een matig windklimaat wordt verwacht bij het voet- en fietspad gelegen langs de Europaboulevard. Bij de gebouwentrees van kavel B en C1 wordt met het criterium voor slentergebied plaatselijk een matig windklimaat verwacht. Een matig tot slecht windklimaat treedt op aan de oostzijde van de doorgang tussen de bouwdelen van de kavels C2 en J. Uit aanvullend (bijlage 13) is gebleken dat dit klimaat door strategische plaatsing van bomen aanzienlijk verbeterd kan worden.

Naast bovenstaande resultaten is verder in het plangebied een overwegend goed windklimaat te verwachten en is geen overschrijding van het gevaarcriterium vastgesteld.

Er is gekozen in de planregels een regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen. Hiermee wordt geborgd dat bij de aanvraag omgevingsvergunning windhinder een aandachtspunt is dat nadrukkelijk wordt betrokken. Voor zover nodig, wordt op deze wijze tevens voorzien in de juridische middelen om eventuele noodzakelijke maatregelen af te dwingen.

13.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

13.3.1 Regelgeving

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

De genoemde beperkingen betreffen:

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

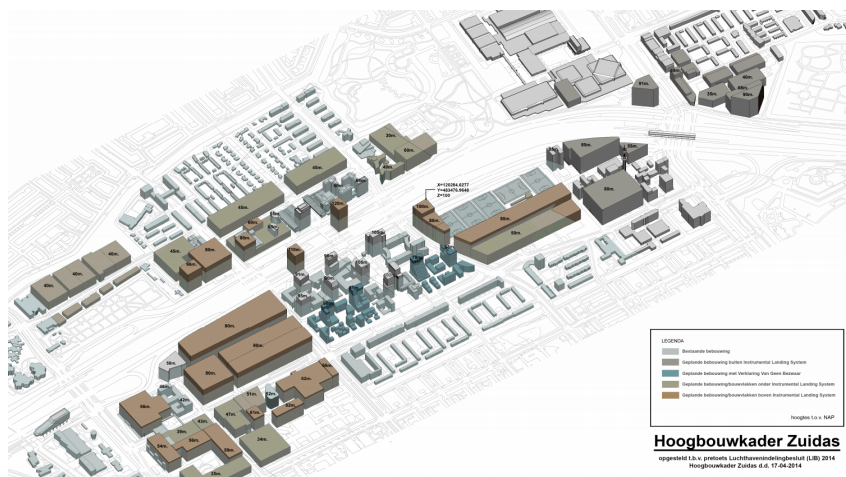
Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen. Deze typen beperkingen komen niet voor in het Zuidasgebied.

In artikel 8.8, eerste lid, van de WI is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenaamde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de

bouwhoogten van) het bestemmingsplan is strijd zijn met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

13.3.2 Uitwerking in bestemmingsplan

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



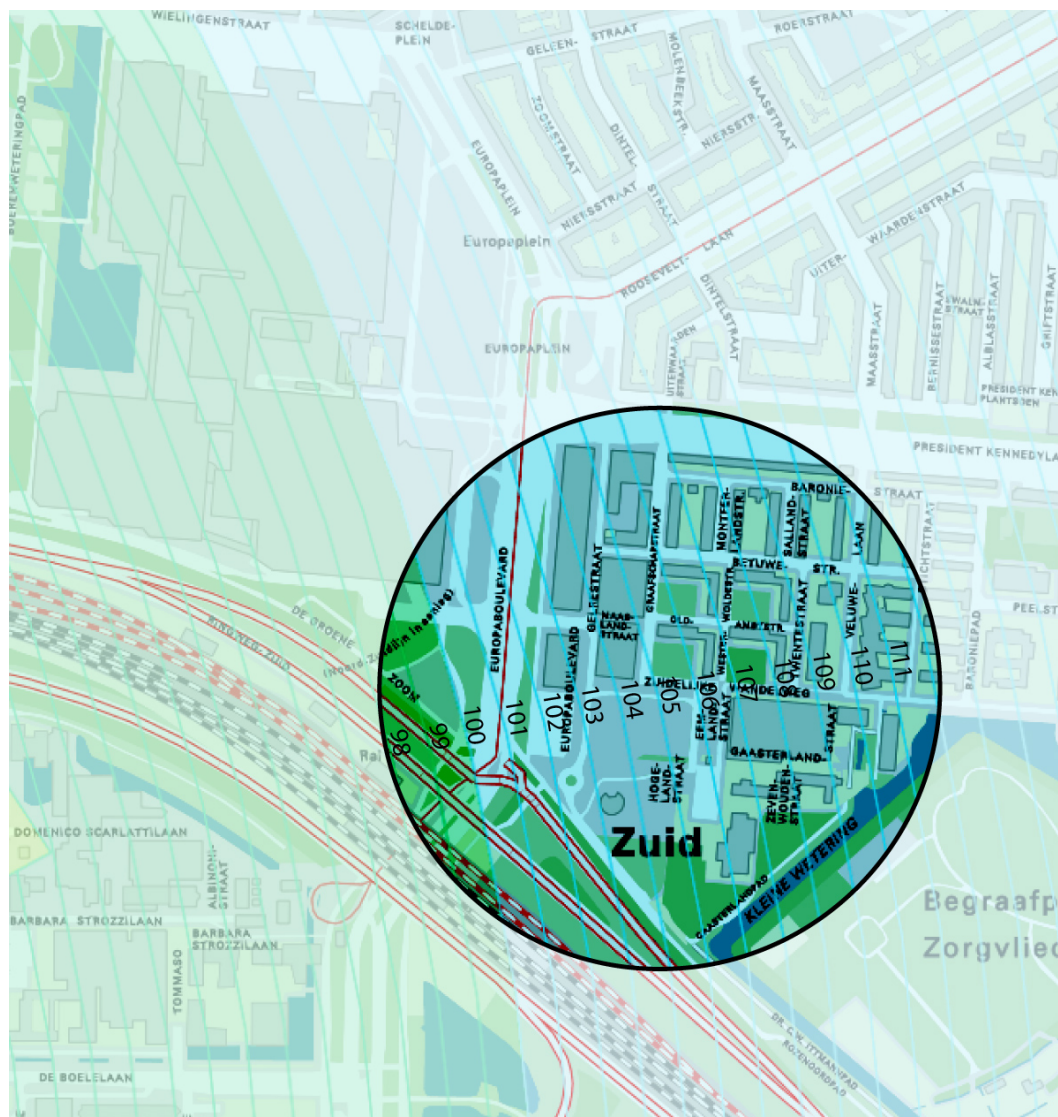
Figuur 7: Uitsnede hoogbouwkader Zuidas

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

Maatgevende toetshoogte

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

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



Figuur: 8

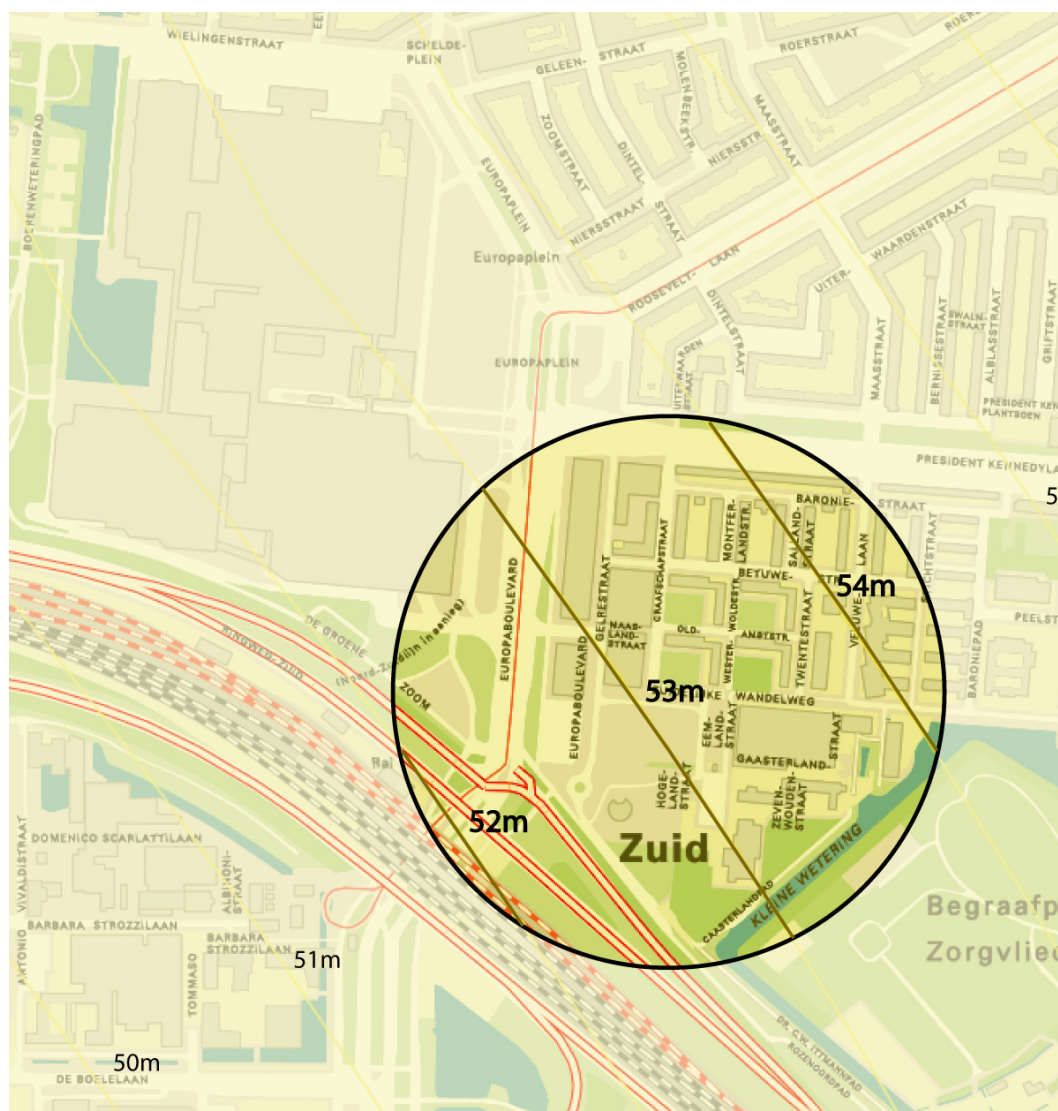
Uitsnede hoogtebepalingen 'Maatgevende kaart toetshoogte', bijlage 4 bij het Lib ter plaatse van Kop Zuidas

Ter plaatse van het plangebied wordt gedeeltelijk in een maximum bouwhoogte voorzien van 60 meter + N.A.P. Dit is in de zuidpunt van het gebied langs de A10. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. Voorts wordt voorzien in een bouwhoogte van 58 meter langs de Europaboulevard. Aangezien de maximale bouwhoogte binnen de maximale bouwhoogtes van het Hoogbouw kader Zuidas valt, staat de maatgevende toetshoogte niet aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.

Maatgevende toetshoogte radar

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

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



Figuur 9: Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende toetshoogte radar', bijlage 4a bij het Lib

De maximaal toelaatbare bouwhoogte op basis van de maatgevende toetshoogte in verband met radar is ter hoogte van de voorziene bebouwing 52 meter + NAP.

Ter plaatse van het plangebied langs de Europaboulevard (bestemming Gemengd-3) wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 58 meter + N.A.P. Hiervoor is bij de aanvraag omgevingsvergunning een positief advies afgegeven door het ILT (bijlage **PM**). Voorts wordt in de zuidpunt van het gebied voorzien in een maximale bouwhoogte van 60 meter + N.A.P. Voor de eerder genoemde hoogtes geldt dat dit inclusief ondergeschikte bouwdelen is als technische ruimten en technische installaties. De maximale bouwhoogte steekt daarmee wel door de maximaal toelaatbare maatgevende hoogte radar van het Lib.

Op **XX** is een positief advies van de Inspectie leefomgeving en Transport ontvangen zodat het Lib geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

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

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

14.2 Regelgeving

14.2.1 Erfgoedwet

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

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

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

14.2.2 Gemeentelijke Erfgoedverordening

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

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

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

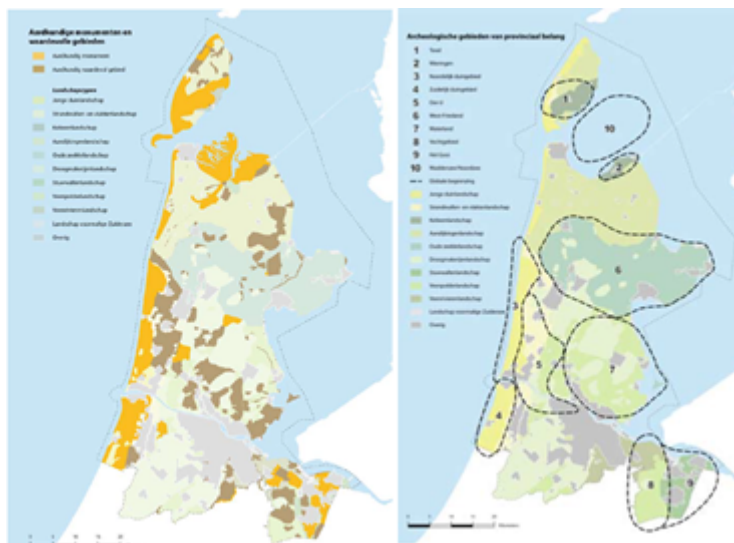
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in kaart te brengen, kunnen bij bouwprojecten toevalvondsten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Deze plicht houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch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

14.3 Beleid

14.3.1 Provinciaal beleid

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

Met de leidraad wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit. In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied Zuidas is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



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

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

14.4 Resultaten onderzoeken

14.4.1 Archeologische waarden

Door bureau Monumenten en Archeologie is voor het plangebied op 16 februari 2017 een quickscan verricht naar archeologische waarden (zie "Archeologische quickscan QS 16-02-17 Kop Zuidas, bijlage 14).

Naar aanleiding hiervan is vastgesteld dat voor het plangebied een lage verwachting voor archeologische waarden van toepassing is en een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Bij de grootschalige ophoging van het terrein in de late 20^e eeuw zijn eventuele archeologische sporen aangetast of geheel vergraven.

14.5 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan dienende regeling dient te worden opgenomen. Er hoeft daarom geen dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Wel geldt conform de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht tijdens de uitvoering van werkzaamheden.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 Algemeen

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

15.2 Toetsingskader

Provinciale Ruimtelijke Verordening

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

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

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

Gemeente Amsterdam

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

15.3 Duurzaamheid in Zuidas

15.3.1 Duurzaamheidsplan Zuidas

In het Duurzaamheidsplan Zuidas, in mei 2008 in samenwerking opgesteld door de gemeente Amsterdam en Zuidas, is een groot aantal concrete plannen en acties opgenomen. Deze zijn opgehangen aan acht aandachtsgebieden, waarbij voor elk aandachtsgebied doelstellingen zijn geformuleerd. Voor elk aandachtsgebied is tevens een aantal concrete maatregelen of acties benoemd. De aandachtsgebieden zijn:

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

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

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

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

15.4 Doorwerking planvorming

Bij het planvormingstraject van de bouwplannen van [XX] heeft duurzaamheid een rol gespeeld, bijvoorbeeld ten aanzien van energie, waterprestatie, flexibiliteit en toekomstbestendige bouw en groene daken.

Energie

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

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

Voor dit gebouw betekent het dat Zuidas de ontwikkelende partij uitdaagt om een scherpere EPC te

realiseren dan wettelijk door het Bouwbesluit 2012 gevraagd. De ambitie is energieneutraal (EPC < 0,15). Dit wordt haalbaar door in te zetten op een duurzaam casco, duurzame warmte- en koude voorziening en voldoende opwekking van duurzame energie op het gebouw (bijvoorbeeld, PV-panelen).

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

Waterprestatie

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

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

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

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

Flexibiliteit en toekomstbestendig bouwen

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

Groene daken

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

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

16.2 Planvorm

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

16.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, die onderdeel uitmaakt van de algemene gebruiksregels. De regeling wordt veelal aangeduid als 'bedrijvenregeling', hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft aan de hand van de SBI-codes (standaard bedrijfsindeling) een lijst gemaakt waarin de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk.

Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde.

Op voorwaarde dat alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een 'rustige woonwijk'. Dit omgevingstype houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een 'rustig buitengebied', een stiltegebied of een natuurgebied.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2.

Naast toetsing aan de bestemmingsregels (met name de bestemmingsomschrijving: past de functie daarbinnen?) zal de toetsing van hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van Inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

16.4 Regels met betrekking tot geluid

Zones vanwege wegen

Op grond van artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in het bestemmingsplan worden aangegeven wat de functie is van de voornaamste wegen, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan dan wel de as van de weg waarmee gerekend is, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh). De verwijzing naar artikel 74 Wgh heeft betrekking op de breedte van de zone waarmee gerekend moet worden. Zoals in paragraaf 7.2.2 reeds is aangegeven gelden er voor wegen bepaalde zones, waarbij de breedte van de zones afhankelijk is van het aantal rijstroken. Daarbij geldt voor binnenstedelijk gebied een onderscheid tussen wegen bestaande uit een of twee rijstroken, en wegen bestaande uit drie of meer rijstroken. Er is in dit bestemmingsplan voor gekozen om op de verbeelding het aantal rijstroken aan te geven. Daar waar een maximum geldt van 2 rijstroken geldt een zone van 200 meter. Voor alle overige delen geldt een zone van 350 meter. Overigens zijn wegen waarvoor een 30 km/u regime geldt uitgezonderd van toepassing van de wet geluidhinder. Hiervoor gelden geen zones vanwege wegen als bedoeld in de Wgh. Daar waar wegen mogelijk worden gemaakt met uitsluitend een 30 km/u regime, is dit in de planregels vastgelegd.

Regeling ten aanzien van geluidgevoelige gebouwen

Het bestemmingsplan maakt wonen mogelijk. Op grond van de Wgh moeten woongebouwen worden beschouwd als geluidgevoelige gebouwen. Met betrekking tot woningen is de Wgh van toepassing (zie hoofdstuk 7).

Uit onderzoek is gebleken dat op veel locaties niet zonder meer kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de maximaal toelaatbare waarden zoals bedoeld in de Wgh. Uit het onderzoek zoals dat is gedaan blijkt een grote geluidsbelasting vanwege de A10. **PM** Deze eerstelijnsbebouwing dient vervolgens als geluidsbarrière voor het achtergelegen gebied. Ook de gevels van de eerstelijnsbebouwing die loodrecht op de A10 staan, kunnen dan een geluidsniveau hebben dat onder de maximaal toelaatbare geluidswaarden ligt, of zelfs onder de voorkeursgrenswaarden. Daarmee is het mogelijk ook woonbebouwing te realiseren direct langs de A10. De gevel aan de zijde van de A10 dient in dat geval als dove gevel te worden uitgevoerd, dan wel te zijn voorzien van een geluidwerend vlies.

Er is echter niet gekozen voor een voorgeschreven fasering. Dit kan met zich meebrengen dat woningbouw in de tweede lijn eerder wordt gerealiseerd dan dat de geluidswerende eerstelijnsbebouwing (in zijn geheel) gereed is gekomen. In dat geval is geen sprake van een bestaande geluidsbuffer en zullen andere maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wgh. Bovendien zal ook de eerstelijnsbebouwing niet direct in zijn geheel worden gerealiseerd. In dat geval kunnen behalve de A10-zijde ook andere gevelzijden een te grote geluidsbelasting kennen. Om desondanks woningbouw mogelijk te maken is in de planregels voorgeschreven dat bebouwing aan een aantal zijden dient te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Als voorwaarde is daarbij wel opgenomen dat afzonderlijke woningen een stille zijde dienen te hebben.

Onder een stille zijde wordt verstaan een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde. Wanneer de woningen worden gerealiseerd in de vorm van een gesloten bouwblok is de stille zijde veelal vanzelf aanwezig. Ingeval van woningbouw in de vorm van torens of haaks op de weg staande woonflats, ontbreken vaak de stille gevels. In die gevallen kan een stil geveldeel worden gerealiseerd door bouwkundige voorzieningen zoals verhoogde borstweringen op de balkons of aangepaste bouwvormen. Ook is een oplossing in de vorm van serres of afsluitbare loggia's mogelijk. Het doel van deze voorzieningen is om woningen te realiseren met verblijfsruimten, met name de slaapkamers, die op een natuurlijke wijze geventileerd kunnen worden, zonder dat het geluidsniveau in de woning de wettelijke binnenwaarde overschrijdt. Het ontwerp van de woonplaattegronden zal op dit uitgangspunt gebaseerd moeten worden.

Om te voldoen aan de Wgh is de verplichting van het toepassen van een dove gevel dan wel een geluidwerend vlies opgenomen voor alle gebouwen die geheel of gedeeltelijk kunnen worden gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige functies. Gelet op de binnen de bestemming Gemengd mogelijk gemaakte functies, geldt dat in beginsel voor elk gebouw. Het is echter zeer goed denkbaar dat binnen een gebouw meerdere functies aanwezig zullen zijn, waarbij het zelfs zo kan zijn dat aan de geluidsbelaste zijde waar dove gevels zijn voorgeschreven) er sprake is van kantoorvestiging, met woningen aan de zijde waar geen dove gevel of geluidwerend vlies hoeft te komen. Wanneer er aan de zijde waar een dove gevel of een geluidwerend vlies is voorgeschreven geen geluidsgevoelige functies worden gesitueerd, is de dove gevel of het geluidwerend vlies niet nodig. Om die reden is expliciet aangegeven dat de dove gevel of het geluidwerend vlies alleen noodzakelijk is voor zover er aan die zijde sprake is van vestiging van een geluidsgevoelige functie en uitsluitend voor het deel van de gevel ter plaatse van die geluidsgevoelige functie.

Afhankelijk van fasering en andere mogelijke externe factoren, kan het zo zijn dat dove gevels, gelet op de feitelijke gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zouden hoeven zijn, ook wanneer er wel wordt voorzien in geluidsgevoelige functies. Hetzelfde geldt voor de voorgeschreven regel van aaneengesloten bebouwing. Om te voorkomen dat (dan) nog steeds dove gevels moeten worden gerealiseerd, of aaneengesloten moet worden gebouwd, zonder dat die inhoudelijk (nog) nodig zijn is in de planregels een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Wel moet dan vooraf worden aangetoond dat voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare waarden, dan wel aan de voorkeursgrenswaarden. De verplichting van een stille zijde voor afzonderlijke woningen blijft te allen tijde bestaan.

16.5 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Gemengd - 1

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming Gemengd-1 wordt voorzien in een mengvorm van verschillende functies. Het gaat hoofdzakelijk om kantoren, wonen en maatschappelijke dienstverlening met publiekgerichte functies, zoals consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca en bedrijven. De detailhandel en horecavoorzieningen dienen op het plein georiënteerd te zijn, teneinde een levendig plein te realiseren.

Binnen de woonfunctie is praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie,

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen.

Met betrekking tot de bebouwing op de meest noordelijk gelegen kavel binnen de bestemming Gemengd-1 is als uitgangspunt genomen dat bestaande bebouwing niet wordt uitgebreid en is aansluiting gezocht bij de contouren van de bestaande bebouwing. Voor de zuidelijk gelegen kavels langs de A10 gelden maximale bouwhoogtes van deels 60, 40 en 30 meter en aan de achterzijde een lagere maximale bouwhoogte van 21 meter (setback), richting het daarachter gelegen woonblok.

Voor de binnen de bestemming op de verbeelding opgenomen aanduidingen zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt dan wel ter voorkoming van een te hoge geluidbelasting specifieke eisen in de bouwregels opgenomen.

Bebouwing van de gronden langs de A10 dient voorzien te zijn van een onderbreking waar vanaf een bouwhoogte van 10 meter geen bebouwing mag worden gerealiseerd (zie ook 4.2.2 van de toelichting).

Voorgeschreven is dat ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding op de kop van een van de kavels langs de A10 geen bebouwing mag worden gerealiseerd tot een bouwhoogte van 8 meter, behoudens de voor hogere bebouwing benodigde ondersteuningsconstructies. Op straat wordt dan een terugliggende plint gerealiseerd. De plaatsen waar deze aanduiding van toepassing is zijn op de verbeelding als 'onderdoorgang' aangegeven.

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet Geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies de eis van een dove gevel dan wel vliesgevel opgenomen (zie verder paragraaf 16.4). Conform het Amsterdamse geluidbeleid is de eis opgenomen dat elke woning dient te beschikken over een stille zijde. Het begrip stille zijde is in de begripsbepalingen van artikel 1 gedefinieerd. Indien de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nog niet ten genoegen van de minister zijn genomen, geldt een binnenwaarde in de woningen van 33 dB.

Ten aanzien van parkeren is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen uitsluitend ondergronds, onder maaiveld, gerealiseerd mogen worden, binnen het bestemmingsvlak.

Nadere eisen

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

- Allereerst is geregeld dat indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen worden gesteld met betrekking tot vluchtwegen.
- Ook kunnen nadere eisen worden gesteld aan bouwplannen met betrekking tot bevoorrading van de te vestigen functies (of bestemmingen) ter voorkoming van geluidhinder voor omliggende of bestaande geprojecteerde woningen. In dat kader kan van de aanvrager van een omgevingsvergunning verlangd worden dat hij een akoestisch onderzoek overlegt;
- Tot slot is geregeld dat nadere eisen kunnen worden gesteld aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. Van de aanvrager van een omgevingsvergunning kan in dit kader verlangd worden dat hij een windtunnelonderzoek overlegt.

Deze nadere eisen zijn ook van opgenomen binnen de bestemmingen Gemengd-2, Gemengd-3, Gemengd-4, Gemengd-5, Maatschappelijk-1, Wonen-1 en Wonen-2.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of viesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 16.4.

Specifieke gebruiksregels

Voor de gronden langs de A10 is een maximum bruto vloeroppervlak voor kantoor opgenomen. Voorzieningen zijn in de plint toegestaan (eerste bouwlaag). Een aantal functies is beperkt in maximum bruto vloeroppervlak per vestiging om te waarborgen dat slechts gebiedsverzorgende functies en ondergeschikte voorzieningen worden gerealiseerd. Detailhandel is toegestaan tot een maximum van 750 m² en dient georiënteerd te zijn op het plein.

Voor consumentverzorgende, zakelijke dienstverlening en bedrijven geldt dat deze in de gehele eerste bouwlaag zijn toegestaan. Voor horeca en detailhandel geldt dat deze voorzieningen georiënteerd dienen te zijn op het verblijfsgebied om hiermee een levendig plein te creëren. Horeca van categorie III (café) en categorie IV (restaurant, lunchroom) zijn toegestaan. Binnen de bestemming zijn ongebouwde terrassen toegestaan, maar alleen daar waar op grond van het bestemmingsplan horeca is toegestaan. Bij winkelondersteunende horeca is geen terras toegestaan. De omvang en exacte begrenzing van de terrassen is zeer locatiespecifiek en wordt in de exploitatievergunning voor de desbetreffende horecavestiging aan nadere eisen onderworpen.

In afwijking van en in aanvulling op de beperking van het vloeroppervlak per vestiging is een vestiging van horeca IV toegestaan op de kop van een van de kavels langs de A10 (ter plaatse van de maatvoeringsaanduiding) van 500 m². Hier is ook een ongebouwd terras toegestaan ten behoeve van de horecafunctie. Voorts is het gebruik voor maatschappelijke dienstverlening mogelijk tot een maximum van 1.500 m². Voor maatschappelijke dienstverlening geldt niet de eis dat dit gebruik uitsluitend in de eerste bouwlaag is toegestaan en derhalve is dit gebruik op alle bouwlagen mogelijk.

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.3 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 4 Gemengd - 2

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming Gemengd-2 wordt hoofdzakelijk voorzien in maatschappelijke dienstverlening in de hoger gelegen bouwlagen voor vestiging van het ROC. In de eerste en tweede bouwlaag zijn publiekgerichte voorzieningen gevestigd en toegestaan, zoals detailhandel, consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening, bedrijven en horeca. De voorzieningen dienen georiënteerd te zijn op hetzij de Europaboulevard, hetzij de Gelrestraat.

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen.

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet Geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies de eis van een dove gevel dan wel vliesgevel opgenomen (zie verder paragraaf 16.4).

Ten aanzien van parkeren is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen uitsluitend ondergronds, onder maaiveld, gerealiseerd mogen worden en hoeveel bouwlagen het mag betreffen. De beperking met betrekking tot de diepte is met name opgenomen vanuit grondwaterhuishoudkundige aspecten.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of vliesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 16.4.

Specifieke gebruiksregels

In de eerste en tweede bouwlaag is een maximum van 8.520 m² bvo aan detailhandel, consumentverzorgende, zakelijke dienstverlening, horeca I, III en IV toegestaan. Hiervan mag maximaal 7.200 m² worden ten behoeve van detailhandel worden ingewuld. Hiermee wordt de bestaande situatie positief bestemd. Voorheen was een maximum van 5.000 m² aan detailhandel binnen het bestemmingsplan toegestaan, terwijl in een bouwvergunning met vrijstelling was verleend voor 7.200 m² bvo aan detailhandel op deze gronden. Er is 1 supermarktvestiging toegestaan. Voor horeca van categorie I geldt dat 1 vestiging van 100 m² bvo is toegestaan.

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.3 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 5 Gemengd - 3

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming wordt hoofdzakelijk voorzien in een hotelfunctie en kantoren en staat tevens benoemd welk ander gebruik aan de gronden wordt toegekend. Op de eerste bouwlaag zijn publiekgerichte voorzieningen toegestaan. Aan bepaalde functies zijn beperkingen gesteld middels de specifieke gebruiksregels.

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes en bebouwingspercentages opgenomen en mag alleen binnen het aangegeven bouwvlak gebouwd worden. Daaraan zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt specifieke voorwaarden gesteld.

Bebouwing dient te zijn opgericht conform de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'onderdoorgang' waaronder niet gebouwd mag worden. Voor een gebied dat op de verbeelding is aangeduid met 'specifieke bouwaanduiding - 1' geldt een bijzondere regeling. De bebouwingshoogte voor dit gebied varieert in hoogte. Aan de noordzijde van dit gebied mag de bouwhoogte maximaal 26 meter bedragen.

en aan de zuidzijde niet meer dan 48 meter. De lijn die tussen deze twee hoogten kan worden getrokken ('denkbeeldige lijn') loopt schuin af en geldt als bovenzijde voor dit deel van het gebouw. **Zie het kaartje hieronder.**

Ten aanzien van parkeren is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen uitsluitend ondergronds, onder maaiveld, binnen het bestemmingsvlak gerealiseerd mogen worden en wat het toegestane maximaal aantal bouwlagen is. De beperking met betrekking tot de diepte is met name opgenomen vanuit grondwaterhuishoudkundige aspecten. Een deel van de parkeergarage van de zuidelijke gronden binnen deze bestemming (kavel C2), ligt buiten het bestemmingsvlak en voor een deel binnen de bestemming Verkeer-2. Hiervoor is een nadere regeling opgenomen binnen de bestemming Verkeer-2.

Specifieke gebruiksregels

In lid 5.4 is met betrekking tot een aantal functies nadere regels gesteld.

Publiekgerichte voorzieningen zijn alleen in de eerste en tweede bouwlaag toegestaan en dienen georiënteerd te zijn op de Europaboulevard dan wel het verblijfsgebied/Gelrestraat. Het totale bvo voor de hotelfunctie is in lid c bepaald op 10.320 m². In lid b, onder 3 is bepaald dat detailhandel alleen is toegestaan ter plaatse van de op de verbeelding opgenomen aanduiding met een maximum bvo van 1000 m². Voor deze vestiging is een groter aantal m² bvo aan detailhandel toegestaan dan elders in het plangebied, waar maximaal 250 m² bvo per vestiging gerealiseerd mag worden. Een grotere vestiging is hier toegestaan met dien verstande dat supermarkten hiervan zijn uitgezonderd, vanwege de ruimtelijke gevolgen van deze functie. Een supermarkt genereert verkeersaantrekkende werking, heeft een hoge omloopsnelheid van producten en zorgt hiermee voor een hoge frequentie aan laad- en losactiviteiten en dus bevoorradingsverkeer. Hiermee blijven de ruimtelijke gevolgen van een grotere detailhandelsvestiging op deze locatie beperkt.

Artikel 6 Gemengd - 4

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming wordt voorzien in een mengvorm van functies en is aangegeven welk gebruik aan de gronden wordt toegekend. Naast wonen zijn verschillende publiekgerichte functies toegestaan.

Binnen de woonfunctie is praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan., mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie,

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen. Hieraan zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt voorwaarden gesteld.

De gronden binnen deze bestemming grenzen aan het bestaande woonblok Oldambtstraat-Westerwoldestraat. Hiervoor geldt dat de aan dat woonblok grenzende zijde een oplopende bouwhoogte kent, te beginnen met een goothoogte van maximaal 15 meter, welke daarna via een dakhelling van maximaal 45 graden oploopt naar 18 meter. Het gaat om een maximale dakhelling. Er mag ook sprake zijn van een getrapte bouwhoogte, te beginnen bij 15 meter en na drie meter oplopend naar 18 meter.

Binnen het bestemmingsvlak is een specifieke bouwaanduiding opgenomen waaraan vanuit stedenbouwkundig oogpunt specifieke voorwaarden zijn gesteld. Tot een bouwhoogte van 18 meter geldt zoals op de verbeelding is aangegeven een bebouwingspercentage van 100 % (zijnde 4682 m²). Langs

de Zuidelijke Wandelweg is de maximale goothoogte 15 meter met een onder 45 graden oplopende hoogte tot maximaal 18 meter. Vanwege de aansluiting in hoogte op de overige gevels aan het plein is op de hoek over een beperkte lengte langs de Zuidelijke Wandelweg een hoogte van maximaal 18 meter opgenomen en aan het plein een maximale bouwhoogte van 26,50 meter voor een grondoppervlak van maximaal 470 m² bvo boven 18.

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet Geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies de eis van een dove gevel dan wel vliesgevel opgenomen (zie verder paragraaf 16.4). Conform het Amsterdamse geluidbeleid is de eis opgenomen dat elke woning dient te beschikken over een stille zijde. Het begrip stille zijde is in de begripsbepalingen van artikel 1 gedefinieerd. Indien de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nog niet ten genoegen van de minister zijn genomen, geldt een binnenwaarde in de woningen van 33 dB. **PM**

Ten aanzien van parkeren is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen uitsluitend ondergronds, binnen het bestemmingsvlak gerealiseerd mogen worden en wat het toegestane maximaal aantal bouwlagen is.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of vliesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 17.4.

Voorts kan worden afgeweken van de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder als bedoeld in artikel 14.2 onder d.

Specifieke gebruiksregels

In artikel 6.5 is met betrekking tot een aantal functies nadere regels gesteld. Voor publiekgerichte voorzieningen geldt dat deze uitsluitend in de eerste bouwlaag zijn toegestaan en georiënteerd dienen te zijn op het plein, teneinde de levendigheid van het plein te versterken. Het metrage per vestiging is beperkt tot 250 m² bvo.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.3 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 7 Gemengd - 5

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming wordt voorzien in een mengvorm van functies en is aangegeven welk gebruik aan de gronden wordt toegekend. Met name is dat het gebruik voor wonen zoals dat onder lid 7.1, onder a is opgenomen. In de plint van het gebouw zijn publiekgerichte voorzieningen toegestaan.

Binnen de woonfunctie is praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan., mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie,

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes en bebouwingspercentages opgenomen.

De gronden binnen deze bestemming grenzen aan het bestaande woonblok Oldambtstraat-Westerwoldestraat. De zijde van het gebouw welke grenst aan dit woonblok kennen een

lagere bouwhoogte van 15 meter met een balkon en is 18 meter hoog na het bouwhoogtescheidingsvlak op de verbeelding,

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet Geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies de eis van een dove gevel dan wel vliesgevel opgenomen (zie verder paragraaf 16.4). Conform het Amsterdamse geluidbeleid is de eis opgenomen dat elke woning dient te beschikken over een stille zijde. Het begrip stille zijde is in de begripsbepalingen van artikel 1 gedefinieerd. Indien de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nog niet ten genoegen van de minister zijn genomen, geldt een binnenwaarde in de woningen van 33 dB.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of vliesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 16.4.

Voorts kan worden afgeweken van de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder als bedoeld in artikel 14.2 onder d.

Specifieke gebruiksregels

In artikel 8.5 is met betrekking tot een aantal functies nadere regels gesteld. Voor publiekgerichte voorzieningen geldt dat deze uitsluitend in de eerste bouwlaag zijn toegestaan met oriëntatie op het plein. Per vestiging is een maximum metrage van 250 m² bvo toegestaan met uitzondering van een horecavestiging van categorie IV waarvoor conform de daarvoor verleende omgevingsvergunning een maximum bvo geldt van 520 m².

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.2 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 17.3).

Artikel 8 Groen

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming Groen wordt hoofdzakelijk een groenachtige inrichting gewaarborgd waar beperkt functies zijn toegestaan. De inrichting van deze bestemming blijft beperkt tot de functies die daar worden genoemd met daaraan ondergeschikte functies als park- en speelvoorzieningen.

Bouwregels

In de bouwregels is opgenomen waar bouwwerken, geen gebouwen zijnde aan moeten voldoen. Specifiek zijn voor bruggen, steigers en speelvoorzieningen de maximale bouwhoogten vermeld. Binnen deze gronden is 1 brug toegestaan. Steigers zijn mogelijk aan de oever van het water en dienen te grenzen aan de gronden binnen deze bestemming.

Specifieke gebruiksregels

Voor een deel van de gronden binnen de bestemming Groen is op de verbeelding de aanduiding 'oever'

opgenomen. Binnen de gronden met deze aanduiding mag maximaal 70 % gebruikt worden ten behoeve van de functies als genoemd in lid 8,1. De rest van de gronden moet 'nat' zijn en dus met water worden ingericht.

Artikel 9 Maatschappelijk - 1

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming Maatschappelijk-1 zijn hoofdzakelijk bestemd voor maatschappelijke dienstverlening. Voorzieningen zijn mogelijk in de plint.

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen en het maximaal bebouwingspercentage binnen het bouwvlak.

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet Geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies de eis van een dove gevel dan wel viesgevel opgenomen (zie verder paragraaf 17.4).

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 2 m

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of viesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 17.4.

Specifieke gebruiksregels

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Voorzieningen dienen in de eerste bouwlaag gerealiseerd te worden en mogen een maximum bruto vloeroppervlak hebben van 250 m².

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.2 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 10 Maatschappelijk - 2

De bestemming Maatschappelijk-2 heeft uitsluitend betrekking op de synagoge en het omliggend terrein.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.2 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 11 Verkeer - 1

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Verkeer-1' mogen worden gebruikt worden als wegen, straten, voet- en fietspaden, maar ook als openbare ruimte, waar ook terrassen zijn toegestaan.

Het gebied wordt via de Europaboulevard ontsloten. Aan de zijde van de President Kennedylaan is nog een ontsluiting (afgesloten door een verzinkbare paal), maar deze is alleen bedoeld voor vrachtverkeer en niet voor autoverkeer.

Bouwregels

Binnen de gronden Verkeer-1 is één kiosk toegestaan waarvoor een maximale maatvoering is bepaald, behalve binnen het gebied dat als verblijfsgebied is aangeduid.

Specifieke gebruiksregels

Voor de wegen binnen het plangebied is het aantal rijstroken en het maximale km/uur regime aangegeven. Tevens wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels in artikel 20.

Binnen de openbare ruimte zijn terrassen toegestaan, maar alleen daar waar op grond van het bestemmingsplan horecavestigingen zijn toegestaan. Bij winkelondersteunende horeca is geen terras toegestaan. De omvang en exacte begrenzing van de terrassen is zeer locatiespecifiek en wordt in de exploitatievergunning voor de desbetreffende horecavestiging aan nadere eisen onderworpen.

Artikel 12 Verkeer - 2

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming Verkeer-2 zijn hoofdzakelijk aangewezen voor voet- en fietspaden en verblijfsgebied met daarbij behorende voorzieningen en regelen dus wel een gebruik als verkeerskundig gebied, maar daarvan zijn rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet toegestaan. Binnen deze gronden zijn geen kiosken toegestaan.

Bouwregels

Binnen de gronden zijn ondergrondse parkeervoorzieningen toegestaan, maar alleen ter plaatse van de aanduiding. Voor de bouw van bruggen is een maximale bouwhoogte van 5 meter opgenomen.

Bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming zijn bovengronds toegestaan tot een maximum bouwhoogte van 3 meter.

Specifieke gebruikregels

Verwezen wordt naar de algemene gebruiksregels in artikel 20.

Binnen de gronden is de aanduiding 'verblijfsgebied' opgenomen en dient als zodanig te worden ingericht. Hier is geen gemotoriseerd verkeer toegestaan.

Binnen het verblijfsgebied dat tevens openbare ruimte is zijn terrassen toegestaan, maar alleen daar waar op grond van het bestemmingsplan horecavestigingen zijn toegestaan. Bij winkelondersteunende horeca is geen terras toegestaan. De omvang en exacte begrenzing van de terrassen is zeer

locatiespecifiek en wordt in de exploitatievergunning voor de desbetreffende horecavestiging aan nadere eisen onderworpen.

Artikel 13 Water

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming water zijn hoofdzakelijk bedoeld voor water. Binnen de bestemming zijn alleen bruggen en steigers toegestaan.

Bouwregels

Voor bruggen en steigers is een maximale bouwhoogte bepaald. Binnen de bestemming worden 3 bruggen mogelijk gemaakt.

Specifieke gebruiksregels

Verwezen wordt naar de algemene gebruiksregels in artikel 20.

Artikel 14 Wonen - 1

Binnen deze bestemming wordt hoofdzakelijk voorzien in wonen en maatschappelijke dienstverlening.

Binnen de woonfunctie is praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan., mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie.

Parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan.

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen en het maximaal bebouwingspercentage binnen het bouwvlak.

Voor de kavel die grenst aan de Zuidelijke Wandelweg geldt dat hier een goothoogte van 15 meter geldt en de bouwhoogte daarachter oploopt tot maximaal 18 meter. Het bouwvlak heeft twee topvolumes van 28 meter hoog en een bebouwd oppervlak van 450 m² en 510 m²,

Conform het Amsterdamse geluidbeleid is de eis opgenomen dat elke woning dient te beschikken over een stille zijde. Het begrip stille zijde is in de begripsbepalingen van artikel 1 gedefinieerd. Indien de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nog niet ten genoegen van de minister zijn genomen, geldt een binnenwaarde in de woningen van 33 dB.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen het bouwvlak geldt een maximum bouwhoogte van 2 meter. Buiten het bouwvlak mogen de gronden ten behoeve van de bestemming bebouwd worden met de in artikel 14.2, onder d genoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ten aanzien van parkeren is geregeld dat gebouwde parkeervoorzieningen uitsluitend ondergronds, binnen het bestemmingsvlak gerealiseerd mogen worden en wat het toegestane maximaal aantal bouwlagen is.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of Miesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 16.4.

Voorts kan worden afgeweken van de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder als bedoeld in artikel 14.2 onder d.

Specifieke gebruiksregels

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.3 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 15 Wonen - 2

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming wonen wordt hoofdzakelijk in woningen. Binnen de woonfunctie is praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie,

Voor de plinten wordt voorzien in de mogelijkheid om voorzieningen te realiseren. Detailhandel en horeca van categorie III en IV dienen daarbij op de gronden met de aanduiding verblijfsgebied georiënteerd te zijn en zijn hiermee beperkt toegestaan. Voor de overige daar toegestane voorzieningen geldt deze eis niet. Consumentverzorgende, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening zijn hiermee overal in de eerste bouwlaag toegestaan. Parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan.

Bouwregels

Op de verbeelding zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogtes opgenomen en het maximaal bebouwingspercentage binnen het bouwvlak. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn hieraan specifieke voorwaarden gesteld. Voor de vlakken met de aanduiding 'onderbreking' die binnen het bouwvlak zijn opgenomen geldt dat deze onbebouwd dienen te blijven.

Voor de gronden met de specifieke bouwaanduiding-2 geldt dat vanaf een bouwhoogte van 19 meter twee vlakken bebouwd mogen worden tot een maximale bouwhoogte van 30 meter, waarbij elk vlak een maximale footprint mag hebben van 500 m².

Voor de gronden met de specifieke bouwaanduiding-3 geldt dat vanaf een bouwhoogte van 19 meter 3 vlakken met een maximale bouwhoogte van 40 meter bebouwd mogen worden, waarbij elk vlak een maximale footprint mag hebben van 500 m².

Om te voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder is met betrekking tot bebouwing voor geluidgevoelige functies een aantal regels opgenomen (zie paragraaf 16.4). Conform het Amsterdamse geluidbeleid is de eis opgenomen dat elke woning dient te beschikken over een stille zijde. Het begrip stille zijde is in de begripsbepalingen van artikel 1 gedefinieerd. Indien de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nog niet ten genoegen van de minister zijn genomen, geldt een binnenwaarde in de woningen van 33 dB.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen het bouwvlak geldt een maximale bouwhoogte van 2 meter. Buiten het bouwvlak mogen de gronden ten behoeve van de bestemming bebouwd worden met de in artikel 14.2, onder d genoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Afwijken van de bouwregels

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van eis van een dove gevel of vliesgevel. Verwezen wordt naar paragraaf 16.4.

Voorts kan worden afgeweken van de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder als bedoeld in artikel 14.2 onder d.

Specifieke gebruiksregels

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Het afwijken van deze gebruiksregel is mogelijk ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor dit gebruik indien geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de normen en de GGD advies heeft uitgebracht.

Parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan. Naast woningen en voorzieningen zijn tuinen met groenvoorzieningen en openbare ruimte mogelijk gemaakt.

Voor de toelaatbaarheid van functies wordt met betrekking tot milieuhinder overeenkomstig artikel 20.3 van de regels tevens getoetst aan de Staat van Inrichtingen (zie paragraaf 16.3).

Artikel 16 Leiding-Gas

Voor een deel van het plangebied geldt de dubbelbestemming ter bescherming van de daar gelegen aardgasleiding. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overig geldende bestemmingen.

Artikel 17 Waterstaat-Waterkering

Zoals in paragraaf 12.4.1 beschreven loopt er een waterkering door het gebied. Op de verbeelding is deze met een dubbelbestemming weergegeven. Ten aanzien van het bouwen wordt een aantal restricties gegeven. Hoofdzaak is dat het waterkerend vermogen van de gronden niet mag worden aangetast. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overig geldende bestemmingen, met uitzondering van de dubbelbestemming voor de aardgasleiding in artikel 16 die voorrang heeft ten opzichte van de waterkering.

Artikel 18 Antidubbeltelregel

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

Artikel 19 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel

(toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt 'bij wijze van recht'. Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

In dit artikel is voor parkeervoorzieningen, die uitsluitend ondergronds gerealiseerd mogen worden, een eis van een minimale bouwdiepte onder maaiveld opgenomen om bovengrondse inrichting van het maaiveld te kunnen garanderen (1 meter gronddekking om tot het gewenste maaiveldniveau te komen en volwaardig groen te kunnen realiseren). Tevens is opgenomen dat voldoende fietsparkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd in overeenstemming met het op dat moment geldende fietsparkeerbeleid, waarbij rekening wordt gehouden met wijzigingen in het beleid.

Artikel 20 Algemene gebruiksregels

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

Voor auto parkeren is voor de functie wonen een maximale parkeernorm per woning opgenomen. Deze maximumnorm is onafhankelijk van de grootte van de woning en betreft het exclusieve gebruik van de parkeerplaatsen voor de functie wonen. Voor bezoekers van de woningen is zowel een minimum- als een maximumnorm van 0,1 parkeerplaats per woning opgenomen. De parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers betreft een exclusief gebruik ten behoeve van deze functie. Het is uitdrukkelijk niet toegestaan om deze parkeerplaatsen voor een andere functie te gebruiken. Tenslotte is voor voorzieningen een minimumnorm van 0,5 en een maximum van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo opgenomen. Deze norm heeft eveneens betrekking op het exclusieve gebruik van de parkeerplaats te behoeve van de genoemde functies. Het aantal exclusief te gebruiken parkeerplaatsen mag de norm niet overschrijden.

In dit artikel is ook de regeling inzake de Staat van Inrichtingen opgenomen (zie ook paragraaf 16.3). Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van het bestemmingsplan. Er is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor bedrijfssoorten die niet in de Staat van Inrichtingen voorkomen. Voorwaarde om af te wijken is dat het bedrijf ten hoogste een vergelijkbare milieubelasting heeft als andere bedrijven die in dat bestemmingsvlak zijn toegestaan en wél bekend zijn in de Staat van Inrichtingen. Ook in het kader van een vergunningen c.q. melding op grond van de Wet milieubeheer kunnen eisen worden gesteld met betrekking tot aanvullende voorzieningen in de bedrijfsvoering.

Artikel 21 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kan het college van burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Bij overschrijdingen voor wat betreft de bouwhoogte zijn een deel van gronden van de bestemming Gemengd-3 en Gemengd-1 uitgezonderd in verband met de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming zelf volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien.

Artikel 22 Algemene procedureregels

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het

plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. In dit artikel is opgenomen welke procedurele eisen het college in acht neemt bij toepassing van deze regeling.

Artikel 23 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 24 Overgangsrecht

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

Artikel 25 Slotregel

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Algemeen

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

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

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

- Dagelijks Bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Vervoerregio Amsterdam
- Projectorganisatie Zuidasdok
- Taskforce Bereikbaarheid Zuidas
- NV Nederlandse Gasunie

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

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan eenieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 18.4 wordt hier nader op ingegaan.

18.2 Artikel 3.1.1. Bro - overleg

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

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

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

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

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

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

PM in te vullen na het 3.1.1 Bro overleg

18.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg zijn de volgende reacties ontvangen:

PM in te vullen na het ontvangen van reacties

18.4 Participatie

Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven is er ten behoeve van de Zuidas Flanken een m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Eenieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas - Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het Milieueffectrapport (MER), dan wel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van Beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - Flanken. Inmiddels is deze procedure afgerond.

Daarnaast zijn op niveau van het projectgebied twee participatie-avonden georganiseerd waarbij stakeholders hun belangen naar voren hebben kunnen brengen. Daarna zijn stakeholders geïnformeerd over de inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan en was er gelegenheid hierop te reageren.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld.