

Bestemmingsplan Beethoven, Tweede Fase



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Beethoven, tweede fase

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.K1301BPGST-VG01

Datum print 18 December 2017

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Bevoegdheden	10
1.3	Crisis- en herstelwet	10
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Plankader	13
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	13
2.2	Beschrijving van het plangebied	14
2.3	Geldend planologisch kader	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	23
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	28
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	39
4.1	Uitvoeringsbesluit Beethoven	39
4.2	Wijzigingen ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit	41
4.3	Ruimtelijk-functionele aspecten	43
4.4	Stedenbouwkundige aspecten	49
4.5	Vertaling naar de planregels	54
Hoofdstuk 5	Relatie met ontwikkeling Zuidasdok	59
5.1	Tracébesluit Zuidasdok	59
Hoofdstuk 6	MER Zuidas - de Flanken	61
6.1	Algemeen	61
6.2	Regelgeving	61
6.3	MER Zuidas- de Flanken	61
6.4	Conclusie	64
Hoofdstuk 7	Verkeer en parkeren	65
7.1	Algemeen	65
7.2	Verkeersbeleid	66
7.3	Autoparkeren	74
7.4	Openbaar vervoer	76
7.5	Fietsverkeer	77
7.6	Conclusie	81
Hoofdstuk 8	Geluid	83
8.1	Algemeen	83
8.2	Regelgeving	83
8.3	Beleid	86
8.4	Akoestisch onderzoek Beethoven tweede fase	87

8.5	Regeling in bestemmingsplan	90
8.6	Conclusie	90
Hoofdstuk 9	Luchtkwaliteit	91
9.1	Algemeen	91
9.2	Toetsingskader	91
9.3	Beleid	94
9.4	Conclusie	95
Hoofdstuk 10	Externe veiligheid	97
10.1	Algemeen	97
10.2	Regelgeving	97
10.3	Beleid	99
10.4	Resultaten onderzoeken	100
10.5	Verantwoording	102
10.6	Conclusie	105
Hoofdstuk 11	Bodem	107
11.1	Algemeen	107
11.2	Regelgeving	107
11.3	Conclusie	108
Hoofdstuk 12	Water	109
12.1	Algemeen	109
12.2	Regelgeving	109
12.3	Beleid	111
12.4	Uitwerking plangebied	113
12.5	Conclusie	116
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	117
13.1	Algemeen	117
13.2	Toetsingskader	117
13.3	Resultaten onderzoeken	118
13.4	Hoofdgroenstructuur: TAC-advies	119
13.5	Conclusie	122
Hoofdstuk 14	Hoogbouwaspecten	123
14.1	Bezonnig	123
14.2	Windhinder	123
14.3	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	124
Hoofdstuk 15	Cultuurhistorie en archeologie	129
15.1	Algemeen	129
15.2	Regelgeving	129
15.3	Beleid	130
15.4	Resultaten onderzoeken	131
15.5	Conclusie	133
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	135
16.1	Algemeen	135
16.2	Planvorm	135
16.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	135

16.4	Artikelgewijze toelichting	136
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	147
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	149
18.1	Algemeen	149
18.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	149
18.3	Maatschappelijk overleg	150
18.4	Participatie	151

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie 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 van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Een van deze deelprojecten is Beethoven.

Voor het deelproject Beethoven is op 4 april 2007 het Uitvoeringsbesluit Beethoven vastgesteld. In het Uitvoeringsbesluit zijn de ambities aangegeven ten aanzien van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast worden uitgangspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking gegeven.

Het projectgebied Beethoven kent een gefaseerde ontwikkeling. Voor dat deel dat als eerste in ontwikkeling is gekomen, is inmiddels een bestemmingsplan vastgesteld (bestemmingsplan Beethoven, eerste fase, identificatienummer NL.IMRO.0363.K1102BPGST-VG01). Deze eerste fase heeft betrekking op de gronden die direct langs gelegen langs de Beethovenstraat, waar inmiddels het nieuwe St. Nicolaaslyceum en de kantoorgebouwen voor Stibbe en AkzoNobel en een ondergrondse parkeervoorziening zijn gerealiseerd.

De tweede fase bestaat uit de gronden ten oosten daarvan, en voorziet in hoofdzaak in het realiseren van woningbouw, een beperkt programma aan voorzieningen en in een regeling voor een nieuw gebruik van de in het plangebied aanwezige kapel en convict (vroeger onderdeel van het St. Nicolaaslyceum). Beide gebouwen zijn benoemd tot gemeentelijk monument en dienen behouden te blijven. Voor deze bebouwing wordt met het bestemmingsplan in een nieuw, binnen de context van het Beatrixpark passend, gebruik voorzien. Op twee kavels wordt woningbouw met voorzieningen in de plint voorzien, met een totaalprogramma van 42.000 m². In zijn totaliteit (inclusief kapel en convict) gaat het om een functioneel programma van zo'n 45.000 m². Daarbij voorziet dit bestemmingsplan in een ondergrondse parkeervoorziening.

Naast ontwikkeling voorziet het bestemmingsplan in een juridische regeling voor dat deel van het Beatrixpark dat binnen het grootstedelijk projectgebied Zuidas ligt. Daarmee worden tevens het zogenoemde 'groen voor rood'-principe geborgd. Deze afspraak houdt in dat de toekomstige parkoppervlakte van het Beatrixpark even groot dient te zijn als het parkoppervlakte zoals ten tijde van het Uitvoeringsbesluit Beethoven.

Voor een deel van het plangebied geldt dat dit in het Tracébesluit Zuidasdok is aangewezen als zoekgebied voor een werkterrein. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in bestemming hiervan voor de duur dat dit nodig is, maar tevens in een eindgebruik als park.

Teneinde voor dit alles een adequate juridisch-planologische regeling te bieden is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de Gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is Zuidas, waar het bestemmingsplangebied onderdeel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij het centraal stedelijk bestuur liggen.

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

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

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

1.3 Crisis- en herstelwet

Met ingang van 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen in bijlage II (bijlage Aa, nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepsschrift dienen te worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden 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 relatie met het project Zuidasdok. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure is rekening gehouden. In hoofdstuk 7 tot en met 15 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 18 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

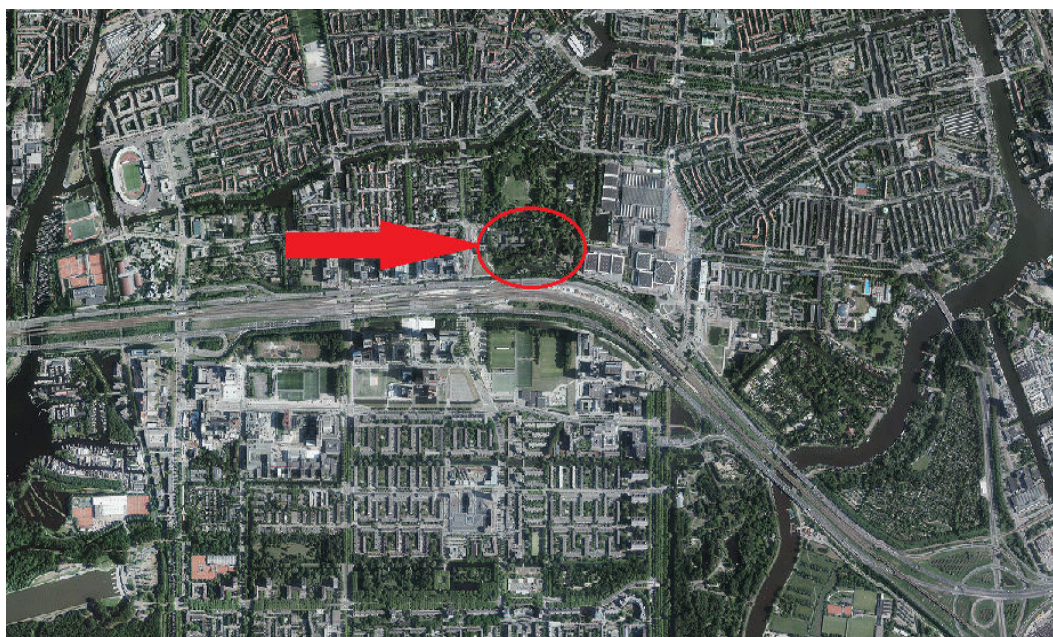
In dat laatste hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de uitkomsten van het overleg met de

instanties als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast wordt, overeenkomstig artikel 3.1.6, eerste lid, onder e, van het Bro 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 ligt ten noordoosten van het centrumgebied van Zuidas, ten noorden van de A10, aan de zuidzijde van het Beatrixpark en ten westen van Amsterdam RAI. Op onderstaande kaart is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Globale ligging projectgebied Beethoven, tweede fase binnen Zuidas

Het bestemmingsplangebied wordt globaal begrensd door het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase in het westen, de Prinses Irenestraat in het noorden, Amsterdam RAI in het oosten en de Ringweg A10 in het zuiden. Op onderstaande kaart is de globale begrenzing van het bestemmingsplangebied weergegeven. Zoals te zien op onderstaande kaart wijkt de begrenzing van de bestemmingsplangrens af van de grens van het plangebied van het Uitvoeringsbesluit Beethoven. Voor de exacte begrenzing van het bestemmingsplangebied wordt verwezen naar de verbeelding van het plan.



Globale begrenzing bestemmingsplangebied Beethoven, tweede fase (rood) en het plangebied van Beethoven zoals opgenomen in het Uitvoeringsbesluit Beethoven (blauw).

2.2 Beschrijving van het plangebied

Het bestemmingsplangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt gedomineerd door de aanwezigheid van het Beatrixpark. Het gaat om het zuidelijke deel van het park, dat grotendeels bestaat uit groen- en waterpartijen.

Binnen het plangebied stond oorspronkelijk het St. Nicolaaslyceum. De bebouwing van het St. Nicolaaslyceum is inmiddels gesloopt. Ten westen van het plangebied is in het gebied Beethoven eerste fase het nieuwe St. Nicolaaslyceum gerealiseerd. Hier zijn tevens de kantoorgebouwen van Stibbe en AkzoNobel gerealiseerd. De in het plangebied aanwezige bebouwing is dat van de kapel en het convict. Beide zijn benoemd tot gemeentelijk monument en zullen behouden blijven. Het convict is nu in gebruik als kantoor en atelierruimten. De onderbouw, begane grond, van de kapel is geschikt gemaakt voor een horecafunctie. In de bovenbouw is een grote expositieruimte.

Direct ten zuiden van het plangebied zal de ontwikkeling van Zuidasdok plaats gaan vinden. In hoofdstuk 5 zal hier nader op worden ingegaan. Het gevolg van deze ontwikkeling zal zijn dat de geluidssituatie ten noorden en zuiden van de A10 op veel plekken aanzienlijk zal verbeteren. Op deze positieve gevolgen, en wat dit voor de voorgenomen woningbouw binnen Beethoven betekent, wordt nader ingegaan in hoofdstuk 8.

2.3 Geldend planologisch kader

Gemeentelijk juridisch-planologisch kader

Er zijn of waren meerdere bestemmingsplannen in het plangebied vigerend:

- Bestemmingsplan RAI e.o. (1989)
- Algemeen UitbreidingsPlan (AUP) (vervallen per 1 juli 2013)
- Zuideramstelkanaal Uitbreidingsplan deel I (vervallen per 1 juli 2013)
- Zuideramstelkanaal Uitbreidingsplan in hoofdzak (vervallen per 1 juli 2013)

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

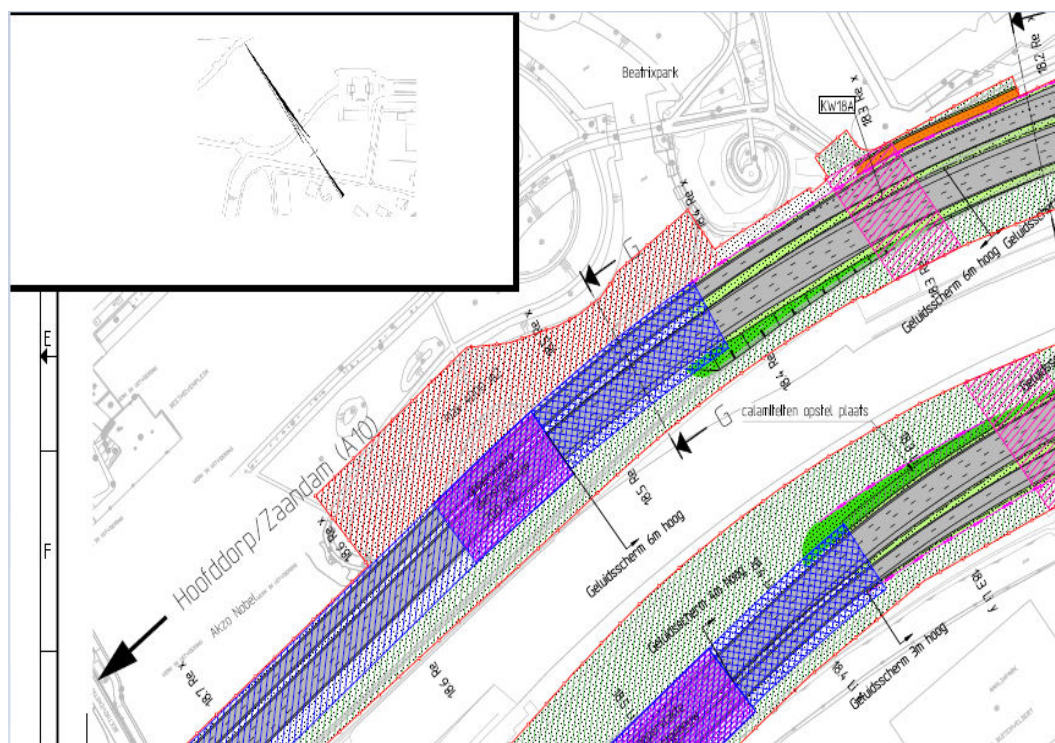
- Bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. (1981)
- Bestemmingsplan Beethoven, eerste fase (2014)

Deze kaders zijn, met uitzondering van het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase, verouderd en toe aan actualisatie en in een aantal gevallen per 1 juli 2013 van rechtswege vervallen. Ze bieden geen adequaat juridisch-planologisch kader voor de gewenste ontwikkeling. Voor zover per 1 juli 2013 deels het juridisch-planologisch kader van rechtswege is komen te vervallen, is daar bovendien geen juridisch-planologisch kader aanwezig om ongewenste ontwikkelingen tegen te houden.

Ten behoeve van het gebruik van de parkeergarage van de eerste fase, is met de bestemmingsplangrens van voorliggend bestemmingsplan, aansluiting gezocht bij de ligging van de reeds gerealiseerde parkeergarage. Het onderliggend bestemmingsplan vervangt hiermee voor een beperkt oppervlakte aan de westzijde ter hoogte van kavel 2 het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase. Dit betreft gronden met de bestemming 'Verkeer'.

Tracébesluit Zuidasdok

Daarnaast is door de Minister van Infrastructuur & Milieu het Tracébesluit Zuidasdok vastgesteld, dat voor een deel ook betrekking heeft op het plangebied van Beethoven, tweede fase.



Uitsnede kaartblad Tracébesluit Zuidasdok

Een deel van het park is bij het Tracébesluit aangewezen als maatregel 'Verkeersdoeleinden, Zoekgebied Werkterrein'. Overeenkomstig artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok gaat het hier om tijdelijke maatregelen en voorzieningen. In hoofdstuk 5 zal nader op de inhoudelijke relatie met het project Zuidasdok worden ingegaan.

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:

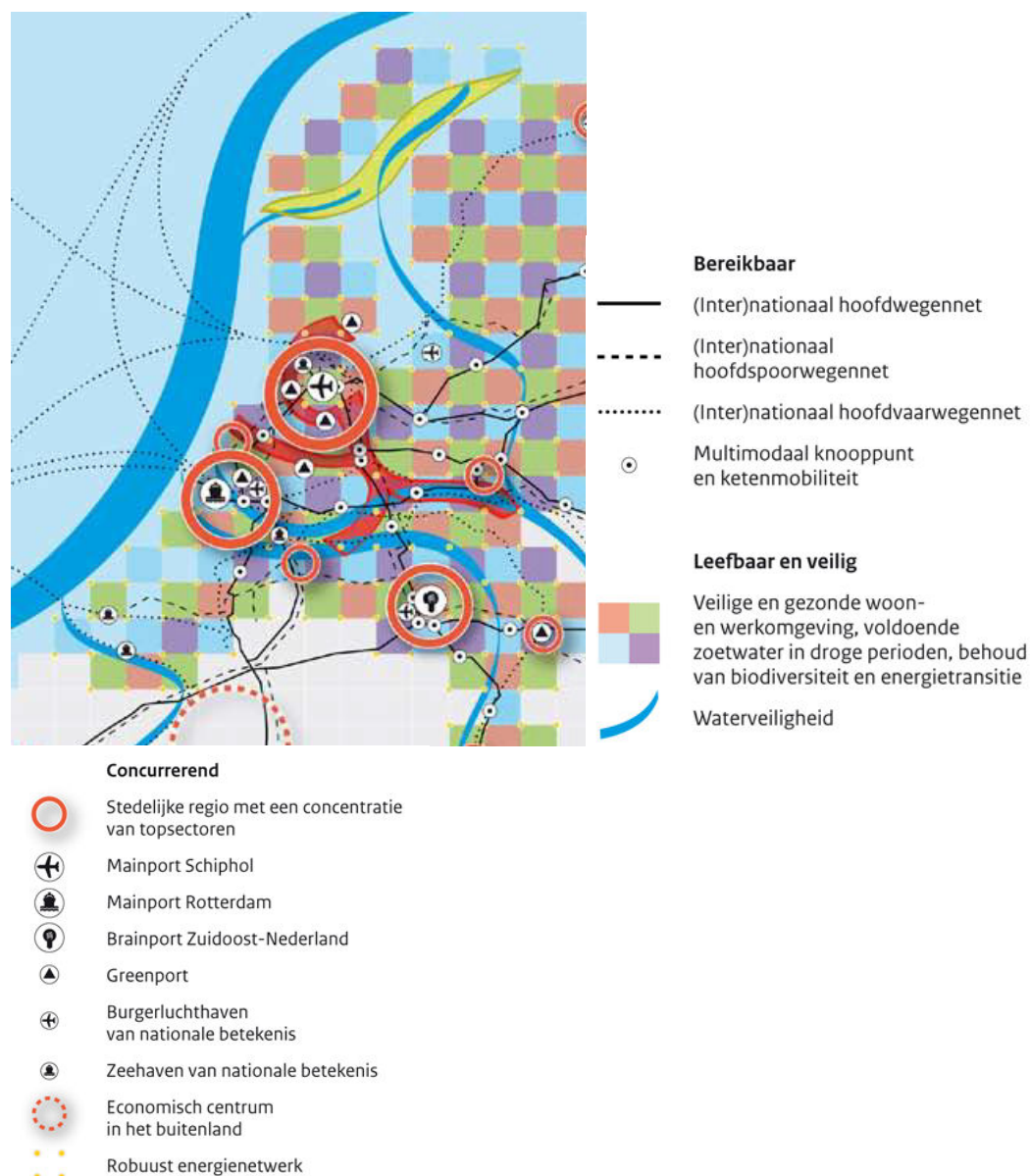
- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving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

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

De oude ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

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

De nieuwe ladder

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

In het geval een bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beschrijft de

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

Begrippen en toepassing

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

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

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

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

Tot slot is een belangrijke wijziging dat thans in artikel 3.1.6, derde lid, van het Bro de mogelijkheid is opgenomen om ingeval het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht kent, de laddertoets door te schuiven naar de toelichting bij dat wijzigings- of uitwerkingsplan. Dit zou moeten leiden tot een verlichting van de onderzoekslasten. Gevolg hiervan is overigens wel dat de met uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid bestemde locatie, tot het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan, geen onderdeel zal uitmaken van het aanbod/ de planologische voorraad bij laddertoetsen voor andere locaties in de omgeving. Hoe groot deze verlichting van onderzoekslasten precies is, zal in de praktijk moeten blijken. Immers, artikel 3.1.6, derde lid, van het Bro laat onverlet dat bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in het betreffende bestemmingsplan moet worden onderbouwd dat de behoefte aan de ontwikkeling zich in de planperiode zou kunnen voordoen. Ingeval

een uitwerkingsplicht wordt opgenomen in het bestemmingsplan, laat het hier genoemde artikel onverlet dat de behoefte bij het bestemmingsplan onderzocht moet worden. Aangenomen wordt dat de gedetailleerde onderzoekslasten doorgeschoven kunnen worden. Op voorhand kan niet worden gesteld dat dit voor elke situatie opgaat. Het kan mogelijk zijn dat bij het bestemmingsplan direct en ook voor de uit te werken of te wijzigingen gronden een laddertoets wordt uitgevoerd en wordt opgenomen.

Laddertoets Zuidas- algemeen

Het gebied van de Zuidas kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Het toevoegen van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is mogelijk in geval de behoefte daarvan wordt aangetoond. Daarnaast moet de motivering van de behoefte aan die ontwikkeling in het licht te worden geplaatst van een goede ruimtelijk ordening en dient deze zich te richten tot het motiveren van de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik. Die behoefte moet vervolgens worden afgewogen tegen het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. Zowel de beschrijving van en het overleg over de behoefte, alsmede de resultaten worden opgenomen in de toelichting.

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

3.1.4 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 openbaarvervoerterminal, 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 structuurvisie is uiteindelijk vertaald in een Tracébesluit en een bestemmingsplan. Op 18 maart 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit Zuidasdok ondertekend. Op 20 april 2016 heeft de Gemeenteraad het bestemmingsplan Zuidasdok vastgesteld.

In voorliggend bestemmingplan is bij het bepalen van de situering van nieuwbouw evenals bij het gebruik van de gronden rekening gehouden met de ontwikkeling van het Zuidasdok (zie hoofdstuk 5). Ook bij het bepalen van de plangrens van voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de plangrens van het Tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 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.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan de 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 actualiseringën ruim 5,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten. Dit is deels opgevangen middels het herstructureren en herontwikkelen van verouderde bedrijventerreinen en kantoren.

De meest recente actualisatie is de Plabeka Monitor 2015-2016. Hieruit blijkt dat de trend van transformatie in 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.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in een kantoorfunctie.

3.3.3 Woonbeleid

3.3.3.1 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 behoefte. 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.

3.3.3.2 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 Plancapaciteit
	2015-2025	hard	zacht	totaal	
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

Woningbehoefte 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.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in woningbouw en voldoet daarmee aan een behoefte.

3.3.4 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) 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 7 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

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

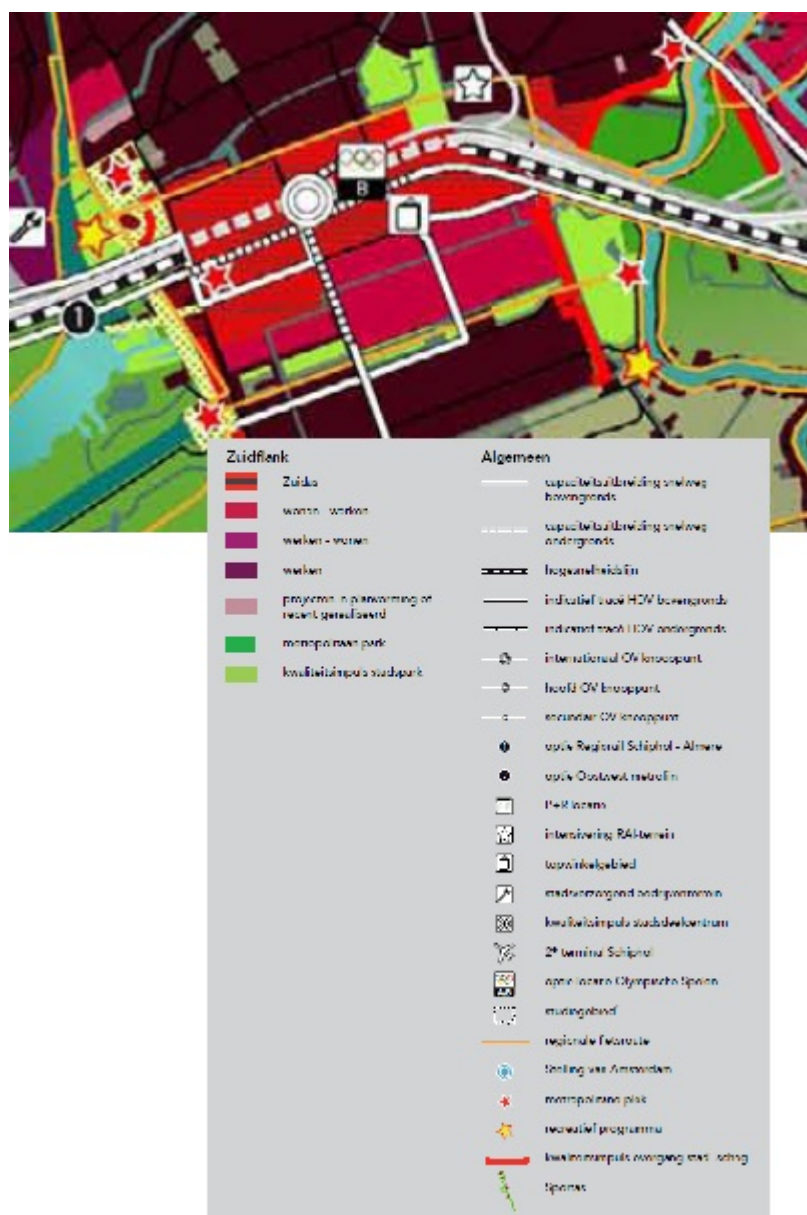
De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam), aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur 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 openbaarvervoer-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 toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.



Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

Zuidas is aangemerkt als metropolaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, winkels van internationale allure en ook woningen.

In het vervolg van deze toelichting is aangegeven hoe met voorliggend bestemmingsplan aan de uitgangspunten van de Structuurvisie uitwerking wordt gegeven.

3.4.1.1 Hoofdgroenstructuur

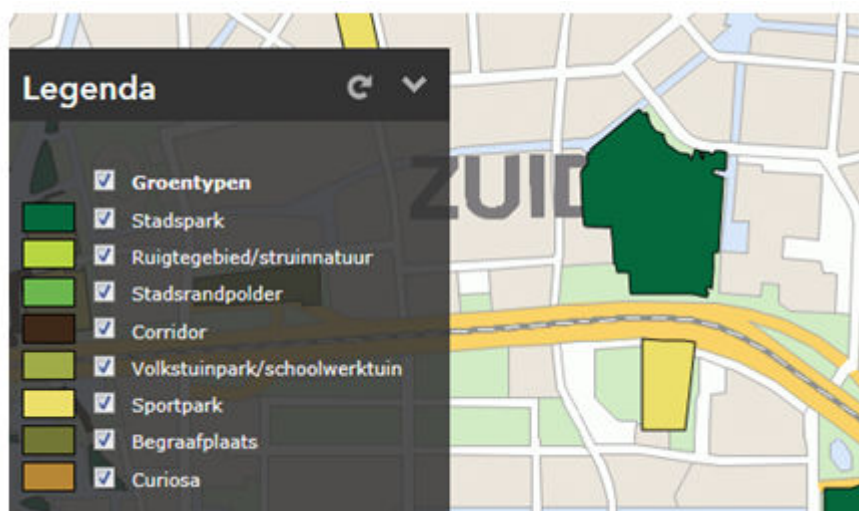
In de Structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan het College van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert het College van burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de Structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied/struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark/schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

Een deel van dit bestemmingsplan is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en in de Structuurvisie aangeduid als groentype 'stadspark' (zie afbeelding hieronder).



Uitsnede Kaart Hoofdgroenstructuur, Groentypen uit de Structuurvisie (huidige begrenzing)

Eerst na vaststelling van de Structuurvisie is geconstateerd dat de begrenzing van de Hoofdgroenstructuur niet op de juiste wijze in de vastgestelde Structuurvisie terecht is gekomen, maar te ruim is uitgelegd. Met deze begrenzing is het ontwikkelgebied Beethoven in de Hoofdgroenstructuur komen te liggen.

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

Gelet hierop is een grenswijziging van de Hoofdgroenstructuur voorgesteld aan de Gemeenteraad. Deze technische wijziging is op 23 mei 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. Dit heeft als gevolg dat de begrenzing van de Hoofdgroenstructuur is gewijzigd en het ontwikkelgebied Beethoven, zoals bedoeld, niet binnen de Hoofdgroenstructuur is gelegen. De kapel en het convict bevinden zich wel in de Hoofdgroenstructuur, in het groentype 'stadspark'. Ingevolge de Structuurvisie luidt de beleidsintentie voor het groentype 'stadspark': Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevolgd worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park zijn toegestaan (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).

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

3.4.1.2 Wonen in Amsterdam

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geconstateerd dat de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam cruciaal is voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool. Verschillende, robuuste economisch-demografische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

Demografische ontwikkelingen en bevolkingsprognose

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS. Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam heeft op dit moment ongeveer 2,2 miljoen inwoners. Door de concentratie van hoger onderwijs, werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen vestigen zich relatief veel jongeren in de Metropoolregio Amsterdam vanuit andere delen van Nederland en vanuit het buitenland. De bevolking van de metropoolregio blijft daardoor groeien en de vergrijzing zal minder sterk zijn dan in veel andere delen van Nederland. Naar verwachting telt de regio in 2040 ongeveer 2,5 miljoen inwoners. Ook binnen de regio worden de verschillen in bevolkingsopbouw en woningbehoefte groter. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden.

Vanaf 1985 zijn er in Amsterdam ongeveer 70.000 woningen bijgekomen. De bevolking is daardoor met ruim 90.000 inwoners gegroeid. Volgens de laatste prognose van de gemeente Amsterdam komen hier tot 2040 nog ruim 90.000 inwoners bij en telt Amsterdam in 2040 bijna 860.000 inwoners (Dienst O+S/dro). Door de jonge leeftijdsopbouw van de bevolking worden er veel kinderen in de stad geboren. Traditioneel verlaten veel gezinnen de stad voor een ruimere woning en woonomgeving in de regio, maar doordat er meer gezinnen in de stad bijkomen dan er vertrekken, is het aantal gezinnen in Amsterdam de afgelopen 15 jaar toegenomen. Veel gezinnen hebben zich binnen de stad in het Oostelijk Havengebied en IJburg gevestigd.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zullen er verschillen ontstaan in de mate waarin de bevolking vergrijst. Ook Amsterdam zelf krijgt te maken met vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de stad neemt toe van 11% naar 16% in 2040. In absolute aantallen gaat het om bijna 60.000 65-plussers erbij in 2040. Vooral in de stadsdelen Zuid en Centrum neemt het percentage 65-plussers toe. Een aantal senioren zal de stad verlaten voor een rustiger omgeving, maar omdat deze groep in het algemeen weinig mobiel is, dreigt er op den duur extra verstopping op de woningmarkt. Vooral na 2020 moeten woonmilieus gerealiseerd worden die aantrekkelijk genoeg zijn voor deze doelgroep om de doorstroming te bevorderen. Veel nieuwe senioren zijn draagkrachtig en zullen zo lang mogelijk in de eigen woning willen blijven en zorg inkopen. Dit kan weer leiden tot extra druk op de beroepsbevolking en aanvullende vraag naar (buitenlandse) vestiging van arbeidskrachten in de zorg. Deze zullen op hun beurt weer kunnen zorgen voor extra druk op de woningmarkt.

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Naast de vestiging van studenten in de stad, is er sinds 2000 sprake van een toename van het aantal afgestudeerde twintigers uit andere studentensteden van Nederland, dat zich voor werk in Amsterdam vestigt. Ook vanuit het buitenland vestigen zich de afgelopen 10 jaar steeds meer veelal hoogopgeleide twintigers en dertigers uit landen met sterke of opkomende economieën in Amsterdam.

Hiermee is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, dat de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040.

70.000 woningen erbij

Sinds het naoorlogse dieptepunt (675.570 inwoners in 1985) is de bevolkingsomvang van de gemeente Amsterdam enorm gegroeid (767.773 inwoners per 1 januari 2010). Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010-2040 worden gerealiseerd. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden, zal Amsterdam in 2040 tussen 850 duizend en 900 duizend inwoners tellen. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden zullen er méér dan dit aantal moeten worden gebouwd (naar verwachting circa 100 duizend). Er moet immers rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouwprogramma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 de woningvoorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien. De planinventarisatie (zie uitvoeringsdeel) geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij ligt op termijn een nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJeuvers en nabij de openbaar vervoerassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, grotendeels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

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.

Het project Beethoven is aangewezen als een van de lopende projecten van de in totaal 6.000 woningen die de aankomende jaren in Zuidas worden gerealiseerd. Bovendien kenmerken de ontwikkelingen in Zuidas 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 burgemeester en wethouders 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 openbaarvervoer-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. Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

In onderhavig bestemmingsplan een bouwhoogte van 30 meter + NAP (en een deel 18 meter + NAP) aan de noordzijde en als grootste hoogte een bouwhoogte van 60 en 70 meter + NAP aan de zuidzijde. In hoofdstuk 14 wordt ingegaan op een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib).

3.4.4 Woonbeleid

3.4.4.1 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 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 openbaarvervoer

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 openbaarvervoer-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.

Beethoven is in de Visie Zuidas 2016 benoemd als gemengd voor wonen, werken en voorzieningen.

3.4.6 Detailhandelbeleid

3.4.6.1 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.

3.4.6.2 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 bezoeks-motief 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 winkelverkoopoppervlakte 6,5%, tegen een Nederlands gemiddelde van 8,3%. Kijkend naar de cijfers binnen de verschillende Amsterdamse deelgebieden ziet men dat de leegstandcijfers voor 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 winkelverkoopoppervlak is 2,1%.

In voorliggend bestemmingsplan wordt een beperkt en daarmee ondergeschikt oppervlakte aan detailhandel toegestaan.

3.4.7 Nota parkeren Zuidas 2001

De ontwikkeling van 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 getoerd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

Om te voorkomen dat 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 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 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 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.

Inmiddels is stadsbreed de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld, zie hiervoor paragraaf 3.4.8.

3.4.8 Nota Parkeernormen Auto 2017

Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw 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 openbaarvervoer. Gebieden die dicht bij een intercystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximumparkeernorm voor, geen minimumparkeernorm.

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

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

grootte van de woning.

De parkeernormen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Nota Parkeernormen Auto. In hoofdstuk 7 wordt verder op het beleid ten aanzien van parkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.9 Uitvoeringsbesluit Beethoven

Voor het gehele deelproject Beethoven is inmiddels een aantal bestuurlijke besluiten genomen. Op 27 september 2005 is door de stadsdeelraad van Zuideramstel een projectbesluit vastgesteld (niet te verwarren met de term 'projectbesluit' zoals die tijdelijk was opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening) als eerste formele stap in de ontwikkeling van het plangebied (toen nog Museumgebied Zuidas geheten). Als vervolg daarop is door de Gemeenteraad op 4 april 2007 ook het Uitvoeringsbesluit Beethoven vastgesteld. In het Uitvoeringsbesluit is het integraal stedenbouwkundig ontwerp geformuleerd. Daarnaast worden er aandachtspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking gegeven. Het Uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van Beethoven.

Voor zover deze betrekking hebben op het plangebied en de daarin voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten die vanuit het Uitvoeringsbesluit grotendeels in de verdere concretisering van het plan zijn meegenomen.

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 uitgegaan een streefbeeld. Een bestemmingsplan geeft randvoorwaarden voor de ontwikkeling in die richting, maar kan de realisatie niet dwingend voorschrijven. Ook is het niet zo dat alle onderdelen van de visie altijd in directe zin vertaald zijn in de bestemmingsplanregeling.

Het ruimtelijk kader voor dit bestemmingsplan is neergelegd in het Uitvoeringsbesluit Beethoven, vastgesteld door de Gemeenteraad op 4 april 2007. Het Uitvoeringsbesluit bevat geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan, maar uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verdere uitwerking van het plangebied Beethoven.

Na het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit Beethoven hebben zich enkele wijzigingen voorgedaan waardoor de uitgangspunten en randvoorwaarden van het Uitvoeringsbesluit thans niet meer geheel actueel zijn. De eerste fase Beethoven is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Beethoven, eerste fase' (en inmiddels uitgevoerd). Hierin is al een aantal wijzigingen opgenomen waar in onderhavig bestemmingsplan op wordt voortgeborduurd. Daarnaast is de scope van het Zuidasdok gewijzigd. Daar waar in 2007 het uitgangspunt was dat de gehele infrastructuurbundel van de A10 en de sporen ondergronds zou worden gebracht, wordt met het huidige ontwerp voor Zuidasdok alleen de snelweg (A10) ondergronds gebracht. Ook het tracé waarop dit zou gebeuren is verkort. Wel wordt het station Amsterdam Zuid uitgebreid tot een openbaarvervoerterminal.

In paragraaf 4.1 wordt ingegaan op het Uitvoeringsbesluit Beethoven en wat in dit besluit specifiek is opgenomen. In paragraaf 4.2 worden de wijzigingen van het te ontwikkelen gebied van Beethoven tweede fase ten opzichte van de Uitvoeringsbesluit Beethoven en het bestemmingsplan eerste fase besproken. Dit zijn zowel ruimtelijke als programmatische wijzigingen. In paragraaf 4.3 worden de ruimtelijke-functionele aspecten van het plangebied toegelicht. Hier wordt een beschrijving gegeven van het plan en programma dat ontwikkeld wordt in Beethoven tweede fase. In paragraaf 4.4 worden de stedenbouwkundige aspecten van het plangebied nader besproken. Tenslotte wordt in paragraaf 4.5 de vertaling van het programma en stedenbouwkundige uitgangspunten naar de planregels van dit bestemmingsplan gemaakt.

4.1 Uitvoeringsbesluit Beethoven

4.1.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

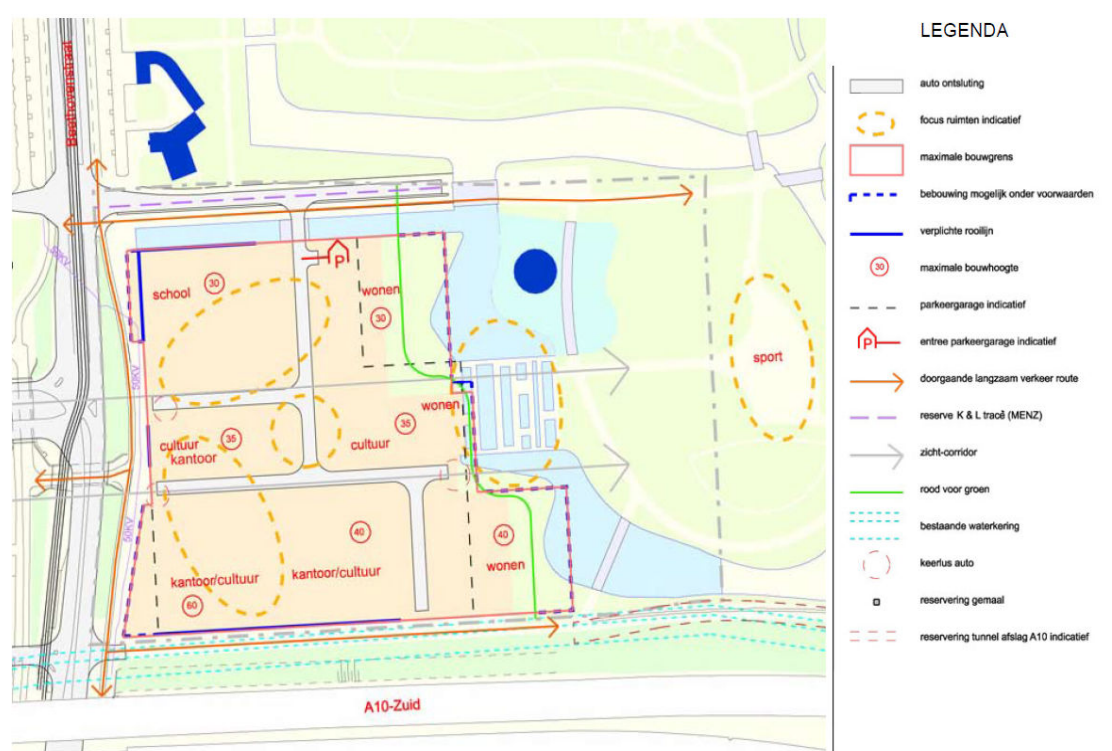
In het Uitvoeringsbesluit Beethoven zijn de volgende specifieke uitgangspunten en randvoorwaarden voor het gebied Beethoven opgenomen:

- Realisatie van een gemengd programma van circa 87.000 m².
- Ondergronds autoparkeren.
- Goede oplossing(en) voor de overgang van park naar stad.
- Evenwichtige hoogteopbouw tussen Beethoven, het Beatrixpark en de omliggende bebouwing. De basisbebouwing is maximaal 30 meter hoog. Daarnaast is het mogelijk om in de zuidzijde van het gebied hoogteaccenten tot maximaal 60 en 70 meter toe te voegen.
- Het 'groen voor rood'-principe (het toekomstige parkoppervlakte dient even groot te zijn als het huidige parkoppervlakte in het plangebied) krijgt op een natuurlijke manier vorm.
- Alle oost-west straten zijn zichtlijnen op open en groene ruimten ter weerszijden van Zuidas. De inrichting van de openbare ruimte is helder, ingetogen, met een tijdloze kwaliteit, flexibel en goed beheerbaar. De sfeer kenmerkt zich door levendigheid, drukte van mensen en verkeer.
- De ontsluiting van het plangebied is de schakel in een doorgaande oost-west hoofdroute voor

langzaam verkeer, maar ook in de verbinding tussen station Amsterdam Zuid/WTC en de RAI. Voor autoverkeer is het gebied ontsloten via de noordzijde van de Prinses Irenestraat. De kavels worden ontsloten via een interne straten structuur.

- Museale functies dienen geïncorporeerd en vormgegeven te worden op een wijze die betekenis geeft aan deze functies als bijzondere openbare en culturele functies in Zuidas en in Amsterdam.
- Bij de verkaveling van het gebied zal rekening moeten worden gehouden met de te verwachten geluidsoverlast van de A10 Zuid en sporen. Bij de inrichting van de nieuwe parkdelen zal worden aangesloten op de bestaande (ecologische) kwaliteiten van het Beatrixpark.

Deze randvoorwaarden en uitgangspunten zijn opgenomen op de stedenbouwkundige plankaart van het Uitvoeringsbesluit.



Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart Uitvoeringsbesluit Beethoven

4.1.2 Ruimtelijk-functionele aspecten Uitvoeringsbesluit Beethoven

De doelstelling voor het gehele gebied Beethoven, zoals vastgesteld in het Uitvoeringsbesluit, is om een gemengd programma van circa 87.000 m² nieuwbouw te realiseren, bestaande uit: 30.000 m² wonen, 30.000 m² werken en 27.000 m² (museale, onderwijs, en overige-) voorzieningen. Het merendeel van de bestaande gebouwen in het plangebied, circa 16.000 m², is gesloopt, zodat per saldo circa 71.000 m² bebouwing wordt toegevoegd.

In het gebied Beethoven ontstaat een gemengd programma met naast woningen en kantoren maatschappelijke en culturele functies van stedelijk en nationaal belang. De functies die gevoelig zijn voor verkeerslawaaï worden langs het park gesitueerd. De parkrand bestaat voornamelijk uit woningen. De woningen kunnen alleen worden gerealiseerd indien maatregelen worden genomen om de geluidhinder van de A10 Zuid te reduceren. De culturele functies liggen bij elkaar in een zone in het hart van het gebied, tussen de Beethovenstraat en het park.

4.1.3 Stedenbouwkundige aspecten Uitvoeringsbesluit Beethoven

Het Uitvoeringsbesluit gaat uit van de volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden.

De gebouwen dragen bij aan het afschermen van het verkeerslawaaï. Aan de beide randen van het park wordt ingespeeld op de openheid en het groene karakter van het park. Om die reden krijgt de parkrand een open bebouwingwijze. Vanuit het plangebied worden zoveel mogelijk zichtrelaties met het park gerealiseerd (en vice versa). Het zicht op het park en het doordringen van 'groen' tot diep in het gebied worden een logische identiteit en geven de openbare ruimte een specifiek idioom. Anderzijds is zo sprake van een zachte overgang tussen park en bebouwing.

De bebouwing bestaat uit solitaire compacte gebouwen met intieme buitenruimten eromheen. De gebouwen hebben een complexe onregelmatige omtrek en vorm met daartussen interessante tussenruimten.

De bouwhoogten zijn minder hoog dan in het centrale deel van Zuidas. De basisbebouwing is maximaal 30 meter hoog. De bouwhoogte loopt diagonaal op vanaf het park naar de hoek A10 - Beethovenstraat van circa 30 naar circa 60 meter. Daarnaast is het mogelijk in het gebied hoogteaccenten tot maximaal 70 meter toe te voegen, mits de hoogte accenten zodanig gesitueerd worden dat sprake is van een geleidelijke overgang van de hoogte van de bestaande bebouwing aan de noordzijde tot de rand langs de huidige A10, waar hogere accenten mogelijk zijn.

Belangrijke criteria voor de grote gebouwen zijn een grote mate van transparantie van de gevels, een rijke textuur en diepe gelaagdheid van de gevelbouw, en een nadrukkelijke geleding van plintzone en bovenbouw.

In het plangebied wordt het bestemmingsverkeer direct afgeleid naar een ondergrondse parkeergarage van circa 690 plaatsen. Op termijn (bij realisatie van het Zuidasdok) wordt een tweede ontsluiting van het gebied (en in-/uitrit tot de parkeergarage) aan de zuidzijde van het plangebied gerealiseerd.

4.2 Wijzigingen ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit

Na de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit is een aantal uitgangspunten heroverwogen, wat heeft geleid tot een aantal wijzigingsvoorstellen. In dit hoofdstuk wordt op de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten van het Uitvoeringsbesluit en de voorgestelde wijzigingen ingegaan. Daarbij wordt met name ingegaan op die aspecten die daadwerkelijk van betekenis zijn voor (de juridische regeling van) dit bestemmingsplan.

Andere aspecten zoals de inrichting van de openbare ruimte worden wel in het Uitvoeringsbesluit aan de orde gesteld en er worden ook uitgangspunten voor gegeven, maar deze hebben geen directe relevantie voor het bestemmingsplan. De planregels en verbeelding geven immers geen strikte regels voor de inrichting van de openbare ruimte. Wel bieden planregels en verbeelding de mogelijkheden om de openbare ruimte conform de in het Uitvoeringsbesluit geformuleerde uitgangspunten in te kunnen richten.

In het bestemmingsplan voor de eerste fase is al een aantal wijzigen opgenomen die eveneens voor het voorliggend bestemmingsplan gelden:

- Afwijkende verkeersontsluiting: het Uitvoeringsbesluit voorziet in een verkeersontsluiting via de Prinses Irenestraat (de noordzijde van het plangebied). Tussen de gebouwen waren autostraten voorzien. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten is hiervan afgezien. Hierdoor ontstaat ruimte voor twee pleinen en een zo veel mogelijk groene invulling van de openbare ruimte. De entree

van de parkeergarage is verplaatst naar het zuiden van het gebied waardoor de Prinses Irenestraat een autoluw karakter krijgt (uitvoering motienr. 716 van de raadsleden Van Doornick, Van Drooge en Verbeet). Het autoluwe karakter van de Prinses Irenestraat wordt met onderhavig bestemmingsplan geborgd. Op 7 maart 2017 is de Gemeenteraad geïnformeerd over de wijze waarop uitvoering is gegeven aan voornoemde motie.

- Behoud van het convict (klooster): op 11 september 2013 heeft de Gemeenteraad besloten om naast kapel ook het convict te behouden en op 21 januari 2014 zijn zowel de kapel als het convict aangewezen als gemeentelijk monument. Doordat het behoud van kapel en convict met de aanwijzing als gemeentelijk monument een gegeven is, wordt middels voorliggend bestemmingsplan ingezet op de publieke toegankelijkheid van deze gebouwen. Met het behoud van het convict wordt 2.000 m² toegevoegd aan het programma zoals opgenomen in het Uitvoeringsbesluit.
- Aangepaste kavelindeling en bouwhoogtes: de kavelverdeling en bouwhoogtes zijn aangepast. Dit heeft een aantal redenen:
 1. Gekozen is voor een open bebouwingsvorm met meer openbare ruimte en groen waardoor er een betere relatie en overgang is met het naastgelegen Beatrixpark.
 2. De Prinses Irenegracht is komen te vervallen doordat de uitgangspunten voor het deelgebied Strawinsky zijn gewijzigd en het niet wenselijk is om doodlopende watergangen te realiseren. Beethoven zal voorzien in een deel van de watercompensatie (waterbergingsboekhouding) van de noordzijde van Zuidas welke gelegen is in de Amstellandboezem.
 3. Het ontwerp van Zuidasdok is na het Uitvoeringsbesluitbesluit gewijzigd. Ten tijde van het Uitvoeringsbesluit was voorzien dat de gehele infrastructuurbundel (autoverkeer, trein en metro) ondergronds zou worden gebracht. Het vastgestelde Tracébesluit Zuidasdok voorziet in het ondergronds brengen van de A10 Zuid, de sporen blijven bovengronds. Dit heeft als gevolg dat het doortrekken van het gebied Beethoven richting Ravel (gelegen aan de zuidzijde van de A10) niet aan de orde is.
 4. Vanaf het projectbesluit Museumgebied Zuidas in 2005 is door verschillende partijen een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van een culturele publiekstrekker in de tweede fase. De laatste partij heeft eind 2015 de onderzoeksfase beëindigd, aangezien het niet haalbaar is gebleken om het door hun gewenste concept te realiseren. Per brief van 19 januari 2016 is de Raadscommissie RO hierover geïnformeerd.
- Een grootschalige publiekstrekker wordt niet langer realistisch geacht: als gevolg van een aantal gewijzigde omstandigheden (o.a. de verschuiving van de ontsluiting van het noorden naar het zuiden van het gebied en het afzien van een stratenstructuur tussen de kavels) is de bereikbaarheid van het plangebied en toegankelijkheid van de kavels op maaiveldniveau voor grote aantallen bezoekers zo goed als onmogelijk geworden. Een museum moet bevoorrad worden en moet toegankelijk zijn voor (hoge) bussen, taxi's en zo veel mogelijk bezoekers. Dit leidt tot meer verkeerbewegingen van en naar het gebied. Bovendien is de kavel 2 slechts toegankelijk via een ondergrondse parkeergarage die wordt ontsloten via de Christian Neefestraat (ten zuiden van het plangebied), vanwaar het parkeren van touringcars en leveranciers van o.a. kunstobjecten georganiseerd zou moeten worden. Dit is verkeerskundig moeilijk te organiseren en was ten tijde van het Uitvoeringsbesluit niet voorzien.
- Verschuiving programma voor voorzieningen naar wonen: de woningbouwbehoefte in Amsterdam neemt toe. Op meerdere locaties in de stad wordt ruimte gezocht voor de komst van nieuwe woningen. Het deelgebied Beethoven is middels het Uitvoeringsbesluit al door de Gemeenteraad aangewezen als locatie voor een gemengd gebied van kantoren, woningen en voorzieningen, maar wordt ook genoemd in de Visie Zuidas 2016 en de Koers 2025. Aangezien het realiseren van een grote publiekstrekker niet langer realistisch wordt geacht, wordt een deel van het programma dat in het Uitvoeringsbesluit was bestemd voor voorzieningen, omgezet naar wonen. De realisatie van extra m² voor woningbouw komt in de plaats van de oppervlakte van een (cultureel) voorzieningenprogramma en gaat derhalve niet ten koste van extra landschap of groen in de stad. Ook gaat deze bebouwing niet ten koste van het groen voor rood-principe zoals opgenomen in het Uitvoeringsbesluit. Er komt immers geen extra bebouwing bij ten opzichte van het

Uitvoeringsbesluit. Het bebouwen van deze circa 13.000 m² woningbouw strookt met de wens om voldoende woningbouw te realiseren.

Ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit wijkt het voorliggend bestemmingsplan af op de volgende punten:

- Om de overgang van de bebouwing naar het Beatrixpark en het openbaar groen optimaal te benutten, is besloten om kavel 4 vrij te laten van bovengrondse bebouwing. Dit heeft als gevolg dat de situering van de kavels is veranderd en de bebouwing en bouwhoogten op de kavels is toegenomen ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit.
- Met de keuze om kavel 4 vrij te laten van bovengrondse bebouwing, is ook (een deel van) het programma verschoven naar de overige kavels. Dit heeft tot gevolg dat de bouwhoogte van kavel 6&7 hoger is dan voorzien in het Uitvoeringsbesluit en op kavel 2 meer bouwvolume is voorzien.
- De ontsluiting van het gebied is gelegen aan de zuidzijde van het gebied, in plaats van de Prinses Irenestraat zoals voorzien in het Uitvoeringsbesluit.

4.3 Ruimtelijk-functionele aspecten

4.3.1 Ontwikkelingsgebied Beethoven, tweede fase

Wonen

Het woningbouwprogramma bedraagt maximaal 42.000 m² brutovloeroppervlakte (bvo), dat zijn circa 420 woningen (bij een gemiddelde woninggrootte van 100 m² brutovloeroppervlakte). Binnen deze 42.000 m² bvo is een maximum oppervlakte van 2.250 m² bvo aan publieksgerichte voorzieningen in de plint mogelijk. Daarbij is nog maximaal 5.000 m² bvo aan maatschappelijke voorzieningen mogelijk binnen de twee ontwikkelvelden. Voorgaand voorzieningsprogramma is exclusief de publieksgerichte voorzieningen voor kapel en convict (bestemming Gemengd).

Het exacte woonprogramma wordt niet voorgeschreven. Wel worden de ruimtelijke uitgangspunten per bouwkegel bepaald. Met name het realiseren van een goede overgang van gebouw naar de openbare ruimte/park, bezonning en voldoende buitenruimte worden hierin opgenomen. Tevens zal gestreefd worden naar het zo veel mogelijk tweezijdig oriënteren van de woningen. Binnen de woonblokken dient een goede oplossing voor het parkeren en (brom- en) fietsparkeren gevonden te worden. Ook hier is maatwerk mogelijk bij de uiteindelijke uitwerking van bouwkegels.

De woningen in Beethoven zullen, als gevolg van de dichtheid en de overgang met het park, met name bestaan uit appartementen.

Het woningbouwprogramma zoals hierboven bedoeld wordt gerealiseerd op kavel 2 en kavel 6&7, bestemd als respectievelijk Wonen - 1 en Wonen - 2.

Voorzieningen kavel 2 en kavel 6&7

Er wordt uitgegaan van een programma van maximaal 2.250 m² bvo voorzieningen voor de plinten van de twee ontwikkelvelden (kavel 2 en kavel 6&7). Aanvullend is nog 5.000 m² bvo aan maatschappelijke voorzieningen op kavel 2 en kavel 6&7 mogelijk. Voor kapel en convict wordt bovendien nog voorzien in een totaalprogramma van 3.000 m² bvo aan publieksgerichte voorzieningen (zie hiervoor paragraaf 4.3.2).

De voorzieningen op de kavels worden gesitueerd in de plinten waarbij wordt ingezet op kleinschalige en buurtverzorgende voorzieningen. De hoogte van de plint, voldoende diepte en flexibele indelingsmogelijkheden zijn absoluut noodzakelijk voor een succesvolle voorzieningenplint.

De voorzieningen die (los van kapel en convict) met onderliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, voorzien in de behoefte van het deelgebied Beethoven. Er is uitdrukkelijk niet voorzien in

gebiedsoverstijgende voorzieningen. Om de kleinschaligheid van de voorzieningen te waarborgen is naast een beperkt programma ook een maximale oppervlakte per vestiging opgenomen. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de voorzieningen geen publieksaantrekkende werking hebben buiten het deelgebied Beethoven om. Behalve de culturele voorzieningen, consumentverzorgende dienstverlening (zoals bijvoorbeeld een bankfiliaal of reisbureau) en vestigingen van eetcafés, restaurants en een lunchroom, is in beperkte mate detailhandel toegestaan. De plinten bieden ook onderdak aan uiteenlopende voorzieningen voor medische zorg en overige maatschappelijke voorzieningen, waarbij ook onderlinge combinaties denkbaar zijn. Steeds met een beperkt oppervlakte.

Maatschappelijke voorzieningen zijn per kavel gemaximeerd op 2.500 m² bvo. Hiermee wordt bijvoorbeeld de mogelijkheid geboden voor een (cultuurgerichte) onderwijsinstelling om zich te vestigen in het deelgebied. Een dergelijke ontwikkeling mag echter niet ten koste gaan van het plintenprogramma, dus een maatschappelijk programma aanvullend mogelijk gemaakt. Een kleinschalige onderwijsvoorziening wordt ruimtelijk aanvaardbaar geacht, maar kan in sommige gevallen worden aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit. Dergelijke gevoelige bestemmingen zijn niet direct mogelijk gemaakt, maar alleen na verlening van een omgevingsvergunning door het College van burgemeester en wethouders.

Ontsluiting plangebied en parkeren

De ontsluiting volgt de in het bestemmingsplan eerste fase ingezette wegenstructuur. Een ventweg 'lange inritconstructie' parallel aan de Beethovenstraat en een zuidelijke ontsluiting via de Christian Neefestraat, waaraan de parkeergarage(s) gelegen zijn. Taxi's en zwaar verkeer kunnen gebruik maken van deze inrit en straat. De Prinses Irenestraat - zover gelegen binnen de grenzen van onderhavig bestemmingsplan - heeft een autoluw karakter en mag slechts incidenteel gebruikt worden ten behoeve van het laden en lossen (uitsluitend voor kapel en convict en vanaf de Beethovenstraat), nooddiensten, verhuwswagens ten behoeve van kavel 2 (slechts na ontheffing van het stadsdeel) en onderhoudsvoertuigen.

Bij de bouw van de parkeergarage van de eerste fase is al (constructief) rekening gehouden met de toekomstige aansluiting van de parkeerbak(ken) van de tweede fase. Thans wordt onderzocht of de parkeergarages van beide fases ontsloten kunnen worden op de bestaande inrit van de eerste fase. De uitstraling van het gebied, met name de mogelijkheid om groen te realiseren, krijgt een positieve impuls indien een tweede inrit achterwege kan blijven. De navolgende uitgangspunten hebben zowel betrekking op de reeds bestaande inrit als de situatie dat voor de tweede fase een eigen inrit dient te worden gerealiseerd.

De parkeergarage heeft voor in ieder geval het laad en losgedeelte, een groot gedeelte een extra doorrijhoogte (3 meter, netto 2,80 meter). Alle gebouwen hebben een laad- en loszone in de garage waar de dagelijkse bezorgingen afgeleverd kunnen worden. Hierdoor worden de verkeersbewegingen op maaiveld beperkt. Voor het zware/grotere verkeer (bussen en vrachtwagens), die incidenteel nodig zijn, wordt het mogelijk gemaakt om langs de lange inritconstructie en de Christian Neefestraat te laden en lossen (behoeft voor de tweede fase nader ontwerp op basis van bouwconfiguratie). De parkeergarage voorziet ook in het parkeren van de bezoekers. Er worden geen parkeerplekken voor auto's in de openbare ruimte opgenomen.

Het maaiveld bovenop de ondergrondse parkeergarage, met minimaal 1 meter gronddekking, ligt op maximaal 1,90 meter + NAP (aan de westkant). Dit sluit aan op de maaiveldhoogte van de eerste fase en ligt 0,90 meter hoger dan het maaiveld aan de west- en zuidzijde (1,00 meter + NAP), 1,20 meter hoger dan de noordzijde (0,70 meter + NAP) en 2,30 meter hoger dan het waterpeil aan de oostzijde (0,40 meter - NAP). Deze maaiveldverschillen zullen in het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage en openbare ruimte meegenomen worden.

4.3.2 Kapel en convict

In de groene uitloper van het Beatrixpark is in 1960 het St. Nicolaascomplex gerealiseerd. Het St. Nicolaascomplex bestaande uit kerk, kapel, convict en het lyceum waren in gebruik als Rooms-katholiek instituut. Op 21 januari 2014 zijn zowel de kapel als convict aangewezen als gemeentelijk monument en wordt het behoud van beide gebouwen beoogd. Het voormalige St. Nicolaascomplex is gesloopt en heeft ruimte gemaakt voor het park.

Kapel en convict kunnen als functie een belangrijke magneetwerking hebben voor de plek en zijn omgeving. Voor een deel functioneren deze gebouwen al zo, maar door een juiste programmatische inkleuring kan de magneetwerking versterkt worden. Dat leidt tot meer aantrekkingskracht en een breder publiek. In de toelichting hieronder wordt aangegeven dat (her)gebruik van bestaande gebouwen in parken een belangrijke reden zijn voor het succes van Amsterdamse parken.

Uit het Grote Groen Onderzoek 2008 (GGO 2008) bleek dat het bezoek aan Amsterdamse parken (aantal en frequentie) explosief is toegenomen. Binnen de Ring was die groei het krachtigst te zien in het Westerpark en Park Frankendael: 350 procent. Dat is te verklaren door de investeringen van de laatste jaren in die parken: zowel in de groene inrichting als in de gebouwen die reeds in het park stonden. De gebouwen zijn gerenoveerd en hebben (nieuwe) functies gekregen die uitnodigen tot een bezoek aan en verblijf in het park.

Daarnaast is het parkgebruik veranderd. Het gaat al lang niet meer alleen om wandelen, fietsen, spelen met de kinderen en van de natuur genieten. Het gaat inmiddels ook om skaten, voetballen, hardlopen, lunchen, picknicken, culturele voorstellingen bezoeken, terrasbezoek en werken. In het Vondel- en Westerpark geeft één op de zeven bezoekers aan wel eens in het park te werken. Parken zijn geen plekken meer om de stad te ontvluchten, maar juist om op een relaxte manier deel te nemen aan het stedelijk leven van alledag.

Blijkens het meest recente grote Groenonderzoek uit 2013 zetten de hiervoor geschetste ontwikkelingen zich voort. Bezoek aan parken binnen de Ring A10 neemt toe en het activiteitenpatroon in parken is nog diverser geworden. Bovendien breidt het gezelschap waarmee men parken bezoekt zich uit: men gaat met de kinderen, alleen, met vrienden of met collega's.

Daarbij komt dat het toenemende bezoek zich spreidt over bijna alle parken binnen de Ring A10. Opvallend is dat het Beatrixpark hierbij achter blijft en, sterker nog, het bezoek aan dit park licht afneemt.

(Her)gebruik van bebouwing ten behoeve van publieke functies is een succesvolle manier gebleken om aan het toegenomen en veranderde gebruik van stadsparken te voldoen. Stadsparken zijn een essentiële vestigingsconditie voor kennisbedrijvigheid. Het behoud van kapel en convict met hun onderscheidende architectonische kwaliteiten en een passende programmering die het voorzieningenniveau in het park versterkt, dragen bij aan de transformatie van het Beatrixpark tot een modern stadspark dat voldoet aan de behoeften en wensen van de stedelijke huishoudens in stadsdeel Zuid en daardoor bijdraagt aan het centrumstedelijke karakter van Zuidas.

Aan de hand van een aantal programmatische en ruimtelijke criteria wordt richting gegeven aan het soort gebruik van de gebouwen.

- Nieuwe functies verrijken het aanbod in het park dusdanig dat het voor verschillende mensen mogelijk wordt om op verschillende momenten om verschillende redenen in het park te zijn. Dat verhoogt bruikbaarheid, levendigheid, veiligheid en imago van het park.
- De gebouwen zijn bij voorkeur publiek toegankelijk en hebben minimaal een publiek toegankelijke

begane grond.

- Met openingstijden zal rekening worden gehouden met de woonomgeving, en het park.
- Voorzieningen moeten ook de in parkgebruik geïnteresseerde leeftijdsgroepen 16 tot 25 en die van 25 tot 45 verleiden tot parkgebruik. Deze groepen zijn nu ondervertegenwoordigd in het Beatrixpark.

Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur

De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is gevraagd om advies uit te brengen over de toegestane functies in de kapel en het convict, aangezien deze gebouwen zich in de Hoofdgroenstructuur bevinden. De TAC is kort gezegd tot het advies gekomen dat het initiatief tot functiewijziging van de kapel en het convict (onder voorwaarden) inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Verwezen wordt naar paragraaf 13.4.2, waarin het advies van de TAC nader wordt besproken.

De functies die bij de kapel en het convict zijn toegestaan, strekken ter behoud van de monumentale panden. Hierbij is het uitgangspunt dat de gebouwen zo veel mogelijk publiek toegankelijk dienen te zijn en publieksaantrekkende functies worden toegestaan. Om deze reden zijn culturele voorzieningen (inclusief galleries) en horeca III en IV toegestaan. Voor deze functies is geen beperking in oppervlakte opgenomen. Op de begane grond van kapel en convict is een beperkte oppervlakte detailhandel (100 m²) toegestaan.

Consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening zijn toegestaan, met uitzondering van de begane grond. Kantoren zijn slechts toegestaan in het convict en voor zover deze ondergeschikt zijn aan de in de pand toegestane functies. Het is uitdrukkelijk niet beoogd om zelfstandige kantoren mogelijk te maken.

4.3.3 Beatrixpark

Groen voor rood

Een belangrijk uitgangspunt van het Uitvoeringsbesluit is het groen voor rood-principe. Dit principe houdt in dat, kort gezegd, in de nieuwe situatie evenveel groen (park) wordt gerealiseerd als ten tijde van het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit het geval was. Met voorliggend bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan het groen voor rood-principe.

Achtergrond

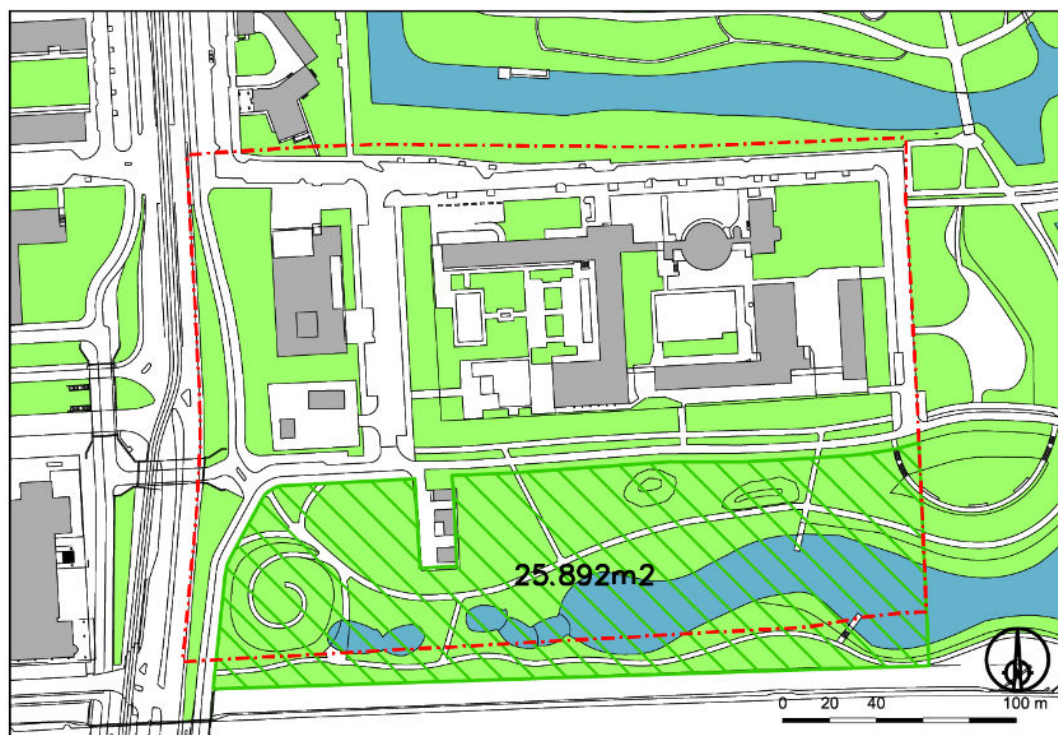
De ambitie voor geheel Beethoven was en is om, zoals verwoord in het Uitvoeringsbesluit, het gebied te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woon- en werkgebied met een uitstekende ligging aan het Beatrixpark. Onderdeel van het programma zijn een school, woningen, kantoren, cultureel-maatschappelijke voorzieningen en bijbehorende parkeerplaatsen. Het verbeteren van de parkrand van het Beatrixpark en de verbindingen door het gebied naar het park zijn essentiële onderdelen van het Uitvoeringsbesluit.

Eén van de uitgangspunten in het Uitvoeringsbesluit Beethoven is daarbij het zogenoemde 'groen voor rood'-principe: "het toekomstige parkoppervlakte dient even groot te zijn als het huidige parkoppervlakte in het plangebied". Voor zowel de gemeente als voor omwonenden en andere gebruikers van het Beatrixpark is dit uitgangspunt van groot belang. Bij het berekenen van het aanwezige parkdeel (groen) is expliciet ook het aanwezige water verstaan. Dit geldt eveneens voor het te realiseren parkdeel, dit betreft zowel de aanleg van groen als de aanleg van water.

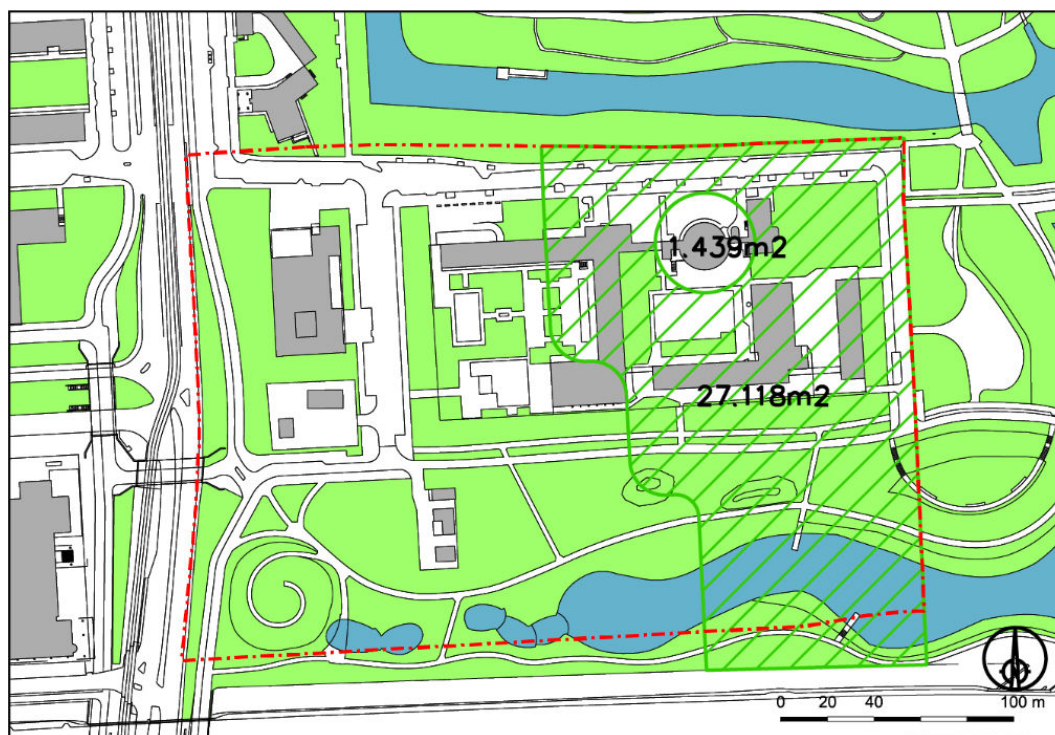
Het groen voor rood-principe is leidend voor het waarborgen van het aantal vierkante meters park. Binnen de grens van het bestemmingsplan Beethoven, eerste fase heeft vooral uitbreiding van het bebouwd oppervlakte plaatsgevonden. De compensatie is reeds voor een aanzienlijk deel aangelegd door sloop van het oude St. Nicolaaslyceum waarvan een groot deel van het terrein ingericht is als park. Dit deel maakt onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan.

Oude situatie

In het Uitvoeringsbesluit Beethoven is uitgegaan van een oppervlakte van 28.000 m² groen in de destijds bestaande situatie. Om na te gaan hoeveel m² moet worden gecompenseerd is nogmaals het groen uit het Uitvoeringsbesluit berekend. Na deze herberekening, inmiddels al een tijd geleden, bleek dat de m² groen niet correct zijn weergegeven in het Uitvoeringsbesluit. De destijds bestaande situatie is 25.892 m² en de toekomstige situatie zoals opgenomen in het Uitvoeringsbesluit is 27.100 m². Uitgangspunt voor het groen voor rood principe is minimaal 25.892 m² groencompensatie in plaats van 28.000 m².



Kaart oude bestaande situatie herberekend

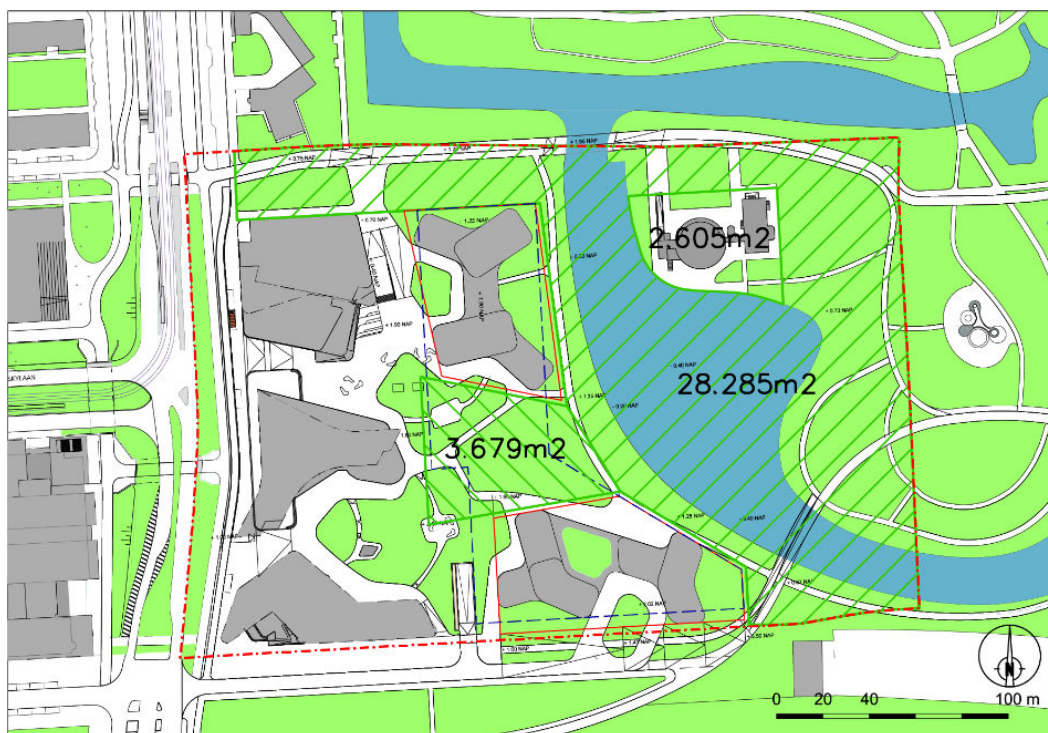


Kaart oude nieuwe situatie herberekend

Nieuwe situatie

In de onderstaande afbeelding is een zoekgebied rondom de kapel en het convict getrokken. Binnen dit zoekgebied met een oppervlakte van 2.605 m² valt het bebouwd oppervlakte van de kapel en het convict (circa 700 m²) en ligt een zoekruimte waarvan maximaal 1.425 m² mag worden ingezet als 'buitenruimte' voor de toekomstige voorzieningen. Het overige deel maakt onderdeel uit van het park. In paragraaf 4.5.2 wordt nader op de oppervlakte van de buitenruimte behorende bij kapel en convict ingegaan.

Het parkdeel heeft een oppervlakte van 28.285 m², inclusief de wateropgave. Het water maakt onderdeel uit van het park en dus 'groen' zoals ook in het Uitvoeringsbesluit beschreven. Het gebied, welke een groene invulling krijgt, tussen kavel 2 en 6&7 heeft een oppervlakte van 3.679 m². Deze grenst aan het parkdeel en sluit aan op de maaiveldinrichting van de eerste fase.



Kaart met afmetingen van 'groen' en 'rood' in de nieuwe situatie.

Aan het compensatie-principe voor het groene parkdeel wordt met een oppervlakte van 28.285 m², ruim voldaan. Er wordt ook voldaan aan het verkeerd opgenomen oppervlakte uit het Uitvoeringsbesluit Beethoven 2007.

4.4 Stedenbouwkundige aspecten

4.4.1 Ontwikkelingsgebied Beethoven, tweede fase

Evenals de eerste faseontwikkeling van het gebied Beethoven, wordt voor de tweede fase voorzien in de realisatie van solitaire compacte gebouwen. De open en complexe vorm van de gebouwen zorgt voor interessante zichtrelaties met het park. Door het niet bebouwen van kavel 4 komen alle gebouwen, ook die van de eerste fase, in een U-vorm te staan met in het midden een groen ingerichte openbare ruimte. Deze draagt ook bij aan de in het Uitvoeringsbesluit opgenomen zichtlijnen van oost-west en visa versa. Het gaat om zones die vrij zijn van (zichtbelemmerende) bebouwing. Groen in de vorm van struiken en bomen is wel toegestaan. Het doel van deze zichtlijnen is het creëren van een visuele ruimtelijke koppeling tussen het Beatrixpark en het stedelijk gebied Zuidas.

Bebouwd

De gebouwen staan met de voeten in/aan de openbare ruimte en aan de oostkant zelfs in het park. Om dit te bereiken is voor de uit te geven kavels een maximum te bebouwen gebied opgenomen dat gelijk is aan 60% van de oppervlakte van de bouwkavel. De overige 40% zal ingericht worden door de gemeente met een zo groen mogelijke inrichting aansluitend op het omliggende maaiveld.

Bouwhoogte

Voor wat betreft de bouwhoogte wordt aansluiting gezocht bij de bestaande en in ontwikkeling zijnde bebouwing ten westen van het plangebied en met de verdere omgeving. Om die reden zijn binnen het

plangebied twee van elkaar te onderscheiden zones aangegeven met verschillende maximale bouwhoogtes. Daarbij geldt voor het noordelijk deel van het plangebied, kavel 2, een bouwhoogte van maximaal 30 meter, en de noordwestelijke hoek 18 meter. Het zuidelijk deel langs de A10, kavel 6&7, mag een bouwhoogte hebben van 60 meter (westelijke zijde, kavel 6) en 70 meter (oostelijke zijde, kavel 7). De bouwhoogten zoals hierboven genoemd zijn gerekend vanaf NAP. De bouwhoogte aan de zuidzijde loopt op vanaf het AkzoNobel kantoor richting het park en de toekomstige tunnelmond.

Buitenruimte

In de eerste fase ontwikkeling zijn zogenoemde focusruimten gerealiseerd. Deze bevinden zich op de kruisingen van de bouwvelden. Hier is aan de noordzijde ruimte voor de buitenruimte voor de scholieren van het St. Nicolaaslyceum en aan de zuidzijde uitloopruiimte 'tuin/terras' voor de twee kantoorgebouwen. De tweede fase zal hierop aansluiten en maakt van deze ruimten meer één buitenruimte.

Parkeeroplossingen

Evenals in de eerste fase zal het parkeren uitsluitend ondergronds plaatsvinden. Om bovenop de parkeergarage het groene karakter te kunnen realiseren is een minimale gronddekking van 1,50 meter vereist. Dit met uitzondering van de gronden waar gebouwen boven maaiveld/parkeergarage worden gerealiseerd.

Het fiets- en bromfietsparkeren moet inpandig en gebruiksvriendelijk opgelost worden. Dit betekent dat de ruimte makkelijk toegankelijk (bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte) moet zijn. Dit geldt ook voor bezoekersparkeren.

Bereikbaarheid

De Christian Neefestraat is de ontsluitingsweg voor autoverkeer. Deze weg wordt als een (maximaal) 30km/u weg ingericht na realisatie van de tweede fase. Aan deze weg liggen ook de entree(s) van de parkeergarage(s) welke een extra doorrijhoogte hebben voor klein vrachtverkeer. De eenrichtingsinrit parallel aan de Beethovenstraat (ventweg) voorziet in het voorrijden (taxi's) en het incidenteel laden en lossen van zwaarder vrachtverkeer.

Aan de noordzijde (Prinses Irenestraat) ligt de hoofdroute voor fietsers. De nu door het gebied heen lopende fietsroute (over Beethovenplein) zal na realisatie van het Zuidasdok worden heroverwogen. De fietsroutes sluiten logisch aan op de fietsentrees welke in de gebouwen van de tweede fase opgenomen worden.

4.4.2 Kapel en convict (klooster)

De kapel en het convict hebben een bijzondere architectonische waarde vanwege de esthetische kwaliteiten van de hoofdvorm, het detail, en de combinatie hiervan. De kapel is laag en rond en het convict is hoog en rechthoekig. De kapel is van beton en het convict van baksteen. Deze contrasten maken dat deze gebouwen een fraaie ruimtelijke werking hebben tot elkaar en door hun onderscheidend karakter toch een eenheid vormen.



Kapel (voorgond) en convict

De kapel en het convict vormen als twee losstaande elementen met een heldere geometrische vorm een ensemble. Het vrijhouden van de beide gebouwen ten opzichte van elkaar is een belangrijke stedenbouwkundige kwaliteit. De gebouwen zijn monumentaal en mogelijke aanpassing aan en uitbreiding van de gebouwen worden met respect voor het architectonisch karakter en monumentale waarde uitgevoerd.

Convict (klooster)

Het convict karakteriseert zich door zijn rechthoekige vorm, stapeling van functies en trappartij met afgeronde hoeken. De hoofdstructuur met aan de oostzijde de trap en kleine vertrekken, de middengang die voor de ontsluiting zorgt en de grote vertrekken aan de westzijde is nog grotendeels intact. De indeling van de verschillende verdiepingen is, met uitzondering van de zesde verdieping, in de loop der tijd sterk gewijzigd.

Bijzonder is de gevelindeling met vensters van ongelijke vorm die het belang van de daar achterliggende ruimtes (leraren, theologanten, gemeenschappelijke ruimtes) aangeven en door deze onregelmatige plaatsing het vlakke, gesloten karakter van de vormgeving benadrukken. Kenmerkend voor de architectuur is de 'vierkanten' bakstenen gevel en de vormgeving van de vensters met afgeronde bovenranden, de stalen ramen en de diepliggende vensterbanken. De entreepartij aan de noordzijde heeft een extra verbijzondering door een extra venster en een natuurstenen plaat met naam van het convict.

De indeling van de vertrekken is in de loop der tijd behoorlijk gewijzigd. De wanden en plafonds van de vertrekken zijn overwegend wit geverfd. De oorspronkelijk afwerking is op sommige plaatsen nog aanwezig zoals:

- De sculpturale trap in het trappenhuis met houten trapleuningen en houten afdek-lat op de zigzaggende trapwand.
- Natuurstenen vensterbanken.

- Natuursteengebruik in binnenkomsthal en een met grijsgroen natuursteen bekleed muurtje en een wand met bruin geglaazuurde vierkante tegels.
- De bordestrap met ijzeren trapleuning.
- De westelijk gangwand op de eerste verdieping met de oorspronkelijke, bruin geglaazuurde vierkante tegels.
- De oorspronkelijke, blauwe betegeling van de sanitaire ruimtes is deels aanwezig;
- De oranje geschilderde deur naar het trappenhuis is oorspronkelijk.

Kapel

De ronde vorm van de kapel en het contrast tussen de transparant gehouden onderbouw en de gesloten introverte bovenbouw met diepliggende geperforeerde vensters, maken het gebouw uniek. Door de glazen onderbouw en de ruw afgewerkte betonnen wand met terra nova van de bovenbouw ontstaat een sterk contrast met het metselwerk van het convict. Kenmerkend is het duidelijk laten uitkomen van het verschil in functie tussen trapportaal en kapel. De huidige hoofdingang dateert uit 2005-2006 en behoort niet tot de monumentale waarde van de kapel.

Van de onderbouw is de indeling in veertien nissen, die ook een constructieve functie hebben, van belang. De indeling van de volledig open bovenruimte de eigenlijke kapelruimte is nog in tact.

De altaren in de kapel en de nissen op de begane grond zijn inmiddels verdwenen, maar de ruimtewerking en de architectonische vormgeving van de kapel als geheel zijn nog goed herkenbaar. De latere toevoegingen doen hieraan geen afbreuk, maar hebben zelfs het contrast tussen de begane grond en de bovenverdieping verder versterkt. Hieronder een aantal kenmerkende elementen van de kwaliteit van het interieur:

- Van de verbindingsgangen naar de overige gebouwen van het complex is alleen de verbinding met het convict nog intact.
- Voor de onderbouw is de indeling in nissen van belang. De bakstenen wand die de nissen van de omloop scheidde is verdwenen, waardoor de wisselwerking met buiten sterker is geworden.
- Aan de achterzijde zijn de oorspronkelijke vensters nog aanwezig.
- In de eigenlijke kapelruimte is de serene sfeer die opgeroepen wordt door het bovenlicht in het naar het midden toe hellende dak en het licht dat door de diepliggende vensters in de buitenwand binnenvalt, van hoge kwaliteit. De lantaarn die over de centrale opening is geplaatst verwijst naar belangrijke historisch voorbeelden uit de renaissance.

Aanpassings- en uitbreidingsmogelijkheden

Met inachtneming van bovengenoemde kernwaarden van de twee gebouwen is, in overleg met Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), een aantal vrijheden en kansen voor mogelijke aanpassing(en), intern of extern, opgenomen. Het vroegere 'besloten' gebruik van de gebouwen maakt dat deze niet direct geschikt zijn voor een nieuwe functie. De gebouwen komen vrij in het park te staan, liggend aan het water, en dragen bij aan de levendigheid van het park. Een nieuwe programmatistische invulling vraagt om aanpassing(en) van de gebouwen.

In 2005-2006 zijn de gebouwen op bescheiden wijze gerenoveerd ten behoeve van de herbestemming tot designmuseum en centrum voor mode en creatie. Deze verbouwing heeft hoofdzakelijk betrekking gehad op het interieur. Naast het interieur is aan de noordzijde van het convict een vluchttrappenhuis geplaatst en heeft de kapel aan de noordwestzijde een nieuwe entree met hellingbaan gekregen. Tegenwoordig zijn de ruimten in het convict in gebruik als ateliers en kantoren en in de kapel zit een horeca onderneming en expositieruimte.

Om nieuwe functies in de toekomst voor beide gebouwen, welke in een totaal nieuwe context komen te staan, mogelijk te maken zijn beperkte aanpassingen aan de gebouwen mogelijk. Bij de renovatie in 2006 heeft de onderbouw van de kapel al een transparanter karakter gekregen. De zuidzijde van de

gebouwen komen aan het water te liggen en zullen een prominente positie krijgen in het park.

De in 2006 toegevoegde entree behoort niet tot het monumentale deel en kan gewijzigd worden. Alle aanpassingen aan of in de gebouwen worden in afstemming met BMA ontwikkeld.

Bereikbaarheid kapel en convict

Langs de gebouwen ligt een hoofdnetfietsroute die van de Beethovenstraat naar de Europaboulevard loopt. Beide gebouwen zijn uitsluitend incidenteel via de Prinses Irenestraat bereikbaar voor laad- en losverkeer (uitsluitend vanaf de Beethovenstraat). Daarnaast kunnen nooddiensten en onderhoudsvoertuigen via deze route de gebouwen en het park bereiken. De gebouwen worden vanuit verschillende richtingen aangetakt op het voetpadennetwerk van het park.

4.4.3 Beatrixpark

Het Beatrixpark is een oase van rust en groen midden in de dynamische Zuidas. Bezoekers gebruiken het park op een verschillende manier, bijvoorbeeld voor een wandeling, een lunch of om er doorheen te fietsen. Samen met bewoners gebruikers en leerlingen ('co creatie') is een nieuw ontwerp gemaakt voor het zuidelijk deel van het park. Er is in een viertal workshops invulling gegeven aan het ontwerp. Inmiddels is het ontwerp dat ten grondslag ligt aan de co creatie aangelegd. In het beplantingsplan is gebruik gemaakt van inheemse planten, waarbij gestreefd is naar een afwisselend beeld. Kleur, bloesem en de beleving van de seizoenen zijn hierbij belangrijk. Nu is het wachten tot het gaat groeien.



Kaart inrichting park, november 2016

Bij de herinrichting van het zuidelijk deel van het Beatrixpark is geanticipeerd op de komst van het onder de grond brengen van de rijbanen van de A10. Het zuidelijk deel van het park, met een aantal belangrijke fietsverbindingen, zal intensiever gebruikt worden.

4.5 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.

4.5.1 Kavel 2 en kavel 6&7

Kavel 2

Het maximale programma voor kavel 2 is 15.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). De kavel mag voor maximaal 60% (zijnde 2.511 m²) bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 30 meter + NAP, en de noordwestelijke hoek maximaal 18 meter + NAP. Het maaiveld van de hoeken van de kavel mogen tot een hoogte van twee volledige bouwlagen boven maaiveld niet bebouwd worden. Voor de kavel gelden voor alle windrichtingen eisen met betrekking tot het inspringen van het gebouw terug van de bestemmingsgrens.

Kavel 6&7

Het maximale programma voor kavel 6&7 is 27.000 m² bvo. De kavel mag voor maximaal 60% (zijnde 2.935 m²) bebouwd worden met een maximale bouwhoogte van 60 meter + NAP voor het westelijk deel van de kavel en 70 meter + NAP voor het oostelijk deel. Kavel 6&7 zijn twee losstaande ontwikkelingen die alleen in de plint, tot een hoogte van maximaal 6 meter + NAP, met elkaar verbonden kunnen worden. Per kavel gelden nog beperkingen in de bouwhoogte ten gunste van de bezonning van de openbare ruimte ten noorden van de kavel. Bij deze kavel moet rekening gehouden worden met het geluid van de A10 Zuid.

Algemeen

Het niet bebouwde deel van de kavels wordt toegevoegd aan de buitenruimte, waardoor wordt gewaarborgd dat een geleidelijke overgang ontstaat van de bebouwing naar de openbare ruimte. Ook blijven met het onbebouwd laten van deze kavel, alle gebouwen een zichtlijnen behouden met het park. In de ruimte tussen kavel 2 en kavel 6&7 wordt openbaar groen voorzien. Deze tussenruimte is circa 3.679 m² groot.

4.5.2 Convict en kapel

In de Gemeenteraad van 11 september 2013 is de motie (motienr. 716) van de raadsleden Van Doornick, Van Drooge en Verbeet inzake het aanwijzen van het convict en kapel als gemeentelijk monument aangenomen. In de motie wordt het College van burgemeester en wethouders opgedragen:

1. in het op te stellen bestemmingsplan voor het gebied het autoluwe karakter van de Prinses Irenestraat te waarborgen en geen extra parkeerplaatsen op het maaiveld toe te staan.

In onderhavig bestemmingsplan heeft de Prinses Irenestraat de bestemming Groen - 1 (artikel 4) gekregen. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend voet- en fietspaden welke mede kunnen worden gebruikt ten behoeve van het bevoorradingsverkeer voor kapel en convict. Autoverkeer, met uitzondering van bevoorradingsverkeer, en parkeervoorzieningen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. De Prinses Irenestraat - voor zover gelegen binnen de grenzen van onderliggend bestemmingsplan - krijgt een autoluwe karakter. Het convict en de kapel hebben de bestemming Gemengd (artikel 3) gekregen. Ook binnen deze bestemming zijn parkeervoorzieningen niet toegestaan.

2. in het op te stellen bestemmingsplan geen extra verharding buiten de bestaande 735 m² rond het convict toe te staan.

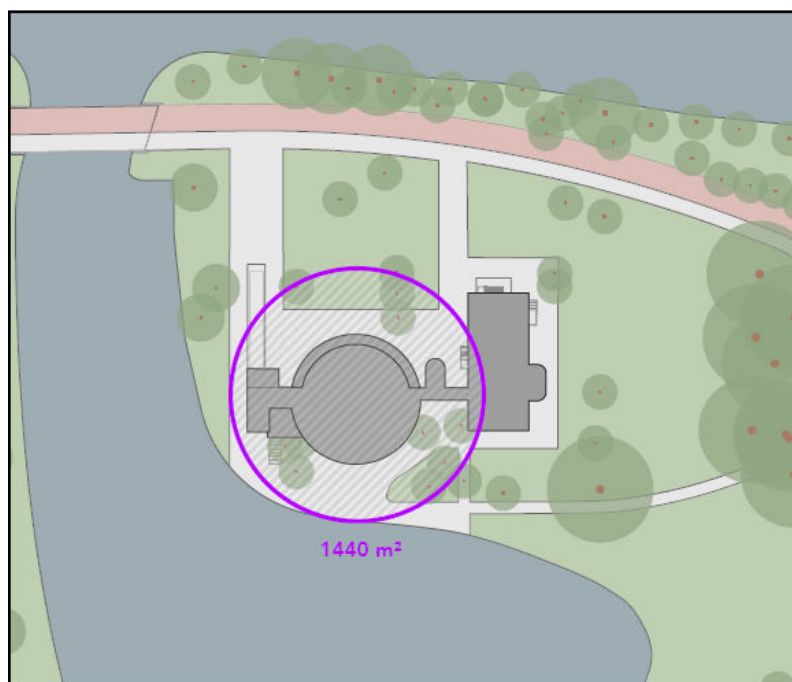
In het kader van het groen voor rood principe is in het plangebied Beethoven tweede fase rekening gehouden met het behoud van het convict met een extra verhard oppervlakte van 735 m². Voor de kapel was al een contour opgenomen van 1.439 m². Zie voor een verdere toelichting van het 'groen voor rood'-principe paragraaf 4.3.3.

In het bestemmingsplan worden verschillende functies toegestaan als invulling van kapel en convict, vastgelegd met de bestemming Gemengd. Gedacht kan worden aan culturele voorzieningen, maatschappelijke en consumentverzorgende dienstverlening, horeca, galerie en beperkte detailhandel, waarvan een aantal functies op de begane grond zijn uitgesloten ofwel in oppervlakte zijn beperkt. Achterliggende gedachte is dat deze functies een bijdrage te leveren aan het publieke karakter van het gebied of daaraan in elk geval geen afbreuk doen. Met name voor wat betreft de kapel geldt als uitgangspunt dat de functie een openbaar karakter heeft.

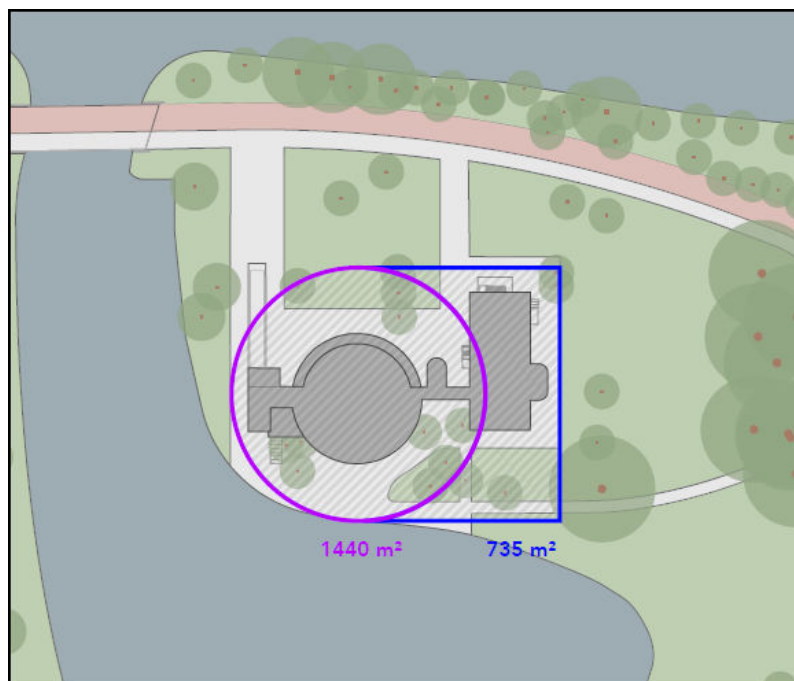
Alle aanpassingen aan of in de gebouwen worden in afstemming met Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) en Zuidas ontwikkeld. Hieronder worden per gebouw de uitbreidingsmogelijkheden aangegeven. Ook worden de mogelijkheden voor het gebruik en bebouwing van de buitenruimte aangegeven.

Buitenruimte

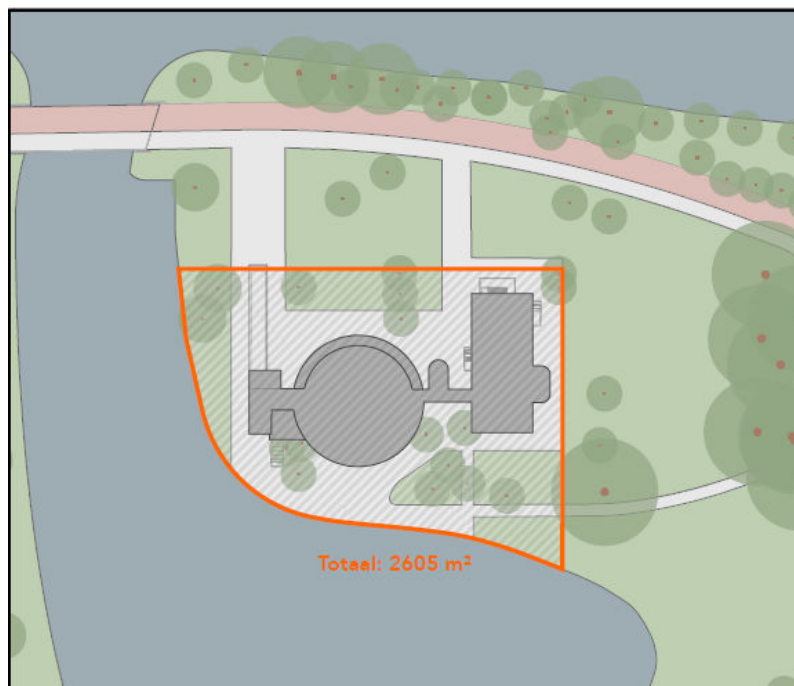
In het deel grenzend aan de kapel, bestemd als Groen - 2, kan maximaal 1.425 m² van het oppervlakte gebruikt worden als buitenruimte voor de functies die zich vestigen in de kapel of het convict. Maximaal 750 m² hiervan mag worden gebruikt ten behoeve van een ongebouwd terras.



Uitvoeringsbesluit: bebouwing inclusief buitenruimte (alleen kapel) totaal 1.440 m².



Na besluit tot behoud van convict inclusief buitenruimte (conform motie): totaal 2.175 m² (waarvan 750 m² bebouwd en 1.425 m² buitenruimte).



Regeling in bestemmingsplan: een zoekgebied van 2.605 m², waarbinnen maximaal 750 m² bebouwd en maximaal 1.425 m² mag worden gebruikt als buitenruimte.

4.5.3 Beatrixpark

In voorliggend bestemmingsplan is niet alleen het plangebied uit het Uitvoeringsbesluit Beethoven opgenomen, maar ook dat deel van het Beatrixpark dat tussen Beethoven en Amsterdam RAI in ligt, voor zover dit behoort tot het grootstedelijk projectgebied Zuidas.

Alle gronden die onderdeel uitmaken van het park krijgen een bestemming Groen - 1. Deze gronden breiden zich uit tot aan de noordelijke entree vanaf de Beethovenstraat. Door het vervallen van de ontsluitingsweg aan de noordzijde van het project Beethoven is de mogelijkheid ontstaan deze entree onderdeel te laten zijn van het park. De Prinses Irenestraat wordt afgewaardeerd naar fietspad (hoofdnet) met voetpad. Wel is het fietspad, uitsluitend binnen venstertijden, te gebruiken voor de bevoorrading van de kapel en het convict en onderhoudsvoertuigen voor het park. Middels de groenbestemming Groen - 1 wordt het 'groen voor rood'-principe gewaarborgd.

Hoofdstuk 5 Relatie met ontwikkeling Zuidasdok

5.1 Tracébesluit Zuidasdok

Werkterrein

Zoals reeds vermeld, is een deel van het park bij het Tracébesluit Zuidasdok aangewezen als gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - tracéwet'. Overeenkomstig artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok gaat het hier om tijdelijke maatregelen en voorzieningen.

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

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

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

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

Over deze zoekgebieden voor werkterreinen is in de toelichting bij het Tracébesluit aangegeven dat waar deze niet samenvallen met een maatregelvlak voor de situatie na de realisatie van het Tracébesluit, de aanduiding als zoekgebied voor een werkterrein de bouw- en gebruiksmogelijkheden op grond van het vigerende planologische kader (bestemmingsplan, beheersverordening of Wabo-afwijkingsbesluit) onverlet laat. Na voltooiing van de werkzaamheden worden de tijdelijke maatregelen en voorzieningen ongedaan gemaakt en herleeft de oude bestemming. De inpassingsplicht van artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet is in deze situaties niet van toepassing.

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

Geluid

De realisatie van Zuidasdok is een belangrijke verbetermaatregel als het gaat om het terugdringen van geluid vanwege de A10. In paragraaf 8.4.1 wordt verder ingegaan op de geluidsbelasting van de A10.

Hoofdstuk 6 MER Zuidas - de Flanken

6.1 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 7 tot en met 15 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.

6.2 Regelgeving

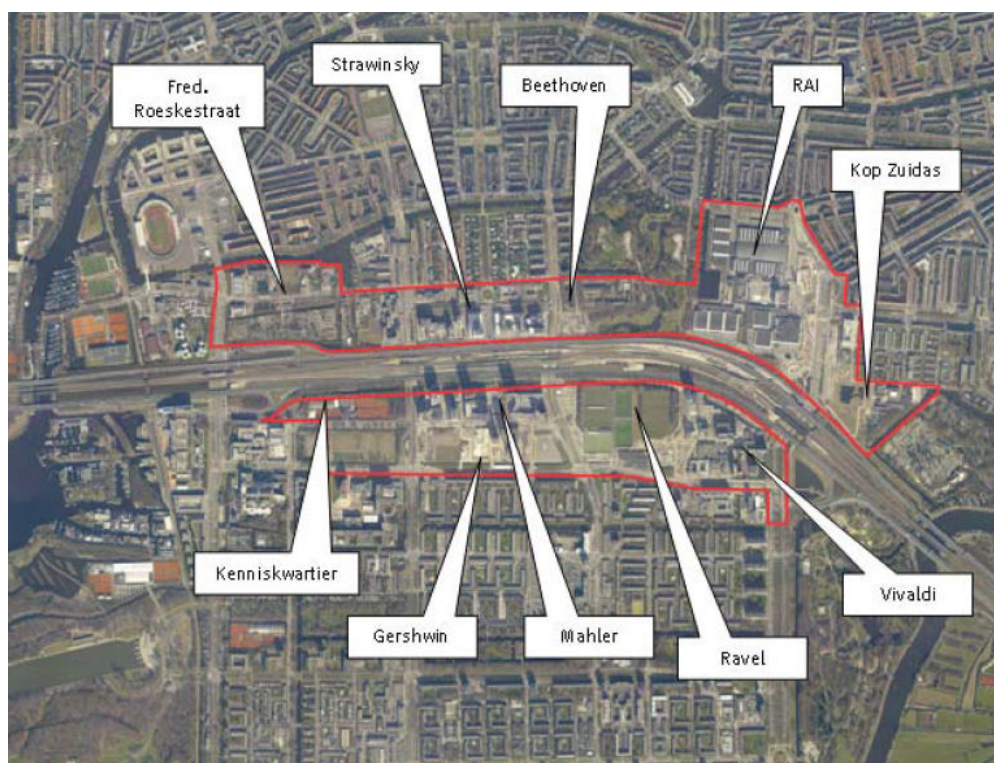
Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid 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 echter een MER uitgevoerd, resulterend in het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlage 1 en 2. Met de uitkomsten daarvan wordt ook met voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

6.3 MER Zuidas- de 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

6.3.1 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.

6.3.2 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	-
	Wegverkeerslawaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	--	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische trefkans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
Obstakelvrije zone	0	0	0	

Effectbeoordeling

Voor de criteria 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 meer uitgebreid paragraaf 7.2). 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 8).

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.

6.4 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 7 Verkeer en parkeren

7.1 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 ontwikkeling van de totale Zuidas 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 en 2014 zijn uitgevoerd. Uit de (mede) ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan uitgevoerde actuele Verkeersstudie voor de Zuidas blijkt dat zich als gevolg van de meest actuele versie van het ontwikkelprogramma voor de Zuidas geen nieuwe knelpunten zullen optreden. Aanvulling of aanpassing van de reeds voorziene maatregelen is dan ook niet nodig.

Om de programmatische aanpak en de bereikte resultaten toe te lichten wordt eerst een samenvatting gegeven van de eerdere verkeersonderzoeken. Daarna worden de uitkomsten van de Verkeersstudie Zuidas 2014 behandeld. Tevens wordt het samenwerkingsverband van de Taskforce en de afspraken van het Convenant nader toegelicht. Daarna wordt in in dit hoofdstuk ingegaan op andere verkeer gerelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en parkeren.

7.2 Verkeersbeleid

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

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

7.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

De programmatische aanpak zoals die tot op heden is gehanteerd, kent 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, 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 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 een potentiële knelpunt wordt aangepakt voor het knelpunt zich zou voordoen. Het actieplan is door de Gemeenteraad vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur, vastgesteld door de Gemeenteraad 14 juli 2011). Vervolgens is ook met de daadwerkelijke aanpak van de knelpunten begonnen.

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

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 immers reeds bekend.

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

Onder andere ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is in 2017 een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd, rekening houdend met het actuele ontwikkelprogramma en de eerder vastgelegde maatregelen. Op de bevindingen van dit onderzoek zal hieronder in paragraaf 7.2.4 meer uitgebreid worden ingegaan.

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 de verkeersstudie 2017 in paragraaf 7.2.3 eerst kort een inhoudelijk overzicht worden gegeven van de daaraan voorafgaande studies.

7.2.3 Voorgaande onderzoeken

7.2.3.1 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.

7.2.3.2 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 7.2.5 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen.

7.2.3.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

De Verkeersstudie Zuidas 2011 is 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. In de Verkeersstudie 2013 is beoordeeld of de maatregelen uit het Actieplan nog toereikend en/of noodzakelijk waren. In de Verkeersstudie 2013 zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden, voor zover nog niet genomen, als reeds genomen betrokken. Uitgegaan werd van een eindjaar 2023.

Geconstateerd is dat zich, ten opzichte van de in het actieplan reeds gesignaleerde te verwachten knelpunten, naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties 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:

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

In paragraaf 7.2.5 wordt ingegaan op de stand van zaken van het nemen van maatregelen.

7.2.3.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

In 2015 heeft met de afronding van de Verkeersstudie Zuidas 2014 wederom een actualisatie van de onderzoeken plaatsgevonden (zie 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 gewijzigd ruimtelijk programma.

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

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid:

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord:

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

De kruising De Boelelaan Oost / Van Leyenberglaan / Beethovenstraat

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

De kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost:

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

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

- Op de De Boelelaan Oost, bij de kruising met de Europaboulevard zijn drie rechtsafvakken nodig in plaats van de voorziene twee. Ook moet op de Europaboulevard (tussen de De Boelelaan en de oprit A10) een extra opstelvak worden gerealiseerd. Verder zijn er ook drie linksafvakken nodig op

de Europaboulevard richting de aansluiting van de s109-zuid, en vervolgens drie opritvakken op de s109-zuid. Nadat de aanpassingen aan de s109-zuid uitgevoerd zijn, kunnen de Europaboulevard, en de De Boelelaan worden aangepast.

Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan:

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

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

7.2.4 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling (waar het programma uit voorliggend bestemmingsplan onderdeel van uit maakt) is opgenomen, gereed gekomen (bijlage 7). Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA).

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

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

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

- In het Verkeersonderzoek Zuidas 2013 is geconstateerd dat de kruising De Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.
- In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / De Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.
- Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de De Boelelaan Oost richting de oprit s109-zuid van de A10 ondermaats kan zijn bij drukte op de A10-zuid. Dit is het gevolg van de zogenoemde Toerit Dosseerinstallatie (TDI) die de hoeveelheid verkeervanaf het stedelijk wegennet beperkt om de doorstroming op de A10 op gang te houden. In het onderzoek werd geconstateerd dat de op dat moment enige manier om dit te doen is door middels een werkgeversaanpak te sturen op minder autogebruik tijdens de spits. Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd biedt voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.
- In het Verkeersonderzoek 2014 zijn allereerst aanvullende maatregelen beschreven voor de kruisingen van respectievelijk de Beethovenstraat, de De Klencke en de Vivaldistraat met de De Boelelaan Oost. Voor al deze maatregelen geldt dat ze momenteel worden uitgevoerd in de verbreding van de De Boelelaan Oost.
- Daarnaast is gesignaleerd dat op langere termijn een derde rechtsafvak nodig is vanaf de De Boelelaan Oost richting de s109-zuid. Deze maatregel kan op zijn vroegst worden uitgevoerd als in

het kader van Zuidasdok de verbrede oprit wordt opgeleverd. Technisch en ruimtelijk zijn reserveringen gemaakt binnen het profiel van de weg bij de huidige uitvoering, zodat de verbreding gemakkelijk kan worden uitgevoerd.

- Er is ook becijferd dat een extra rechtsafvak vanuit de Gustav Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte als gevolg van de bouwontwikkelingen nabij het kruispunt en de verkeersveiligheid van andere verkeersstromen (voetgangers en fietsers). Zodra de ruimte beschikbaar is worden tellingen gehouden en een schouw georganiseerd om de noodzaak van de maatregel nogmaals te toetsen. Tevens wordt gestreefd naar het zo snel mogelijk volledig maken van de kruising Mahlerlaan / Parnassusweg, welke het probleem structureel oplost.
- Tot slot zijn twee maatregelen benoemd die noodzakelijk zijn rondom de opritten van de s108 bij de Amstelveenseweg. Enerzijds het 'omklappen' naar de westzijde van de oprit s108-noord en anderzijds het toevoegen van een extra rechtsafvak vanaf de Amstelveenseweg richting de s108-zuid. Deze zijn beide afhankelijk van de uitvoering van Zuidasdok en worden meegenomen of gekoppeld aan de uitvoering daarvan.

7.2.4.2 Conclusies verkeersstudie 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 7 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Algemeen beeld

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

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

Specifieke aandachtspunten

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

wenselijk is). De aandachtspunten zijn:

- Stijgende reistijden (met name aan de westzijde van Zuidas) gebied uit tijdens de avondspits. Aangezien hier infrastructureel niet veel aan te doen is, wordt aanbevolen om samen met werkgevers nog meer inzet te plegen op gedragsverandering van werknemers.
- De kruising Mahlerlaan / Parnassusweg voor voetgangers aan de zuidzijde werkt volgens de normen maar biedt niet het comfort dat we eigenlijk zouden willen. Dit is met name van belang voor de voetgangersstroom tussen station Amsterdam Zuid en VU/VUmc, en dient in een breder perspectief te worden bekeken.
- De kruising Van der Boechorststraat / De Boelelaan is behoorlijk verzadigd en druk als gevolg van toenemend autoverkeer van en naar het huidige VU-terrein na herontwikkeling. Dit kan infrastructureel worden verlicht, of door goed te kijken naar de ontsluiting van het toekomstige herontwikkelde VU-terrein.
- Tot slot dient aandacht te worden besteed aan de koppeling tussen de verschillende kruisingen van de De Boelelaan West. Hier dient te worden gezocht naar een manier om zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.

Specifieke knelpunten

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

Proces en maatregelen

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

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

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

7.2.5 Stand van zaken maatregelen

Inmiddels zijn de meeste maatregelen zoals in het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 aangegeven reeds genomen. De verbreding van de De Boelelaan Oost zal binnenkort in uitvoering gaan. De aanpassingen aan de afrit s109-noord is uitgevoerd. De 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 Verkeersstudie 2013 naar voren kwamen, zijn de aanpassingen aan de Van der Boechorststraat / Mahlerlaan / De Boelelaan aan de noord- en zuidzijde van de kruising uitgevoerd. Aanpassingen op de Van der Boechorststraat zijn afhankelijk van de ontwikkelingen bij het VUmc en het VU-terrein ten zuiden van de De Boelelaan West.

Voor wat betreft de s109-zuid stelde de Verkeersstudie Zuidas 2013 geen fysieke maatregelen voor, maar gedragsverandering. Daaraan werkt de Taskforce Bereikbaarheid. Uit de Verkeersstudie Zuidas 2014 kwam echter alsnog de noodzaak voor een derde opritvak naar voren (i.c.m. derde rechtsaffer 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 Verkeersstudie Zuidas 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 op basis van de inzichten uit de Verkeersstudie Zuidas 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 de aannemer van Zuidasdok.

Aanpassing van de Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan moet nog worden gepland. Deze werkzaamheden worden afgestemd op de werkzaamheden voor 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.

7.2.6 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 7.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is de

internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken, en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoog stedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

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

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

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

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

7.3 Autoparkeren

7.3.1 Parkeerbalans Beethoven

In het Uitvoeringsbesluit wordt voor het gehele gebied Beethoven (dat wil zeggen met inbegrip van Beethoven, eerste fase) voorzien in gezamenlijke parkeervoorzieningen. Door deze combinatie/dubbel gebruik kan efficiëntie, een hoger niveau van beheer, service en veiligheid ontstaan. De garages moeten door de aanwezigheid van verschillend publiek, maar ook vanwege het feit dat de functies in de garage entrees krijgen, worden opgevat als een publiek domein.

Uitvoeringsbesluit

In het Uitvoeringsbesluit Beethoven is van de volgende uitgangspunten uitgegaan. Conform Zuidasbeleid bedraagt de parkeernorm voor woningen 1,25 parkeerplaats per woning (inclusief 0,25 pp bezoekersparkeren). Voor de berekening van de parkeerbalans in Beethoven is als aanname genomen dat de (toekomstige, in de tweede fase te ontwikkelen) gemiddelde woninggrootte in het gebied 125 m² bedraagt. Voor kantoren geldt de A-norm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo. Voor voorzieningen is voor de parkeerbalans uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Programma		Norm	Aantal parkeerplaatsen
Wonen	30.000 m ²	1,25 pp. per woning	300
Kantoren	30.000 m ²	1 pp. per 250m ²	120
Voorzieningen	27.000 m ²	1 pp. per 100 m ²	270
Totaal	87.000 m ²		690

Bij het bepalen van de oorspronkelijke parkeerbalans Zuidas is uitgegaan van 206 bestaande parkeerplaatsen in Beethoven: 196 op straat en 10 op eigen terrein. Deze zullen uiteindelijk allemaal verdwijnen. Per saldo komt uitvoeringsbesluit aldus uit op 690 – 206 = 484 extra parkeerplaatsen, te realiseren in een ondergrondse parkeervoorziening. Op maaiveld worden net als elders in de Zuidas geen parkeervergunningen afgegeven. Ook het bezoekersparkeren wordt opgevangen in de ondergrondse garage(s).

Beethoven, eerste fase

Ten behoeve van de ontwikkeling van de eerste fase (met een programma van circa 44.000 m² bvo) en vooruitlopend op de tweede fase zijn maximaal 265 parkeerplaatsen toegestaan, waarbij uit is gegaan van de parkeernormen uit het Uitvoeringsbesluit. Voor de realisatie van het St. Nicolaaslyceum is een lagere parkeernorm gehanteerd, aangezien deze onderwijsfunctie een lagere parkeerbehoefte kent dan andere (commerciële) voorzieningen. Ongeveer 65 van de genoemde 265 parkeerplaatsen zijn bestemd voor publiek gebruik.

Na het Uitvoeringsbesluit Beethoven uit 2007 heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan dat invloed heeft op de (berekening van de) parkeerbalans van Beethoven.

In het Uitvoeringsbesluit is uitgegaan van één parkeergarage voor zowel de eerste als de tweede fase. Met onderliggend bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgehouden om de parkeergarage van de tweede fase (deels) aan te sluiten op de parkeergarage van de eerste fase, en gebruik te maken van de reeds bestaande in- en uitrit. Hier is bij het ontwerp van de parkeergarage van de eerste fase ook rekening mee gehouden.

Door de beslissing van de Gemeenteraad tot het behoud van het convict is circa 2.000 m² bvo aan voorzieningen toegevoegd aan het programma voor Beethoven, waardoor het programma voor de tweede fase op circa 45.000 m² bvo uitkomt. Een andere ontwikkeling is dat de cultuurambities voor Beethoven zijn bijgesteld. Dit betekent dat een deel van het programma voor (culturele) voorzieningen ten bate valt van het woonprogramma. Het totaalprogramma voor de tweede fase blijft 45.000 m² bvo.

De uitbreiding en verschuiving van het programma heeft bij herberekening geen substantiële gevolgen voor de parkeerbalans Beethoven tweede fase.

7.3.2 Autoparkeren in voorliggend bestemmingsplan

Op 7 juni 2017 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Zie hiervoor uitgebreider paragraaf 3.4.8. Conform de Nota Autoparkeren worden in voorliggend bestemmingsplan de volgende parkeernormen gehanteerd:

- voor wonen geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning;
- voor bezoekers van woningen geldt een minimale parkeernorm tevens zijnde een maximale parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning;

- voor culturele voorzieningen, galleries, consumentverzorgende dienstverlening maatschappelijke dienstverlening, zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca III, horeca IV, geldt maatwerk. In dit geval wordt een minimale parkeernorm van 0,5 en een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² brutovloeroppervlakte opgenomen.

Voor de parkeernormen geldt, zoals ook vastgelegd in de begripsbepalingen die onderdeel uitmaken van de bestemmingsplanregels, dat de parkeernormen aangeeft wat het aantal parkeerplaatsen is dat exclusief ten behoeve van de aangegeven functie mag worden gebruikt.

Gelet op de ligging van het plangebied, met woningen aan de rand van en kapel en convict in het park, is een minimumparkeernorm voor voorzieningen wenselijk. Bovendien wordt voor de invulling van kapel en convict, hetzij kleinschalig, ingezet op publieksgerichte en culturele voorzieningen. Hiervoor is het van belang dat in ieder geval een aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen voor kapel en convict worden gerealiseerd in de parkeerbak van kavel 2.

Tevens is in voorliggend bestemmingsplan de regel opgenomen dat parkeerplaatsen slechts gerealiseerd en gebruikt mogen worden ten behoeve van de in het plangebied gevestigde functies en de bezoekers daarvan. Het realiseren van een aantal parkeerplaatsen groter dan overeenkomstig de normen, ten behoeve van openbaar gebruik van functies buiten het plangebied, is derhalve niet toegestaan.

7.4 Openbaar vervoer

7.4.1 Mobiliteits Aanpak 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/werkafstanden 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 naar en van 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 spitsverplaatsingen over steeds grotere afstanden. Gezien de grote reizigersaantallen zal vooral de trein in combinatie met de metro de groei moeten opvangen. Met aantrekkelijk ingerichte looprouter kan lopen een groter aandeel in het natransport krijgen. Het stedelijk openbaarvervoer en in bescheiden mate de fiets zorgt voor de rest van het natransport.

7.4.2 Openbaar vervoer in voorliggend bestemmingsplan

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

Met de bouw van Zuidasdok investeren zowel het Rijk als de gemeente Amsterdam in verdere verbetering van de bereikbaarheid én kwaliteit van het gebied, ook op het gebied van openbaar vervoer. Met de aanlanding van de Noord/Zuidlijn en de vernieuwde Amstelveenlijn zal bovendien het aantal reizigers dat via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam reist enorm groeien. Tramlijn 5 bedient Beethoven met een halte ter hoogte van de Prinses Irenestraat. Ook rijden er enkele bussen, met een halte ter hoogte van de Prinses Irenestraat en Beethovenstraat.

7.5 Fietsverkeer

7.5.1 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 aangemoedigd 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 Amsterdam 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 Amsterdam Zuid te vergroten tot ruim 8.000 fietsen.

De ondergrondse fietsparkeergarage onder het Mahlerplein is in juli 2016 geopend en biedt stallingsruimte voor 3.000 fietsen. Deze fietsparkeergarage vervangt 1.500 fietsparkeerplaatsen op maaiveld. Inmiddels is begonnen met de bouw van de ondergrondse fietsparkeergarage bij de Vijfhoek, die ruimte biedt voor 3.500 fietsen. Naar verwachting wordt de fietsparkeergarage onder de Vijfhoek in 2018 opgeleverd.

7.5.2 Fietsparkeren

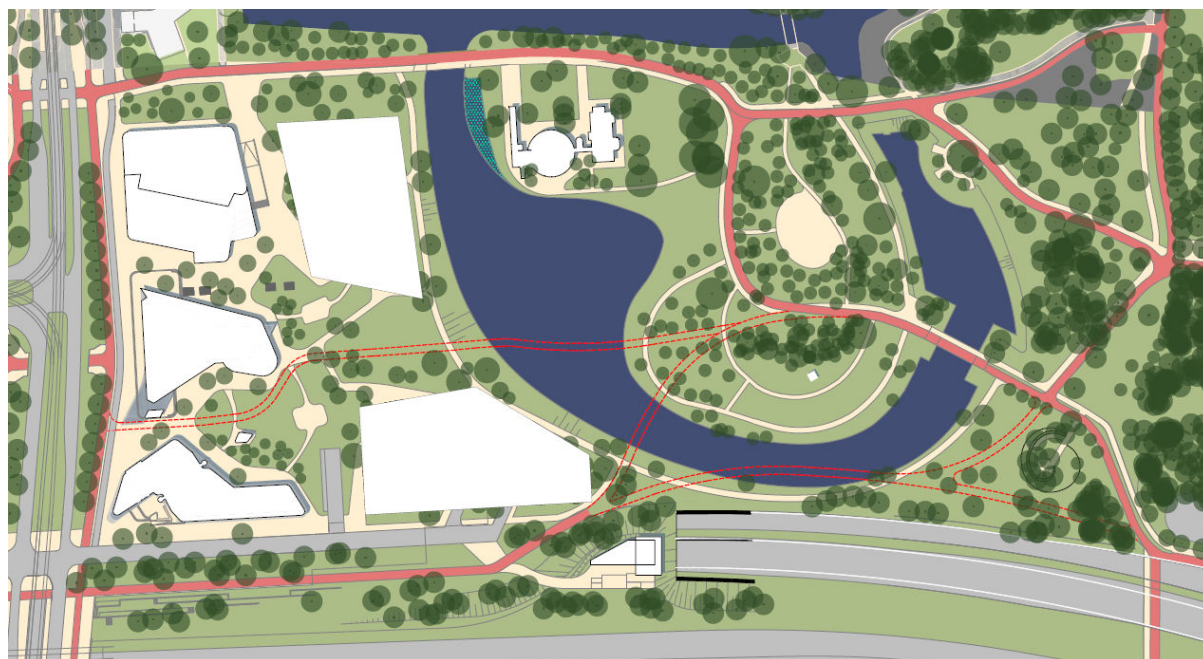
Om de openbare ruimte (het park) te ontlasten wordt voor fietsparkeren voorgeschreven dat parkeren in pandig dient te worden opgelost. Om te voorkomen dat fietsen in de openbare ruimte worden gestald, is een goede bereikbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen op maaiveldniveau van belang. Voor de normen voor fietsparkeerplaatsen wordt verwezen naar de normen die de (concept) Nota Parkeernormen Fiets en Scooter stelt. Aangezien de Nota ten tijde van het in procedure brengen van voorliggend bestemmingsplan nog niet bestuurlijk is vastgesteld, zijn de normen uit deze Nota als bijlage bij de regels van voorliggend bestemmingsplan gevoegd. De Nota is, na vaststelling, voor fietsparkeren een bindend document. Ten aanzien van scooterparkeren zijn de normen in de Nota als richtlijn (niet-bindend) opgenomen. De reden hiervan is dat de gemeente in de aankomende tijd meerdere maatregelen neemt ten aanzien van het gebruik van scooter (invoering van milieuzones en helmplicht) waardoor het niet te voorzien is welke effecten dit heeft op de ontwikkeling van het scooterverkeer. Daarom zijn de normen voor scooterparkeren nu niet-bindend. In voorliggend bestemmingsplan is derhalve slechts ten aanzien van fietsparkeren een afdwingbare parkeernorm voorgeschreven.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter ziet in beginsel op nieuwbouw. Bij bestaande bouw, de in het plangebied gelegen gemeentelijke monumenten kapel en convict, is de Nota niet van toepassing. Bij kapel en convict bestaat de verplichting om in pandig in fiets- en scooterparkeerplaatsen te voorzien dan ook niet. Fietsparkeerplekken zijn in de openbare ruimte voorzien. Scooters zijn in het Beatrixpark niet toegestaan.

7.5.3 Fietsverkeer in voorliggend bestemmingsplan

Vrijwel het gehele openbare gebied in Beethoven is voor voetgangers en fietsers toegankelijk. Dit geldt ook voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Deelgebied Beethoven zal dankzij de ligging tussen station Amsterdam Zuid en het Beatrixpark en de fietsverbinding tussen RAI en station Amsterdam Zuid veel voetgangers en fietsers zien passeren. Door de ontwikkeling van de Zuidas en de groei van station Amsterdam Zuid zullen de fietsstromen met herkomst en bestemming Zuidas verder groeien.

Vooropgesteld regelt voorliggend bestemmingsplan, de exacte ligging van de fietspaden niet. Binnen de verschillende bestemmingen zijn fietspaden wel toegestaan. Desondanks wordt in het navolgende ingegaan op de totstandkoming en besluitvorming omtrent fietspaden in het deelgebied Beethoven.



Afbeelding: voorziene eindsituatie. Het middenpad wordt na gereedkomen van het zuidelijke fietspad heroverwogen (conform motienr. 84/2014). Voor het zuidelijke fietspad zijn meerdere varianten mogelijk, de besluitvorming hierover vindt in een ander kader plaats.

Besluitvorming met betrekking tot fietspaden

Met de realisatie van kavel 3 (zijnde het kantoor van Stibbe als onderdeel van de eerste fase) is de hoofdroute voor fietsers verschoven. De fietsroute is verlegd naar de Prinses Irenestraat. Het is belangrijk dat de ligging van het fietspad bij Beethoven goed aansluit op de omgeving. De plan- en besluitvorming daarover doorloopt een separaat traject. Vanwege de grote voetgangers- en fietsstromen naar het St. Nicolaaslyceum en naar station Amsterdam Zuid is het belangrijk dat het kruispunt Beethovenstraat – Prinses Irenestraat veilig wordt ingericht. Bij de voorgenomen aanpassing wordt dit verder geconcretiseerd. De bestaande fietstunnel onder de Beethovenstraat door blijft bestaan.

- *Raadsbesluit wegonttrekking fietspad Beethoven en motie 'olifantenpad'*

Bij eerder genomen raadsbesluit (d.d. 13 maart 2013) tot wegonttrekking van het fietspad in Beethoven is een motie Van Lammeren, Schimmelpennink, Evans-Knaup en Alberts, nr. 150/2013, aangenomen. In deze motie is gevraagd een extra fietsmogelijkheid (het zgn. 'olifantenpad') door het gebied Beethoven en tussen de toekomstige kantoorgebouwen Stibbe en AkzoNobel te onderzoeken, deze fietsmogelijkheid op te nemen in het maaiveldontwerp en zo goed mogelijk aan te laten sluiten op het fietstunneltje en te laten passen binnen de Co creatie. Tevens is gevraagd de leden van de Co creatie Beatrixpark hierbij te betrekken en de raad hierover te berichten.

- *Afdoening motie 'olifantenpad'*

Op de vergadering van de raadscommissie BWK van 4 december 2013 en op de vergadering van de Gemeenteraad van 22 januari 2014, is de Gemeenteraad geïnformeerd over de uitkomst van het ontwerp Co creatie Beatrixpark inclusief het ontwerpproces van de fietsroute door het gebied met de leden van de Co creatie. Tevens is de afdoening van de motie over het 'olifantenpad' besproken.

In verband met de veiligheid is aan de raadscommissie en de Gemeenteraad voorgelegd om geen 'olifantenpad' maar een volwaardige fietsroute aan te leggen door het gebied en hierbij de voorkeursvariant 3B als uitgangspunt te nemen en deze nader uit te werken. Bij deze nadere uitwerking

wordt onderzocht of de fietsroute tussen Stibbe en AkzoNobel technisch mogelijk is. De Gemeenteraad heeft ingestemd met de afdoening van de motie.

- *Nadere uitwerking van het fietspad*

De fietsroute en met name de ligging hiervan tussen de gebouwen is in een aantal ontwerpsessies besproken met de verkeerskundigen van stadsdeel Zuid en DRO (thans R&D), het St. Nicolaaslyceum, Stibbe en AkzoNobel en hun architecten (van de gebouwen Stibbe en AkzoNobel), de landschapsarchitect en stedenbouwkundige van DRO en de Fietsersbond. Door het ontwerp van het maaiveld aan te passen ontstaat er meer ruimte en kan de fietsroute goed ingepast worden tussen Stibbe en AkzoNobel. De route is ook technisch uitvoerbaar.

De fietsroute is ook besproken op een buurtoverleg en in de Verkeerscommissie. De Verkeerscommissie kan zich in principe vinden in het ontwerp maar had nog wel wat inhoudelijke opmerkingen zoals over de kleur van het fietspad etc. De opmerkingen van de Verkeerscommissie zijn meegenomen in het definitief ontwerp van de route.

De meerderheid van de aanwezigen op het buurtoverleg gaf aan zich eveneens te kunnen vinden in de route. Stibbe en AkzoNobel maken zich – in verband met de beperkte fysieke ruimte tussen de gebouwen- zorgen over de veiligheid van hun toekomstige medewerkers als tussen hun gebouwen een fietspad komt. Om juist de veiligheid te waarborgen voor alle gebruikers in het gebied heeft Goudappel Coffeng geadviseerd een volwaardige fietsroute aan te leggen die voldoet aan de verkeerstechnische eisen. In het ontwerpteam fietsroute (de architecten van de gebouwen Stibbe en AkzoNobel maakten deel uit van het ontwerpteam) is ook gekeken naar de fysieke inpasbaarheid en de veiligheid van de route tussen AkzoNobel en Stibbe. Door het maaiveld rondom gebouw Stibbe aan te passen is er meer ruimte ontstaan om naast een fietsroute een brede zone voor voetgangers te creëren. Bij gebouw Stibbe (op de hoek met de Beethovenstraat) worden ter afscheiding van het fietspad zitelementen aangebracht zodat voetgangers ter hoogte van deze plek niet verrast worden door fietsers. Voetgangers worden geleid naar een andere plek – met beter zicht op fietsers- om over te steken. Daarnaast wordt het fietspad in een rode kleur uitgevoerd en worden fietstegels op het fietspad aangebracht zodat het fietspad duidelijk zichtbaar is. Verder wordt de loopstroom van voetgangers van en naar gebied Beethoven vanaf station Amsterdam Zuid samen met Zuidasdok nog nader onderzocht.

Er is ook gekeken of de route tussen St. Nicolaaslyceum en Stibbe ingepast kan worden. Voor een route tussen Stibbe en St. Nicolaaslyceum is niet gekozen vanwege de veiligheid van de leerlingen van het St. Nicolaaslyceum die het plein tussen de gebouwen gebruikt als schoolplein. Ook door de aanwezigheid van roosters van de ondergrondse parkeergarage op het maaiveld, de noodzaak van planten van bomen op deze plek ten behoeve van een goed windklimaat voor de school en de aanwezigheid van twee hellingbanen langs Stibbe en St. Nicolaaslyceum is het realiseren van een fietspad op deze plek kwalitatief niet inpasbaar.

- *Toekomstige situatie*

In de toekomst zal, na gereedkomen van Zuidasdok, ook een fietsroute aan de zuidzijde van Beethoven (langs de A10) worden aangelegd. Conform de aangenomen motie (nr. 84/2014, Van Drooge en Van der Ree) in de Gemeenteraad van 22 januari 2014 wordt de route van het (midden)fietspad als onderdeel van het Uitvoeringsbesluit Beethoven opnieuw overwogen, zodra het Hoofdnet Fiets aan de zuidkant van het Beatrixpark is gerealiseerd.

In 2016 heeft de Gemeenteraad ingestemd met een voorinvestering om de mogelijkheid van realisatie van de Daklaan te onderzoeken. Met de definitieve inrichting van het Beatrixpark wordt rekening gehouden met deze Daklaan. Voorliggend bestemmingsplan maakt fietspaden mogelijk, maar schrijft de situering hiervan niet voor.

Met het bovenstaande is in dit bestemmingsplan voor zover relevant rekening gehouden. Het bestemmingsplan biedt voor de gronden waarop het betrekking heeft de randvoorwaarden om aan de uitgangspunten invulling te geven.

7.6 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 voor het autoverkeer zal ontstaan. 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 zelf liggen niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld, dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 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.

8.2.2 Wegverkeergeluid

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

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
- 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	Geluidzones 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 8.2.5).

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

8.2.3 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b 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]	maximum toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68

Onderwijsgebouwen ^a	53	68
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53	68

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 kleureerdagverblijven

8.2.4 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.

8.2.5 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.

8.2.6 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.

8.3 Beleid

8.3.1 Amsterdams Geluidsbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder

In juli 2016 heeft het College van burgemeester en wethouders 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.

8.3.2 Bouwfase

De realisatie van het project Zuidasdok zal tijdelijk zorgen voor overlast, waaronder begrepen geluidoverlast. De bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en er worden aanvullende eisen gesteld over de maximaal toegestane hinder. Verder is de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen, vooral bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten, veel funderingspalen worden aangebracht. De geluid- en trillinghinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld de kantoren en hotels. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden is het mogelijk nodig om ook tijdens de nacht te werken. Dat kan geluidhinder tijdens de nacht betekenen.

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 Bouwlawaaai' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel.

8.4 Akoestisch onderzoek Beethoven tweede fase

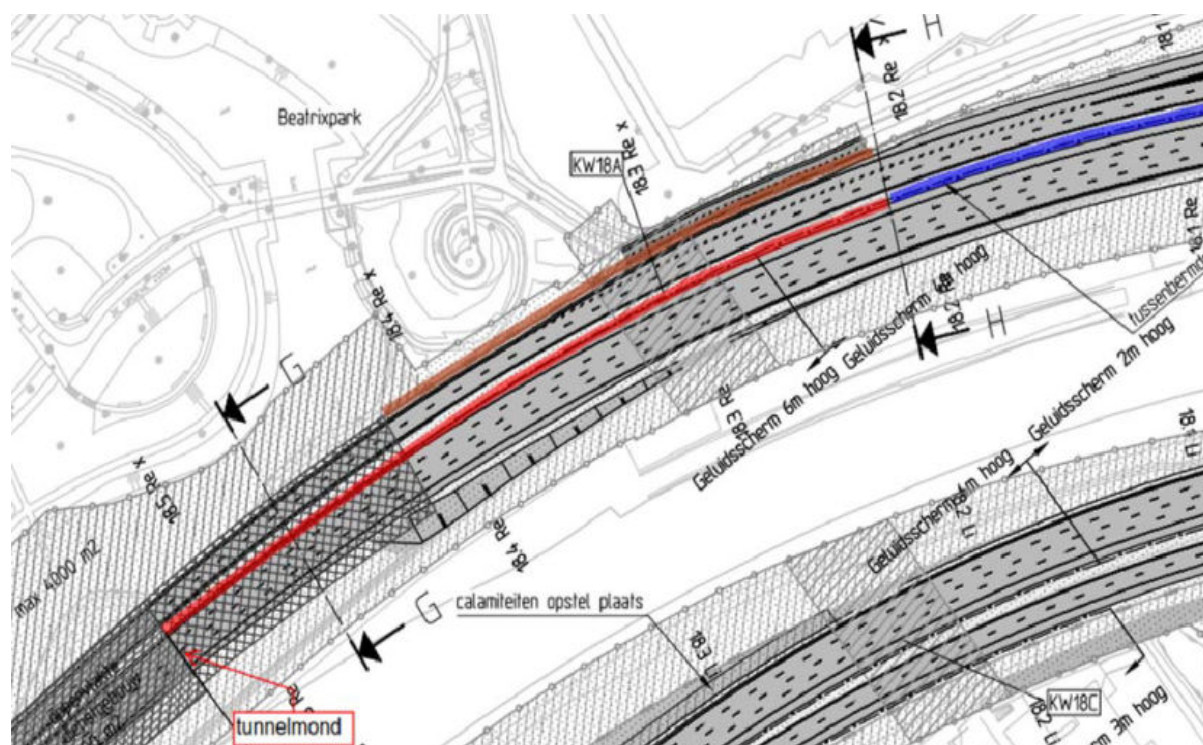
Het bestemmingsplan Beethoven, tweede fase kent aan een deel van de gronden de bestemming 'Wonen - 1' en 'Wonen - 2' toe. Het gaat om een geluidgevoelige functie(s). Op verzoek van de gemeente Amsterdam is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ter plaatse van de beoogde woningen, zowel vanwege het stedelijk wegennet, als vanwege de A10 en de sporen (bijlage 8). In de volgende paragrafen staan de uitkomsten van dit onderzoek.

Voor de ontwikkeling van Beethoven, tweede fase bevinden zich in de zones van de volgende geluidsbronnen:

- Wegverkeer Rijksweg A10 (Zuidasdok)
- Wegverkeer Beethovenstraat en Strawinskylaan
- Spoorweglawaaai (tracé Duivendrecht – Amsterdam Schiphol)
- Metrolawaaai (metro 50 en 51)

8.4.1 Geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A10

Met de realisatie van Zuidasdok wordt de A10 Zuid ter plaatse van het centrum van de Zuidas ondergronds gebracht. Ook worden geluidschermen gerealiseerd. Naast de wettelijk verplichte geluidschermen worden ook extra geluidschermen geplaatst. Zie onderstaande afbeelding. In blauw (4 meter hoog) en rood (6 meter hoog) aangegeven zijn de schermen zoals opgenomen in het tracébesluit Zuidasdok. Deze schermen hebben een hoogte op basis van de wettelijke normering, conform de zogeheten doelmatigheidseisen en zijn verder opgehoogd ter verdere verbetering van de geluidssituatie. In bruin zijn de extra schermen aangegeven. Deze hebben een hoogte van 3 meter.



Op de A10 zal op basis van het Tracébesluit Zuidasdok ook geluidreducerend dubbellaags ZOAB (Zeer Open Asfaltbeton) worden aangelegd. Desondanks worden binnen het bestemmingsplangebied de voorkeurswaarden voor geluid afkomstig van de A10 plaatselijk overschreden.

Kavel 2 (bestemming Wonen - 1) kan zonder dove gevels worden gerealiseerd, ook zonder de afschermende werking van de nog te realiseren gebouwen van kavel 6&7 (bestemming Wonen - 2). Kavel 6&7 schermt kavel 2 overigens nagenoeg niet extra af van het A10 geluid. Wel is voor kavel 2 het vaststellen van hogere waarden tot maximaal 53 dB noodzakelijk.

Bij kavel 7 (oostkant van bestemming Wonen - 2) dienen deels dove gevels te worden toegepast. Daarnaast is de vaststelling van hogere waarden tot en met 53 dB benodigd.

8.4.2 Geluidssituatie tot voltooiing Zuidasdok

Het niveau van het wegverkeergeluid tot aan de oplevering van de tunnel en de geluidschermen die in het kader van het project Zuidasdok worden gerealiseerd zal afwijken van de geluidssituatie na voltooiing. Enerzijds zal in eerste instantie de wegverbreding die gepaard gaat met Zuidasdok (6 rijbanen per rijrichting) nog niet zijn gerealiseerd, wat een betekent dat de geluidbron minder decibel produceert. Anderzijds zullen de tunnel en de schermen, als zijnde geluidbeperkende maatregelen, in eerste instantie nog niet voltooid zijn. Op grond van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer mag met de inwerkingtreding van het Tracébesluit Zuidasdok worden uitgegaan van de geluidssituatie zoals deze zal zijn na voltooiing van het project Zuidasdok.

Geluid bouwverkeer Zuidasdok

Het project Zuidasdok genereert het nodige bouwverkeer. In het kader van het project (en het Tracébesluit Zuidasdok) wordt zeer veel aandacht geschonken aan het beperken van de hinder die onontkoombaar samenhangt met de bouw.

Het grootste deel van het te verwachten bouwverkeer hangt samen met de ruwbouw van de tunnels. Daarmee is een periode van drie tot vijf jaar gemoeid. Tijdens die periode is sprake van intensief transport van grond en andere materialen. Omdat de afvoer van grond en de aanvoer van materialen over langere afstand plaats moet vinden is de A10 Zuid de belangrijkste aan- en afvoerroute over de weg. Gezien de bouwlocatie rijdt het grootste deel van het wegtransport naar en via de A10 Zuid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de op- en afritten van de S108 en S109.

Op basis van een beschouwing van verschillende bouwscenario's, voorafgaand aan de gunning van het project is bij een worst-case benadering uitgegaan van maximaal 25 vrachtwagens per uur per wegvak. Dit aantal geldt voor de periodes met het meest intensieve gebruik. Van deze verwachte maximale intensiteit zal sprake zijn gedurende een periode van in totaal een half tot een heel jaar. Daarbij moet worden aangetekend dat deze intensiteiten niet voor alle wegen in dezelfde periode aan de orde zullen zijn. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat het bouwverkeer dat samenhangt met de realisatie van het project Zuidasdok niet een zodanige omvang heeft dat sprake zal zijn van een onaanvaardbare situatie.

8.4.3 Geluidsbelasting vanwege stedelijk wegennet

Vanwege de Beethovenstraat wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) op een enkele locatie overschreden. Geluidbeperkende maatregelen in de vorm van geluidschermen zijn hier, evenals langs de meeste binnenstedelijke wegen elders, redelijkerwijs niet toepasbaar. Ter plaatse van kavel 2 (Wonen - 1) zijn daarom hogere waarden tot en met 50 dB benodigd. Kavel 6&7 (bestemming Wonen - 2) voldoet geheel aan de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarden worden nergens overschreden. Daarom zijn geen dove gevels nodig ten gevolge van de geluidbelasting van de Beethovenstraat.

Ten aanzien van geluid dat afkomstig is van de Beethovenstraat, kan met geluidreducerend asfalt overal worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Echter gezien het geringe aantal locaties waar de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde komt, is de aanleg van geluidreducerend asfalt in deze situatie financieel niet doelmatig.

Het beperken van de snelheid is ook een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een snelheidsverlaging is echter niet aan de orde omdat in stedelijke verkeersplannen niet is voorzien in een snelheidsverlaging op de wijkontsluitingswegen en dit wegens onder andere de bereikbaarheid door alarmdiensten niet wenselijk is.

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van onder meer de gemeente voorzien hier niet in.

Vanwege de Strawinskylaan treedt een geluidbelasting van maximaal 47 dB op. Er wordt aldus overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Er zijn in relatie tot de Strawinskylaan dan ook geen hoger waarden benodigd.

8.4.4 Geluidbelasting vanwege het spoor

Ten aanzien van spoorweglawaai wordt de voorkeursgrenswaarde (55 dB) plaatselijk overschreden. Vanwege spoorweglawaai zijn echter nergens dove gevels benodigd. Ter plaatse van kavel 2, zonder de aanwezigheid van kavels 6 en 7, wordt de voorkeursgrenswaarde op een enkele locatie overschreden. Er zijn hogere waarden benodigd tot en met 57 dB. Kavels 6 of 7 schermen kavel 2 dusdanig af, dat na realisatie van kavel 6&7 ter plaatse van kavel 2 overal aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

Voor kavels 6&7 zijn op basis van de berekeningsresultaten ter plaatse van de bouwvlakcontouren hogere waarden tot en met 62 dB benodigd.

Ten aanzien van metrolawaai wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB, de metrolijnen zijn niet aangewezen als spoorlijnen en moeten daarom bij de toepassing van de Wet geluidhinder worden behandeld als zijnde een weg) plaatselijk overschreden.

Ter plaatse van kavel 2 wordt de voorkeursgrenswaarde zonder de aanwezigheid van kavels 6&7 overschreden. Er zijn hogere waarden benodigd tot en met 54 dB. Voor kavels 6&7 zijn op basis van de berekeningsresultaten hogere waarden tot en met 59 dB benodigd. De maximale hogere geluidwaarden worden niet overschreden. Vanwege metrolawaai zijn daarom nergens dove gevels benodigd.

8.4.5 Cumulatie van geluid

De gecumuleerde geluidbelasting op de gevel van een woning mag ten hoogste 63 dB bedragen. Deze geluidbelasting treedt alleen op ter plaatse van de zuidzijde van kavel 7. Er zijn op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen geen extra maatregelen benodigd.

8.4.6 Stille zijde

Het gemeentelijk beleid kent als uitgangspunt dat elke woning een stille zijde dient te hebben. Deze eis is in de bestemmingsplanregels overgenomen. In de situatie dat woningen tweezijdig zijn georiënteerd (type doorzonwoningen) beschikken alle woningen binnen het plangebied over ten minste een stille zijde. Indien woning eenzijdig zijn georiënteerd dienen aan de woningen, die zijn gelegen aan gevels met een hogere waarde, aanvullende gebouwmaatregelen te worden getroffen, bijvoorbeeld (verglasde) balkons of loggia's.

8.5 Regeling in bestemmingsplan

De randvoorwaarden ten aanzien van de situering van de woonbebouwing zijn mede ingegeven door de geluidssituatie ter plaatse van het plangebied. Aldus wordt de geluidbelasting alleen al door de stedenbouwkundige randvoorwaarden substantieel beperkt. Daarnaast wordt in de regels voorgeschreven dat elke woning dient te zijn voorzien van ten minste een stille zijde.

8.6 Conclusie

Met voornoemde randvoorwaarden van het bestemmingsplan is sprake van een optimalisatie van de geluidssituatie.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 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.

9.2 Toetsingskader

9.2.1 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.

9.2.2 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. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een uitbreiding van het woon- en voorzieningsprogramma met maximaal 42.000 m² bvo, met een totaal van circa 45.000 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.

9.2.3 Tunnelmonden

In het kader van een goede ruimtelijke ordening, is nader onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit ter plaatse van de tunnelmonden (bijlage 10). Dit neemt niet weg dat voorliggend bestemmingsplan als onderdeel van het Zuidasproject onder de werking van het NSL valt (zie paragraaf 9.2.2).

Allereerst dient opgemerkt te worden dat de vraag of maatregelen ter plaatse van de tunnelmonden noodzakelijk en doelmatig zijn, een afweging is die in het kader van het project Zuidasdok thuishoort en in dat kader is gemaakt.

Desalniettemin is de luchtkwaliteit ter plaatse van de directe omgeving van de tunnelmonden onderzocht. Uit dit onderzoek volgt dat de luchtkwaliteit ter hoogte van Beethoven voor een groot deel wordt bepaald door het wegverkeer op de noordelijke banen van de A10 (uitrijdend verkeer) en minder door het verkeer op de zuidelijke banen (inrijdend verkeer), inclusief de bijdrage uit de tunnel. Het eventueel treffen van maatregelen bij tunnelmonden heeft daardoor beperkt effect op de luchtkwaliteit in Beethoven, tweede fase. Omdat nu en in de toekomst ruim voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit, is het afzuigen en filteren van de verontreiniging in de tunnel niet nodig.

9.2.4 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.

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

Het bestemmingsplan maakt niet direct gevoelige bestemmingen mogelijk. Wel is het mogelijk om ter plaatse van kavel 2 en kavel 6&7 af te wijken van de regel dat geen gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn toegestaan, indien geen sprake is van (dreigende) overschrijdingen en de GGD advies heeft uitgebracht.

9.3 Beleid

9.3.1 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.

9.3.2 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 van burgemeester en wethouders 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:

- 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;
- bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige

bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren dan is een advies van de 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.

9.4 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 de mogelijkheid opgenomen om bij omgevingsvergunning gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit toe te staan indien de normen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) niet worden overschreden en hierover advies is ingewonnen bij de GGD.

Hoofdstuk 10 Externe veiligheid

10.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

10.2 Regelgeving

10.2.1 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.

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van de A10, waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het plangebied worden geen risicovolle bedrijven of activiteiten toegestaan.

10.2.2 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, en als maatregel: routing.

10.2.2.1 *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 Bevb 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.

10.2.3 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.

10.3 Beleid

10.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

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

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

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

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

10.4 Resultaten onderzoeken

10.4.1 Zuidasbrede inventarisatie

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

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

Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10^{-6} contour aanwezig. Langs de A10 Zuid is daarom geen plaatsgebonden 10^{-6} contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de deelgebieden. De realisatie van de programma's van de deelgebieden leidt wel tot een toename van het GR en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende projecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het GR. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening (in paragraaf 10.5) wordt nader op de planspecifieke maatregelen ingegaan.

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

- de realisatie van project Zuidasdok zorgt dat de tunnel van de A10-Zuid ingedeeld wordt als

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

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.

10.4.2 Projectspecifiek onderzoek

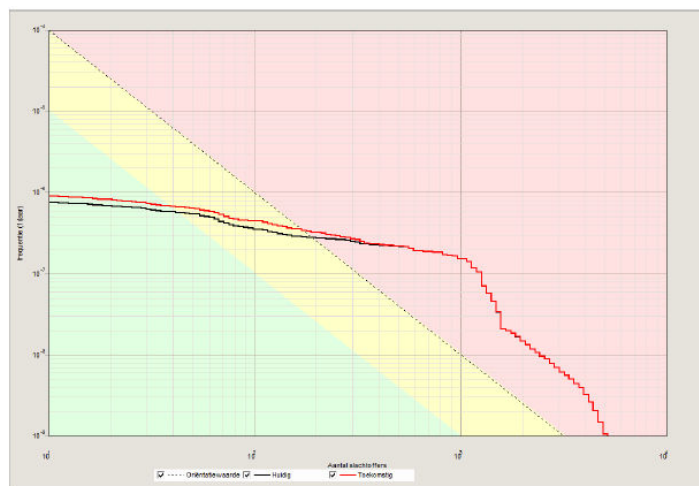
Na uitvoering van de Zuidasbrede inventarisatie heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan waardoor actualisatie van het onderzoek nodig is. Onder meer de vaststelling van de Tracébesluit Zuidasdok, waarmee de A10 Zuid ter hoogte van (een deel van) het plangebied wordt ondertunneld, heeft effect op de externe veiligheid. Ten behoeve van het projectgebied Beethoven (bijlage 12) en het plangebied van de tweede fase (bijlage 13) is nader onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsaspecten.

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 de tweede fase van Beethoven.

Groepsrisico

Door de ontwikkeling van Beethoven tweede fase neemt het groepsrisico toe, de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde blijft gelijk. 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. Zowel in de huidige als toekomstige situatie is de berekende frequentie van de fN-curve maximaal 18 keer de waarde van de oriëntatiewaarde (bij een bepaald aantal slachtoffers).

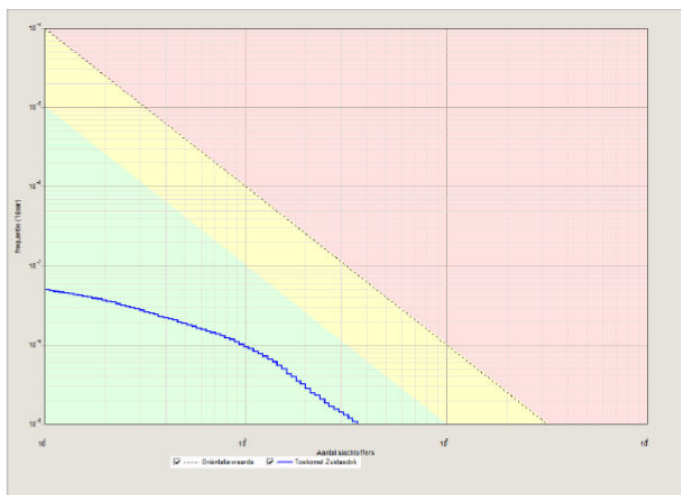


Figuur 4. Hoogste groepsrisico per kilometer A10-Zuid

- Oriëntatiewaarde
- Huidige bebouwing
- Toekomstige bebouwing

Na realisatie van het project Zuidasdok waarbij een deel van de A10 als categorie C-tunnel wordt

uitgevoerd, neemt het groepsrisico af tot 0.01 keer de oriëntatiewaarde. Dit komt enerzijds doordat er in deze situatie geen transport van GF3 plaatsvindt over de A10-Zuid en anderzijds door de afscherpende werking van de tunnel.



Figuur 6. Hoogste groepsrisico per kilometer A10-Zuid na realisatie Zuidasdok

— Oriëntatiewaarde
 — Toekomstige bebouwing en Zuidasdok

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 rechterraand van de rechterrijstrook van de hoofdrijbaan. In de Regeling basisnet is voor de A10-Zuid een PAG voorgeschreven. De zuidelijke kavel van Beethoven, tweede fase bevindt zich op meer dan 33 m vanaf de rechterraand van de hoofdrijbaan en aldus buiten het PAG.

10.5 Verantwoording

10.5.1 De Verantwoordingsplicht

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

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

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

10.5.2 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.

10.5.3 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de Zuidasbrede inventarisatie zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. Een eventuele andere bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook.

10.5.4 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.

Gebouuitgangen haaks op de risicobron

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

Gebiedsontsluiting

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

10.5.5 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

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

Deze onderdelen zijn in de Zuidasbrede inventarisatie nader toegelicht.

Bereikbaarheid

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

Bluswatervoorziening

In hoofdstuk 6 van de Zuidasbrede inventarisatie wordt kort ingegaan op de inzet van bluswater bij ongevallen met gevaarlijke stoffen. Uit de notitie van de gemeente Amsterdam (Bluswatervoorzieningen in de Zuidas, februari 2008) blijkt dat de aanwezigheid van voldoende bluswater een aandachtspunt is voor ontwikkeling van Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening binnen 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.

10.5.6 Advies Regionale brandweer

Desgevraagd is door de brandweer advies uitgebracht met betrekking ontwikkeling van Beethoven, tweede fase (bijlage 14). Het advies van de brandweer luidt als volgt.

Gevaren en gevolgen

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk. Een ongeval bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen is mogelijk. Daarbij kan een explosie, brand of giftige wolk ontstaan die gevolgen kunnen hebben voor het plangebied. De kapel en het convict staan op een dusdanige afstand van de risicobron dat de gevolgen voor deze gebouwen nihil zullen zijn, tenzij het gaat om een ongeval met een giftige stof. Een plasbrand zal op het gehele plangebied geen invloed hebben gezien de afstand van het plangebied tot de A10.

Zelfredzaamheid

Aanwezige personen in het plangebied zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. In het plangebied zijn geen functies gepland die speciaal bedoeld zijn voor mensen die zichzelf en anderen niet goed kunnen redden (zoals verzorgingshuizen, kinderdagverblijven etc.). De fysieke gesteldheid van aanwezigen is over het algemeen goed. Personen moeten snel handelen om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Niet alle scenario's zijn even goed te herkennen, waardoor men niet snel zal handelen. Weten wat de gevaren zijn bevordert snel handelen. Aanwezige personen in het plangebied hebben twee mogelijkheden: vluchten of schuilen. Er dienen vluchtroutes te worden gerealiseerd waardoor mensen van de risicobron af kunnen vluchten.

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

Schillen in gebouwen kan alleen als deze gebouwen beschermen tegen de gevaren.

Hulpverlening

De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en veiligstellen van het gebied. De veiligheidsregio Amsterdam- Amstelland is voorbereid op ongevallen met gevaarlijke stoffen. De gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk in of nabij het plangebied zijn te bestrijden door de gezamenlijke hulpdiensten. Zij richten zich op het beperken van de gevolgen, het bestrijden van branden, het afschermen van de omgeving en het helpen van gewonden.

De bereikbaarheid in het gebied is goed te noemen. Wel dienen er meer brandkranen in het plangebied geplaatst te worden.

Maatregelen

Er zijn maatregelen mogelijk die de gevolgen van een explosie, brand of een giftige wolk beperken. Het gaat vooral om maatregelen die de zelfredzaamheid van aanwezige personen kunnen verbeteren en om maatregelen die de voorzieningen voor de hulpverlening verbeteren.

Advies

Bij de besluitvorming behoort rekening gehouden te worden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarvoor moeten de hierboven beschreven aspecten bij de besluitvorming betrokken worden.

10.6 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de verantwoordingsplicht doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder de vorige paragraaf zijn betrokken. De Regionale Brandweer (Veiligheidsregio) is om advies gevraagd. Dit advies is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan betrokken.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 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.

11.2 Regelgeving

11.2.1 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.

11.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

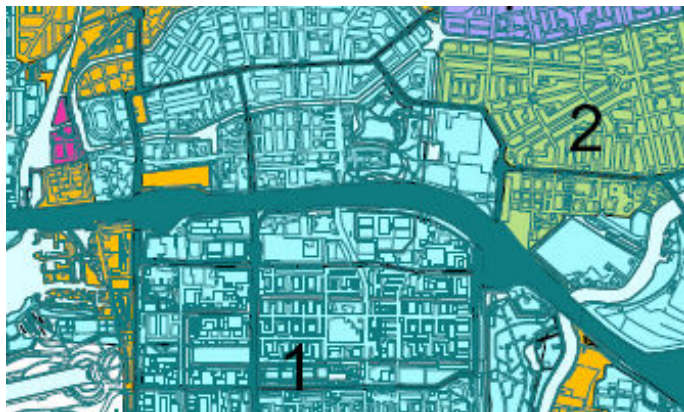
Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebied specifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de Gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

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 1 gebied.



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

De gronden gedefinieerd als zone 1 hebben een bodemkwaliteit die voldoet aan de achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 van de Wbb vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding Besluit bodemkwaliteit vereist, ongeacht de hoeveelheid).

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

11.3 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 12 Water

12.1 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.

12.2 Regelgeving

12.2.1 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.

12.2.2 Waterbesluit

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

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

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

12.2.3 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 oppervlakte 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 oppervlakte 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.

12.3 Beleid

12.3.1 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 er maar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

12.3.2 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.

12.3.3 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 waterplancyclus 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.

12.3.4 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 perceelegeenaar 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 perceelegeenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein.

12.3.5 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.

12.4 Uitwerking plangebied

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 waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Om een en ander in beeld te brengen is de notitie "Waterparagraaf Beethoven 2de fase" (9 oktober 2017) opgesteld (zie bijlage 15). Deze notitie 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. Hieronder volgt een weergave van de voor voorliggend bestemmingsplangebied belangrijkste constatering.

12.4.1 Ontwikkeling Beethoven, tweede fase

De maaiveldhoogte en bodemopbouw variëren binnen het plangebied. Met name het maaiveld kent relatief grote hoogteverschillen vanwege het golvende ontwerp van het park.

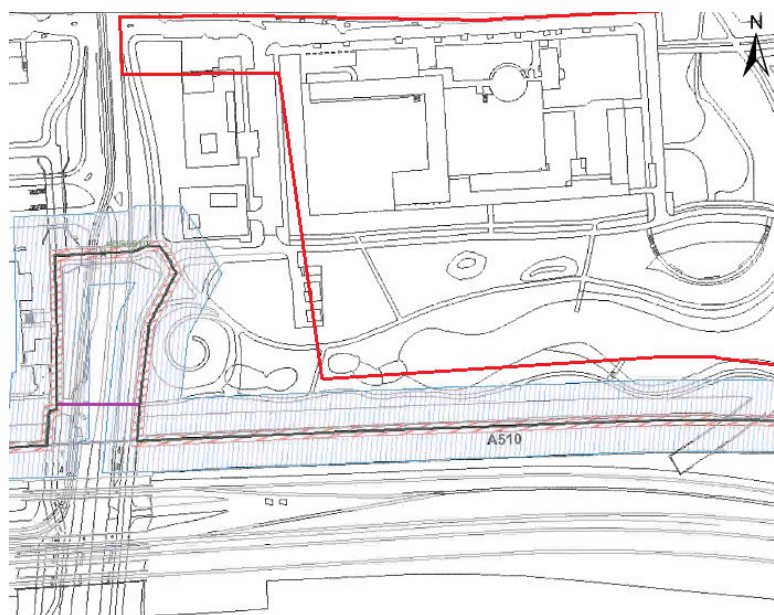
Op de parkeergarage wordt in de planregels rekening gehouden met een gronddekking van minimaal 1 meter voor de doorvoer van kabels en leidingen, het afvoeren en bergen van grondwater en het aanbrengen van begroeiing zoals bomen en struiken, waardoor het maaiveld zich op 1,90 meter + NAP bevindt aan de westzijde aan het plangebied (grenzend aan de eerste fase) en afloopt tot 1,40 meter + NAP aan de oostzijde richting de watergang.

Op het uitzichtpunt aan de zuidoostzijde van het plangebied is de maaiveldhoogte zelfs 4,20 meter + NAP nabij de watergangen. Gemiddeld is de maaiveldhoogte in het plangebied circa 1,00 meter + NAP.

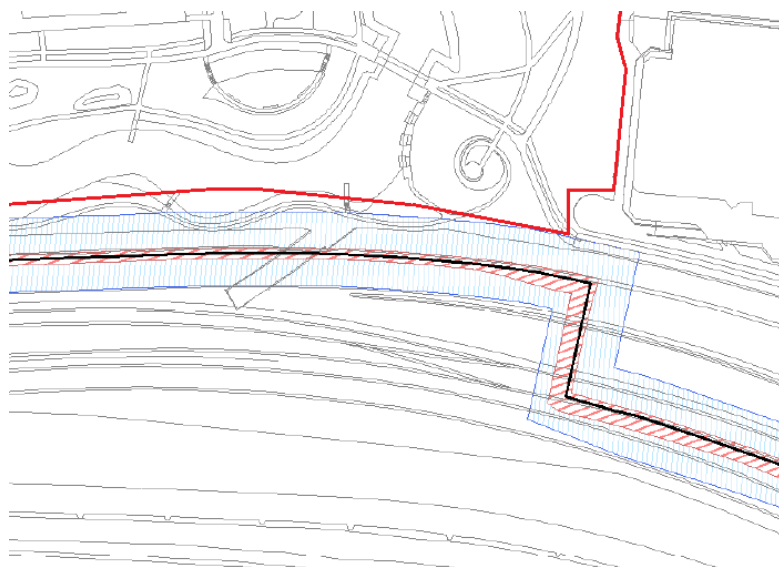
12.4.2 Waterkering

Het plangebied bevindt zich in de Amstellandsboezem (boezempeil 0,40 meter - NAP) en ligt binnen Dijkkring 14. Het plangebied valt in het beheergebied van Waternet/AGV.

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een secundaire waterkering (IPO klasse V met een overschrijdingsfrequentie van 1/1000 jaar). Deze waterkering biedt de Binnendijkse Buitenveldertse Polder (streefpeil 2,00 meter - NAP) directe bescherming tegen overstromingen vanuit de Amstelland boezem. Het plangebied valt buiten de beschermingszone van de waterkering. Het opnemen van een dubbelbestemming is om deze reden niet nodig.



Ligging secundaire waterkering (rode lijn) aan de westzijde van het plangebied.



Ligging secundaire waterkering (rode lijn) aan de zuidzijde van het plangebied.

12.4.3 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, in dit geval de Amstellandboezem. Bovendien moet elke toename van verhard oppervlakte gecompenseerd worden door oppervlaktewater aan te leggen in hetzelfde watersysteem. Binnen de Amstellandboezem moet de toename van verhard oppervlakte worden gecompenseerd door 10% van dit oppervlakte als oppervlaktewater te realiseren. Ook kan gekozen worden om de toename van verhard oppervlakte als alternatieve waterberging te creëren. Deze laatste optie heeft de voorkeur binnen Zuidas en wordt als prestatie-indicator meegenomen in de bouwvelop voor de nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied.

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.

Beethoven, tweede fase

Vanwege de geplande ontwikkelingen is in het eindbeeld voor het plangebied zowel sprake van een toename van verhard oppervlakte als een toename van wateroppervlak. De toename van wateroppervlakte binnen het plangebied is vanwege het niet realiseren van een geplande oost-west georiënteerde watergang lager dan in de Visie Zuidas 2009 nog het geval was. Hierdoor is de wateropgave voor deelgebied Beethoven/Beatrix toegenomen. De waterbergingsboekhouding voor de Amstellandboezem mag tijdelijk negatief zijn: er dient in de eindsituatie 2030 wél een overschot aan watercompensatie te zijn voor de toename aan verhard oppervlak. De geplande realisatie van alternatieve waterberging en waterneutrale kavels in de Amstellandboezem biedt mogelijkheden om in de eindsituatie aan de gestelde wateropgave te voldoen, maar is niet als voorwaarde opgenomen in de watertoets en derhalve ook niet in het bestemmingsplan.

Wijzigingen in het watersysteem binnen het plangebied moeten worden aangevraagd via een watervergunning, waarin de noodzakelijke voorschriften worden opgenomen.

12.4.4 Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm. 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. Wanneer met kruipruimte wordt gebouwd, geldt dat een ontwateringsdiepte van 0,90 m beneden maaiveld slechts met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen overschreden mag worden. Voor bomen geldt in het algemeen dat een ontwateringsdiepte van minimaal 0,80 meter beneden maaiveld noodzakelijk is om voldoende groeigelegenheid te creëren. Beheerders van kabels, leidingen, wegen en openbaar groen kunnen aanvullende eisen stellen aan de ontwatering.

De freatische grondwaterstand in de toekomstige eindsituatie is berekend met het Groeiend Grondwatermodel Zuidas. Dit grondwatermodel is geijkt op gemeten grondwaterstanden en in de berekeningen is het effect van klimaatverandering op de grondwaterstand meegenomen. De voorziene ruimtelijke ingrepen in het plangebied hebben geen negatieve effecten op het grondwatersysteem. Afstromend hemelwater en grondwater vanaf de daken van parkeerkelders in het plangebied veroorzaakt geen verslechtering van de grondwatersituatie vanwege de nabijheid van oppervlaktewater direct ten oosten van de ontwikkelingen. De maximale grondwaterstand is 0,10 meter + NAP aan de zuidzijde van

het plangebied (figuur 4-2). Op deze locatie draait de stromingsrichting van het grondwater in de toekomst door aanleg van het Zuidasdok. Het plangebied voldoet in de toekomstige situatie aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen. Er hoeft geen maximale bouwdiepte te worden voorgeschreven.

Voorts worden de volgende punten onder de aandacht gebracht:

- Op de parkeerkeizers van Beethoven tweede fase binnen het plangebied komt net als bij fase 1 een gronddek en openbaar groen te liggen. Bij het uitwerken van het ontwerp van Beethoven fase 2 is van belang dat er op het maaiveld boven de parkeergarages geen wateroverlast of verdroging ontstaat voor gebruikers en voor het hier aanwezige groen. Op het dak van parkeergarage Beethoven fase 1 is om die reden een waterbergend en drainerend systeem aangelegd. Bij de ontwikkeling van Beethoven fase 2 dient men te voorkomen dat het functioneren van het drainagesysteem van Beethoven fase 1 op enige wijze belemmerd wordt. Verder dient men ook hier in een oplossing te voorzien (zoals drainage) waarmee wateroverlast op het maaiveld voorkomen wordt en een oplossing waarmee het groen in droge perioden van water wordt voorzien. Aandachtspunt bij aanleg van dit soort systemen is de onderhoudbaarheid en levensduur.
- De ontwikkelingen in het plangebied vinden nabij bestaande WKO-installaties plaats. Bij de aanleg van nieuwe WKO-installaties moet interferentie met de bestaande systemen voorkomen worden: de reeds in de omgeving aanwezige WKO-installaties en de hierbij behorende invloedgebieden mogen niet negatief worden beïnvloed. Ten behoeve van een efficiënt en verantwoord gebruik van de ondergrond voor de huidige en toekomstige toepassingen van WKO in Zuidas Noord, is het Masterplan WKO Zuidas Noord ontwikkeld. Alle nieuwe WKO-installaties moeten worden opgenomen in dit Masterplan. Voor WKO-installaties moet daarnaast een watervergunning worden aangevraagd.
- Tot slot is het gebruik van permanente polderconstructies in principe niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. De gronddekking op ondergrondse constructies zonder bovenliggende bebouwing bedraagt bij voorkeur 1,5 meter in verband met de doorvoer van kabels en leidingen en de doorworteling van vegetatie. Bij het trekken van funderingspalen na de sloop van bebouwing moeten de resterende gaten in de deklaag worden aangevuld met waterremmend materiaal.

12.5 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 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

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

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

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

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

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat een deel van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. Tevens is het toetsingskader voor de Hoofdgroenstructuur opgenomen en is een Technische Adviescommissie ingesteld. Deze commissie adviseert het College van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de Hoofdgroenstructuur. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is derhalve om een advies gevraagd (zie paragraaf 13.4).

13.2 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. Significant 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 verblijfsplaatsen.

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. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

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

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

13.3 Resultaten onderzoeken

Quickscan natuur

Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied Beethoven tweede fase is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd (Ecologische Quickscan Beethoven tweede fase, zie bijlage 16).

Soortenbescherming

In het plangebied zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Het is wel zeer aannemelijk dat algemene soorten als de merel, roodborst en winterkoning zullen broeden in het struweel. Alle nestel van vogels waarop wordt gebroed, zijn beschermd. Het verwijderen van het struweel en het kappen van de bomen moet derhalve buiten het broedseizoen plaatsvinden.

De aanwezigheid van beschermde zoogdieren waren middels de quickscan niet uit te sluiten. Verder

onderzoek naar de aan- of afwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen is nodig. Hiervoor dient een vleermuisinventarisatie volgens het vleermuisprotocol voor boombewonende soorten te worden gedaan in de periode juni t/m september. De vleermuisinventarisatie zal in de voornoemde periode worden uitgevoerd.

Voor de aanwezige reptielen, amfibieën en vissen geldt een algemene zorgplicht. Bij het dempen van het water moet worden gewerkt in de richting van open water om zo aanwezige vissen en algemene soorten amfibieën de kans te geven om weg te komen.

Gebiedsbescherming

Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn gezien de afstand en de aard van de ontwikkelingen niet verwacht. Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Het plangebied ligt wel in de Hoofdgroenstructuur, zoals aangewezen in de gemeentelijke Structuurvisie. Voor de consequenties hiervan wordt verwezen naar paragraaf 13.4.

Nader onderzoek

Aangezien op grond van de quickscan niet uitgesloten kan worden dat de gronden ter plaatse van de voorziene bebouwing van Beethoven, tweede fase worden gebruikt als verblijfs- of foeragegebieden voor vleermuizen is nader onderzoek gedaan in de maanden juni - september (bijlage 17). Dit vleermuisonderzoek is uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol van 2016. Hierbij is gekeken naar de aanwezigheid van zomer-, kraam-, paar- en winterverblijven van de voor het projectgebied relevante soorten (boombewonende)vleermuizen. Tevens is gekeken naar de aanwezigheid van essentiële viegroutes en foerageergebied.

De conclusie luidt dat er geen zomer- en/of kraamverblijven, balts- en paarverblijven, winterverblijven of viegroutes waargenomen. Het projectgebied wordt wel gebruikt als foerageergebied door de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis en de laatvlieger. Het deel van de bomen dat wordt gekapt ten behoeve van de nieuwbouwplannen, betreft geen essentieel foerageergebied. Aangrenzend hieraan blijft voldoende foerageergebied over. De kap betekent dus geen aantasting van de functionaliteit van het foerageergebied en aldus is van een nodige ontheffingsaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming geen sprake.

13.4 Hoofdgroenstructuur: TAC-advies

13.4.1 Toetsingskader

Structuurvisie

Op 17 februari 2011 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de Structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

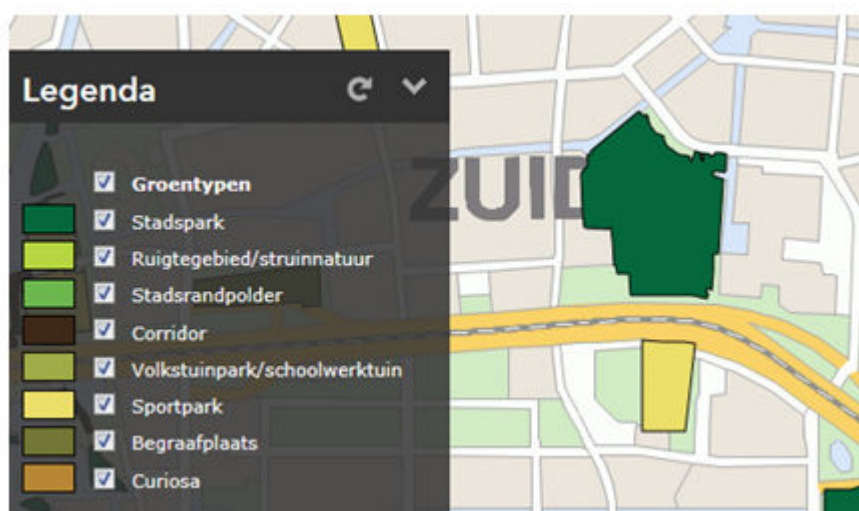
De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan het College van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert

burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

Een deel van dit bestemmingsplan is gelegen in de Hoofdgroenstructuur en in de structuurvisie aangeduid als groentype 'stadspark' (zie afbeelding hieronder). De grens van de Hoofdgroenstructuur voor het Beatrixpark is op 23 mei 2012 aangepast.



Uitsnede van de Structuurvisie, Kaart Hoofdgroenstructuur, Groentypen, 23 mei 2012

Ingevolge de Structuurvisie luidt de beleidsintentie voor het groentype 'stadspark':

- Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit. De voorzieningen en ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat.
- Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende planten en dieren herbergt.
- Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing.
- Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven.
- Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan.
- Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).

13.4.2 TAC advies

Kapel en convict liggen binnen de Hoofdgroenstructuur. Met voorliggend bestemmingsplan worden nieuwe functies voor kapel en convict mogelijk gemaakt. Aangezien het hier gaat om een initiatief in de Hoofdgroenstructuur, is een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) vereist.

Preadvies

Per brief van 22 april 2015 is desgevraagd een preadvies gegeven (bijlage 18). In het preadvies wordt

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

zowel ingegaan op de gewenste functionele mogelijkheden, als op een gewenste geringe uitbreidingsmogelijkheden van de bebouwing.

Functiewijziging

De volgende functies zijn besproken:

Functie:	Beperking:
Kantoor	Enkel in gebouw convict, behalve begane grond. Voor kantoor geldt dat deze uitsluitend ondergeschikt mogen zijn aan in het pand toegestane functies
Culturele voorzieningen	Overal
Galerie	Overal
Detailhandel	Alleen begane grond, maximaal 100 m ²
Horeca I, III en IV	Overal
Horeca V en VI	Overal, behalve op begane grond
Maatschappelijke dienstverlening	Overal, behalve op begane grond
Consumentverzorgende dienstverlening	Overal, behalve op begane grond

De TAC constateert dat het initiatief tot functiewijziging van de kapel en het convict inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur.

De herordening van het programma, met een aantal functies uitsluitend boven de begane grond en publieksfuncties op de begane grond, is een belangrijke inperking. Geadviseerd wordt 'kantoren' te beperken tot 'ondersteunend' aan de andere functies. Overigens is de TAC van mening dat met name detailhandel en (zelfstandig) kantoor, maar ook de andere functies, niet zondermeer inpasbaar zijn binnen de Hoofdgroenstructuur. Echter de aanwijzing tot gemeentelijk monument schept een bijzondere situatie. Behoud van de bestaande bebouwing is uitgangspunt geworden en dat vraagt om een levensvatbare invulling voor de gebouwen. Mede gelet hierop adviseert de TAC positief.

Uitbreiding

Met betrekking tot het convict is de mogelijkheid besproken om het gebouw op de korse gevels uit te kunnen breiden met in totaal 62 m², aan beide gevels circa 10 x 3 meter. Tevens is de mogelijkheid besproken het bestaande gebouw te verhogen tot een maximum bouwhoogte van 30,1 meter + NAP. De huidige hoogte van het convict is 25,1 meter + NAP.

Dit is naar de mening van de TAC een architectonische opgave, die niet per definitie door een uitbreiding hoeft te worden opgelost. Voor de TAC staat voorop dat deze extra ruimte niet bij voorbaat mogelijk moet worden gemaakt via het te actualiseren bestemmingsplan. Dan wordt namelijk de afweging niet gemaakt tussen de verschillende mogelijkheden om het gebouw aan te passen, ook die zonder uit te breiden. De TAC is kritisch op de extra vierkante meters omdat die het gebouw nog dominanter in het park zullen maken. Het open maken van het gebouw is een belangrijk uitgangspunt, maar niet overtuigend genoeg om uitbreiding op voorhand, ten koste van het groene karakter van het Beatrixpark, ter plaatse toe te staan.

Definitieve advies

Op 8 februari 2017 is het definitieve advies van de TAC ontvangen (bijlage 19). De TAC constateert dat het bestemmingsplan Beethoven, tweede fase inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur.

De TAC heeft nog enkele opmerkingen naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan.

- In de definitie van nutsvoorzieningen zijn ook zendmasten opgenomen, deze zijn volgens de algemene richtlijnen uit de Structuurvisie Amsterdam 2040 niet inpasbaar in de Hoofdgroenstructuur.
- De hoeveelheid oppervlaktewater is gebaseerd op het ontwerp dat is voorgelegd bij het advies voor de brug in de Prinses Irenestraat en waar destijds mee is ingestemd. In de planregels is echter een niet nader bepaalde minimummaat opgenomen. Water en groen zijn volgens de algemene richtlijnen niet zonder meer uitwisselbaar en oppervlaktewater als maatregel voor verstedelijking elders geldt als niet inpasbaar, een verdere uitbreiding is dan ook niet wenselijk.
- De TAC was graag eerder betrokken bij de besluitvorming omtrent het werkterrein Zuidasdok. Na gebruik van het werkterrein dient het zo spoedig mogelijk als park te worden ingericht.
- De bebouwing van de tweede fase valt buiten de Hoofdgroenstructuur. De TAC vraagt desondanks aandacht voor de inrichting van dat deel zodat het logisch aansluit bij het park.

13.4.3 Verwerking in dit bestemmingsplan

Bij de totstandkoming van onderliggend bestemmingsplan en het bepalen van de toegestane functies en bouwhoogten is het preadvies van de TAC overgenomen en zijn sommige functies zelfs uitgesloten (horeca V en horeca VI). Ook is ervan afgezien om in het bestemmingsplan uitbreidingsmogelijkheden op te nemen. Het preadvies van de TAC dat het *op voorhand* bieden van uitbreidingsmogelijkheden ongewenst is, wordt gedeeld. Dat betekent niet dat elke uitbreiding ongewenst is. Of uitbreiding gewenst is, hangt echter af van welke functie er daadwerkelijk komt, de (on)mogelijkheid om zonder uitbreiding een goede invulling aan die functie te geven en de impact van de dan concreet aan de orde zijnde uitbreiding.

Over het definitieve TAC advies wordt het volgende opgemerkt.

- Naar aanleiding van het definitieve advies van de TAC is de mogelijkheid om zendmasten op te richten in het park, geschrapt.
- Het Beatrixpark is op grond van het Waterprotocol Waterbalans Zuidas aangewezen als waterbergingslocatie. Het is derhalve niet wenselijk om een minimum of maximum oppervlakte voor water met voorliggend bestemmingsplan voor te schrijven, aangezien watercompensatie binnen de gehele Amstellandboezem wordt geregeld. Het is echter de ambitie om niet meer water te realiseren dan noodzakelijk op grond van de waterbergingsboekhouding Zuidas. In artikel 10 van de planregels wordt bij de dubbelbestemming Waarde - hoofdgroenstructuur een vergunningstelsel opgenomen. Dit houdt in voor het omzetten van landgebonden groen naar water of vice versa, een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden benodigd is. Een dergelijke omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat de TAC hierover advies heeft uitgebracht.
- Het werkterrein van het Tracébesluit Zuidasdok, dient conform de Tracéwet opgenomen te worden in voorliggend bestemmingsplan. Hierbij komt de gemeente geen vrijheid toe.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte heeft de aansluiting met het park en de Hoofdgroenstructuur de aandacht.

13.5 Conclusie

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

Hoofdstuk 14 Hoogbouwaspecten

14.1 Bezinning

In het kader van het Uitvoeringsbesluit is op basis van een voorbeeldverkaveling onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied Beethoven. Hierbij is uitsluitend gekeken naar de situatie in maart, september en aanvullend december. Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 is de stedenbouwkundige opzet van het plan echter aanzienlijk gewijzigd. Om die reden is een hernieuwde bezonningsstudie gedaan, waarbij is uitgegaan van de maximale mogelijkheden die voorliggend bestemmingsplan biedt (zie bijlage 20). Met het bepalen van de bouwhoogten is uitgegaan van een bouwhoogte van 30 meter + NAP, met de noordwestelijke hoek een bouwhoogte van 18 meter + NAP, aan de noordzijde (Prinses Irenestraat) en 60 - 70 meter aan de zuidzijde (Christian Neefestraat).

Er zijn geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit 2012 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).

Gezien de ligging van de geprojecteerde nieuwbouw ten opzichte van bestaande bebouwing is er geen sprake van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Uit de bezonningsstudie blijkt dat bij maximale invulling van de regels enige schaduwwerking op de naastgelegen bebouwing ontstaat. De schaduwwerking is niet dusdanig dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie.

14.2 Windhinder

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

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 30 en 18 meter (noordzijde) tot 60 en 70 meter (zuidzijde). Dat op plekken rondom de toekomstige bebouwing windhinder kan optreden is niet ondenkbaar.

Of en waar windhinder uiteindelijk kan optreden is echter sterk afhankelijk van de architectonische 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 uitwerkingsplan worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geboden, waarbinnen het bouwplan verder uitgewerkt kan worden.

Middels een windonderzoek (bijlage 21) waarbij gebruik is gemaakt van een voorbeeldverkaveling, 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 bij de noordelijke bebouwing (kavel 2) en het Beatrixpark sprake is van een (zeer) goed windklimaat. Ter hoogte van de zuidelijke bebouwing (kavel 6&7) is sprake van een goed windklimaat met op de zuid- en noordoosthoeken een matig windklimaat. In het plangebied is geen tot een beperkt risico op windgevaar.

Er is gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen die erin voorziet dat burgemeester en wethouders nadere eisen 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 verdere uitwerking 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.

14.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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:

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

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 zogenoemde 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.

14.3.1 Uitwerking in bestemmingsplan

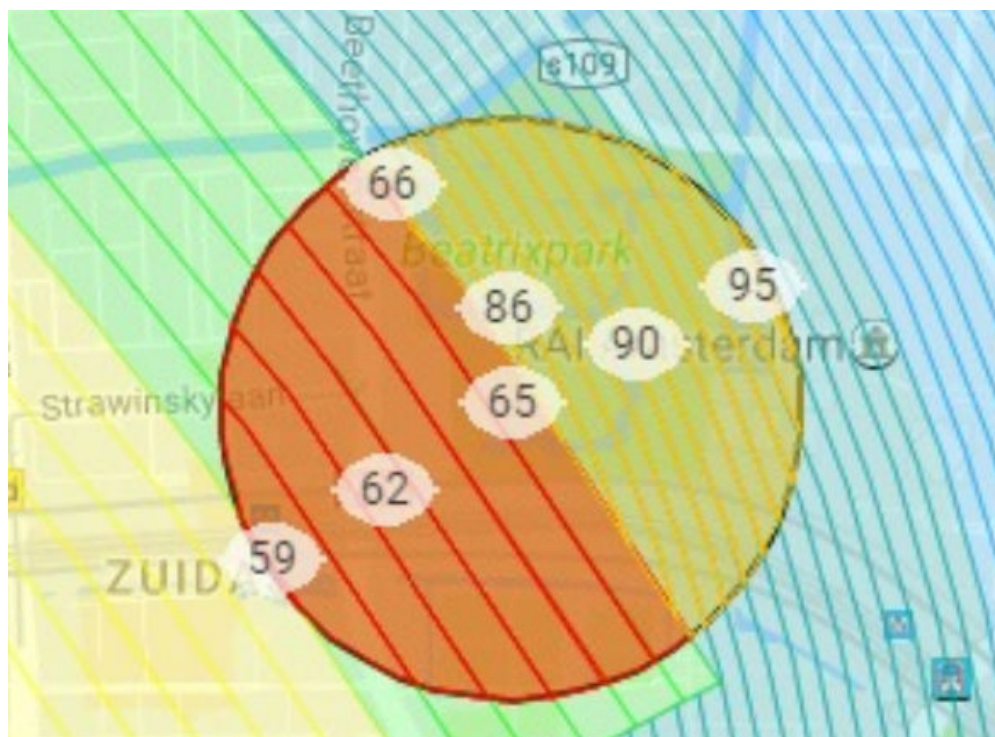
Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

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. Ter plaatse van kavel 6&7 voorziet het Hoogbouwkader Zuidas in een bouwhoogte van 60 meter + NAP. Aangezien aan de oostzijde van kavel 6&7 in een bouwhoogte tot 70 meter + NAP wordt voorzien, is een VVGB noodzakelijk.

Maatgevende toetshoogte

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

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



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

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte lopen ter plaatse van de bebouwing op van 62 meter + NAP aan de noordzijde het plangebied tot 65 meter + NAP aan de

oostgrens van het plangebied.

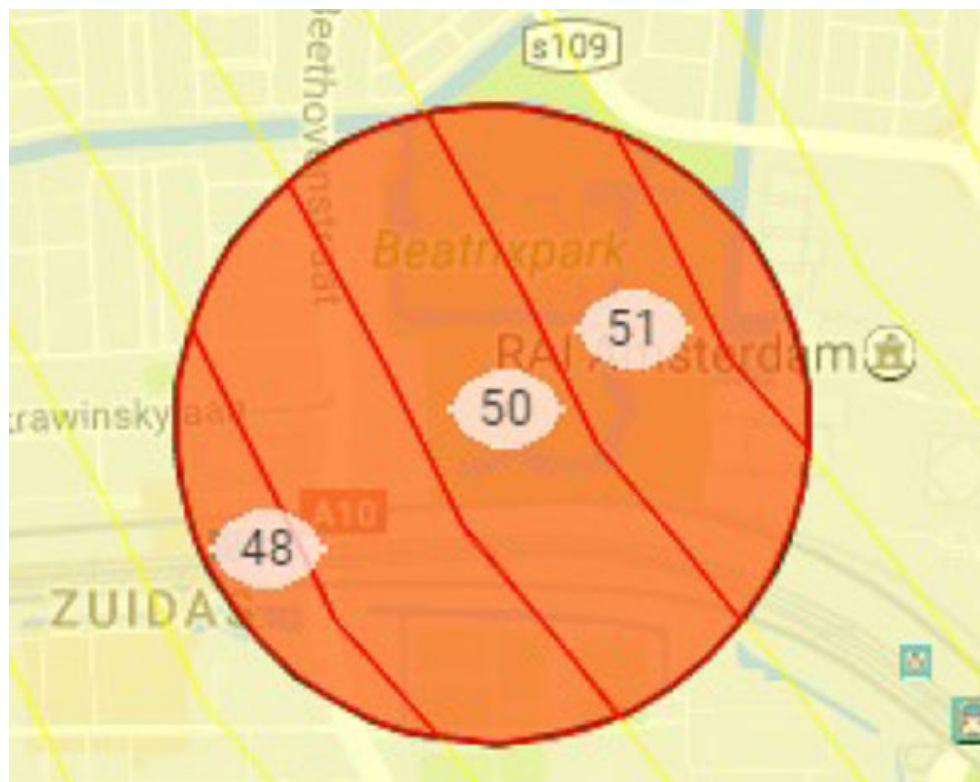
Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 30 meter + NAP (en een deel 18 meter + NAP) aan de noordzijde (kavel 2). Aan de zuidzijde van het plangebied wordt in een maximum bouwhoogte voorzien van respectievelijk 60 meter + NAP (kavel 6) en 70 meter + NAP (kavel 7). Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. De maximale bouwhoogte steekt ter plaatse van kavel 7 door de maximaal toelaatbare maatgevende toetshoogte uit het Lib.

Op 12 juli 2017 is namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart afgegeven in verband met de ontwikkeling van het project Beethoven tweede fase, kavel 6&7. Het Lib vormt derhalve geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan (bijlage 23).

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.



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

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de maatgevende toetshoogte in verband met radar is ter hoogte van de voorziene bebouwing 50 meter + NAP.

Ter plaatse van het plangebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 30 meter + NAP (en een deel 18 meter + NAP) aan de noordzijde (kavel 2). Aan de zuidzijde van het plangebied wordt in een maximum bouwhoogte voorzien van respectievelijk 60 meter + NAP (kavel 6) en 70 meter + NAP (kavel 7). Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties. De maximale bouwhoogte steekt ter plaatse van kavel 6&7 door de maximaal maatgevende hoogte radar uit het Lib.

Op 12 juli 2017 is namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart afgegeven in verband met de ontwikkeling van het project Beethoven tweede fase, kavel 6&7. Het Lib vormt derhalve geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan (bijlage 23).

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 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.

15.2 Regelgeving

15.2.1 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.

15.2.2 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.

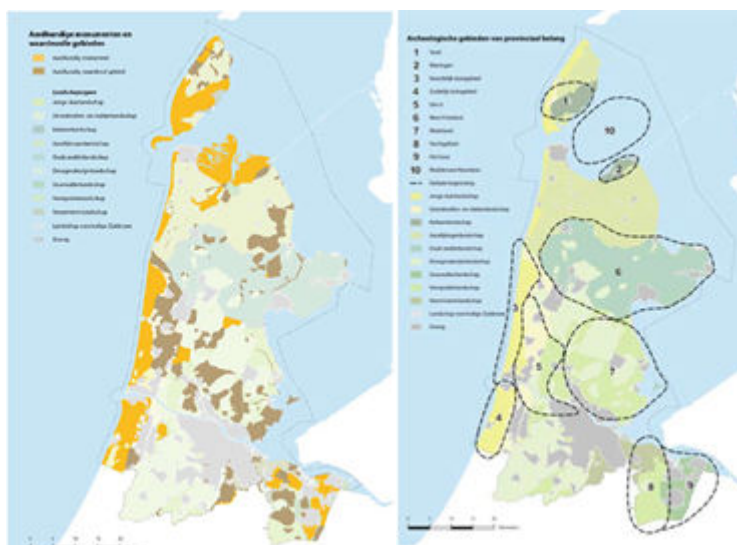
15.3 Beleid

15.3.1 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).

15.4 Resultaten onderzoeken

15.4.1 Archeologie

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een archeologische quickscan uitgevoerd voor het gebied Beethoven, tweede fase (Archeologische quickscan Beethoven, actualisatie 2, QSnr 13-075, 5 augustus 2013, zie bijlage 24).

Door grootschalig grondverzet in de 20ste eeuw zullen de toch al wijd verspreide sporen van ontginning verstoord zijn geraakt. Voor het gehele plangebied geldt dan ook een negatieve verwachting. Daarmee is het plangebied vrijgesteld van archeologisch vervolgonderzoek en hoeft er geen dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

15.4.2 Cultuurhistorie Kapel en convict

BMA heeft een waardestelling geschreven van het St. Nicolaaslyceum en de daarbij horende klooster en kapel (Het St. Nicolaaslyceum, klooster en kapel-een waardestelling, 26 juli 2011, zie bijlage 25). De waardestelling is gebaseerd op een uitvoerige beschrijving van het complex, die in gaat op de cultuurhistorische kenmerken van zowel het complex als geheel als van de drie gebouwen afzonderlijk. Het St. Nicolaaslyceum is inmiddels gesloopt en zal in deze paragraaf niet als afzonderlijk gebouw besproken worden.

Het klooster (convict):

- De opzet van het klooster met zijn de stapeling van functies is voor de Nederlandse kloosterbouw uitzonderlijk. In Nederland is daarvan tot nu toe geen ander voorbeeld bekend.
- Het klooster heeft architectuurhistorische waarde vanwege de esthetische kwaliteiten van het - zowel in hoofdvorm als in detail gave - ontwerp. Deze liggen met name in de uitgesproken contrasten in de hoofdvormen en het materiaalgebruik, zoals laag en rond tegenover hoog en rechthoekig, beton tegenover baksteen, stalen kozijnen tegenover toepassing van natuursteen. De bakstenen omhulling is door het toegepaste metselverband duidelijk als bekleding te herkennen, daarmee oogt het gebouw, ondanks de vrij gesloten indruk, modern.
- De indeling van het klooster is in hoofdopzet nog gaaf. Wel is het merendeel van de verdiepingen aangepast tot kantoorruimte of atelier; op de zesde verdieping is de oorspronkelijke situatie nog geheel intact.
- Het klooster kent zowel in ex- als interieur een eenvoudige, maar in zijn soberheid mooie afwisseling van materialen met buiten de vierkante bakstenen en binnen groen, blauw en oranje tegelwerk, eveneens bestaande uit klein vierkante tegels. Veel oorspronkelijke elementen als de deuren van de vertrekken, de zigzag-belijning van de balustrade en de natuurstenen vensterbanken zijn nog aanwezig.

De kapel

- De kapel is typologisch bijzonder vanwege de bijzondere centraalbouw met nadruk op het in het midden gesitueerde altaar. Dit is kenmerkend voor de periode, maar door de ronde vorm is de ruimte op bijzondere wijze uitgewerkt. Zeer opvallend is de fraaie ruimtewerking in de kapel, zowel in het souterrain als in de kapel zelf. De voor protestantse kerken typische aandacht voor het woord in het centrum laat de toenadering tussen de kerkelijke gezindten na de oorlog zien. Het altaren in de kapel en de nissen op de begane grond zijn inmiddels verdwenen, maar de ruimtewerking en de architectonische vormgeving van de kapel als geheel zijn nog goed herkenbaar. De later toevoegingen hebben doen hieraan geen afbreuk, maar hebben het contrast tussen de begane grond en de bovenverdieping verder versterkt.
- De kapel representeert in architectuur en lichtwerking de mede door Le Corbusier bepaalde tendens in de kerkbouw van de naoorlogse periode.

Per 21 januari 2014 zijn de kapel en het convict aangewezen als gemeentelijk monument (nr. 222313). Met inachtneming van de kernwaarden van de twee gebouwen is, in overleg met BMA, een aantal vrijheden en kansen voor mogelijke aanpassing(en), intern of extern, opgenomen. Het vroegere 'besloten' gebruik van de gebouwen maakt dat deze niet direct geschikt zijn voor een nieuwe functie. De gebouwen komen vrij in het park te staan, liggend aan het water, en dragen bij aan de levendigheid van het park. Een nieuwe programmatische invulling vraagt om aanpassing(en) van de gebouwen. Alle aanpassingen aan of in de gebouwen worden in afstemming met BMA ontwikkeld.

15.4.3 Cultuurhistorie Beatrixpark

Het noordelijk deel van het Beatrixpark is aangewezen als monumentaal park. Dit geldt niet voor het zuidelijk deel van het park gelegen in het plangebied Beethoven tweede fase. Het zuidelijke deel van het Beatrixpark gelegen in het plangebied Beethoven, tweede fase wordt ook wel de 'Natte Vallei' genoemd.

Het Beatrixpark is een typisch volkspark, bedoeld voor ontspanning en recreatie en is daartoe uitgerust met wandelpaden, een speelweide en een zwembadje. Na de oorlog heeft het in 1972 deel uitgemaakt van de Floriade waartoe het met het speciaal daarvoor aangelegde Amstelpark werd verbonden. Voor de Floriade van 1972 werden in het park nogal wat wijzigingen aangebracht naar een ontwerp van E. Mos. Gehouden in de RAI, het Beatrixpark en het daartoe aangelegde Amstelpark, kwam hierdoor een verbinding tot stand tussen dit park en het nieuwe Amstelpark, onder andere over het viaduct waarvan het grondlichaam al was opgebracht voor de latere Ringweg over de huidige Europaboulevard. In het Beatrixpark werd een flinke laag grond verbeterd. Voorts werden verscheidene gebieden heringericht ('gerestaureerd'), waaronder de 'Vaste Plantentuin'. Attracties en een aantal voorzieningen werden na de Floriade weggehaald, de gewijzigde aanleg bleef grotendeels gehandhaafd tot de jaren tachtig van de twintigste eeuw, inclusief de Artsenijhof, de ringen in de grote speelweide, de paviljoens en de schutting rond de kastanjering. Toen de RAI uitbreidde met de bouw van de Parkhal ging dat ten koste van de zuidoostkant van het park, hetgeen het verlies van de lelietuin en 850 bomen betekende. Ter (gedeeltelijke) compensatie werd in 1994 aan het park een strook langs de Ringweg toegevoegd, de 'Natte Vallei', naar ontwerp van het bureau Hollandschap. De nieuwe parkstrook de 'Natte Vallei' aan de zuidzijde roept een sfeer op van een stadsrand, waar natuurlijke processen (gedeeltelijk) hun gang kunnen gaan. Maar de verbinding met het park uit de dertiger jaren is niet duidelijk, waardoor er geen samenhang tussen oud en nieuw is ontstaan.

Van belang is dat het zuidelijke deel van het Beatrixpark in de toekomst goed en mogelijk zelfs beter aansluit op het monumentale deel, niet alleen 'groen- en blauwtechnisch', maar vooral ook ten aanzien van eenheid in meubilering (bruggen, lichtmasten, banken, vuilnisbakken) en materialisering van paden, wegen, oevers en beschoeiingen, zodat sprake zal zijn van een helder eenduidig tapijt als basis voor een groene ruimtelijke 'eenheid in veelheid'.

15.5 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan dienende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht. Bij eventuele verbouwingen aan kapel en convict dient rekening gehouden te worden met het monumentale karakter van de gebouwen. Aanpassing aan de gebouwen worden in afstemming met Bureau voor Monumenten en Archeologie (BMA) ontwikkeld. Met de herinrichting van het zuidelijke deel van het Beatrixpark moet rekening gehouden worden met een goede aansluiting op het noordelijke monumentale deel van het park.

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 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

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd een ruim programma aan te ontwikkelen woningbouw mogelijk te maken, met daarbij een beperkt programma aan voorzieningen. Bij de voorzieningen is enige flexibiliteit geboden in de exacte invulling, doch worden grootschalige voorzieningen uitgesloten. Ook de ondergrondse parkeergarage betreft een nieuwe ontwikkeling.

Voor de in het Beatrixpark gelegen kapel en convict geldt dat het behoud van de monumentale waarden van de bebouwing alsmede de inpassing in de Hoofdgroenstructuur voorop staan. Voor deze gebouwen betreft het een conserverende regeling voor wat betreft de bebouwing, met ruime gebruiksmogelijkheden.

Voor het overige wordt het plangebied (het Beatrixpark) conserverend bestemd, in die zin dat niet wordt beoogd om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, maar het behoud van groen in het algemeen en de Hoofdgroenstructuur in het bijzonder het uitgangspunt is.

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 met "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 VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (standaard bedrijfsindeling) een lijst gemaakt, waarbij 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. Mits 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 "rustige woonwijk" 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 de 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 de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie.

Het bovenstaande is middels artikel 13, onder b, van de planregels geregeld.

16.4 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:

1. Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
2. 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.

3. 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.
4. 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

Bestemmingsomschrijving

Met deze bestemming wordt het toegestane gebruik voor de kapel en het convict geregeld.

Omdat het behoud van de kapel en het convict met de aanwijzing als gemeentelijk monument is gegeven, zijn met name publiekstoegankelijke en culturele functies mogelijk gemaakt. Kantoren zijn slechts toegestaan voor zover deze ondergeschikt zijn aan de in het pand toegestane functies. Het is uitdrukkelijk niet beoogd om zelfstandige kantoren mogelijk te maken. Om deze reden zijn kantoren niet als zelfstandige functie opgenomen.

Bouwregels

Met betrekking tot bouwen is het uitgangspunt dat de bestaande bebouwing middels voorliggend bestemmingsplan niet wordt uitgebreid. Voor het bestemmingsvlak is derhalve aansluiting gezocht bij de contouren van de bestaande bebouwing. Onder bestaande bebouwing dient ingevolge de definitiebepaling te worden verstaan de bebouwing die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is dan wel is vergund middels een omgevingsvergunning op grond van de Wabo.

Specifieke gebruiksregels

Verwezen wordt naar de algemene gebruiksregels in artikel 13. Daarnaast zijn woningen en andere geluidgevoelige functies uitgesloten binnen deze bestemming evenals gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen. Om de inpasbaarheid van het gebruik van kapel en convict in de hoofdgroenstructuur te waarborgen is een aantal voorwaarden gesteld aan de toegestane functies: detailhandel is alleen toegestaan op de eerste bouwlaag, waarbij een maximum is gesteld van 100 m², consumentverzorgende en maatschappelijke dienstverlening zijn niet uitgesloten van de eerste bouwlaag.

Artikel 4 Groen - 1

Bestemmingsomschrijving

Met de bestemming 'Groen - 1' wordt de parkachtige inrichting van het Beatrixpark gewaarborgd en wordt tevens voorzien in een juridische regeling om het 'groen voor rood'-principe te waarborgen.

De toegestane functies beperkingen zich dan ook tot groenvoorzieningen, water(berging), voet- en fietspaden en bijbehorende objecten zoals parkvoorzieningen, speelvoorzieningen, objecten voor beeldende kunst en bruggen en steigers. Om de functies van de kapel en het convict te kunnen bevoorraden, zijn voet- en fietspaden mede bestemd voor bevoorradingsverkeer ten behoeve van de functies binnen de bestemming 'Gemengd' (kapel en convict). Regulier autoverkeer is niet toegestaan binnen deze bestemming.

Aan de zuidzijde van het bestemmingsvlak is een zoekgebied voor een werkterrein opgenomen (aanduiding 'wetgevingszone - tracéwet') als bedoeld in artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok, met een totaaloppervlakte van 4.000 m². Op grond van de bouw- en gebruiksregels mogen de gronden met de aanduiding 'wetgevingszone - tracéwet', kort gezegd, niet worden bebouwd of gebruikt voor een andere bestemming dan een werkterrein, dan nadat de directeur van Zuidasdok heeft medegedeeld dat het gebruik als werkterrein niet langer nodig is.

Bouwregels

In het park is bebouwing slechts toegestaan in de vorm van nutsvoorzieningen (met uitzondering van zendmasten wegens de ligging in de Hoofdgroenstructuur), bruggen en steigers, waterstaatkundige werken, speelspeelvoorzieningen en objecten ten behoeve van beeldende kunst. Ook wordt de bestaande uitkijktoren mogelijk gemaakt (maximale bouwhoogte 10 meter ten opzichte van maaiveld) en een toekomstige entree tot het park (maximale bouwhoogte 6 meter ten opzichte van maaiveld).

Specifieke gebruikregels

Allereerst wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels in artikel 13. Om te voorkomen dat het bevoorradingsverkeer ten behoeve van kapel en convict via een andere route door het park rijdt, is de regel opgenomen dat bevoorradingsverkeer uitsluitend is toegestaan vanaf de Beethovenstraat (westzijde van het plangebied). Ook voor het gebruik geldt, voor de gronden met de aanduiding 'wetgevingszone-tracéwet', dat deze gronden niet voor een andere functie dan een werkterrein mogen worden gebruikt dan nadat de directeur van Zuidasdok heeft medegedeeld dat het gebruik als werkterrein niet langer nodig is.

Artikel 5 Groen - 2

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Groen - 2' voorzien in de openbare buitenruimte tussen de kavels, waarmee een groene inrichting van het maaiveld mogelijk wordt gemaakt. Deze gronden zijn eveneens bestemd voor groenvoorzieningen en waterlopen alsmede ook voor pleinen en verblijfsruimten. Ook zijn, ter plaatse van de aanduiding, ondergrondse parkeervoorzieningen toegestaan.

Bouwregels

Gebouwen zijn bovengronds niet toegestaan. Bouwwerken, geen gebouw zijnde, mogen onder voorwaarden en met een maximum bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld worden gerealiseerd. Ondergrondse parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage', waarbij wordt verwezen naar de algemene bouwregels van artikel 12.

Specifieke gebruikregels

Verwezen wordt naar de algemene gebruiksregels in artikel 13.

Artikel 6 Groen - 3

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

Bestemmingsomschrijving

Met de bestemming 'Groen - 3' is de bebouwing en het gebruik van de buitenruimte de kapel en het convict geregeld. Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten en nutsvoorzieningen toegestaan. In tegenstelling tot de andere bestemmingen zijn tevens ongebouwde terrassen toegestaan.

Bouwregels

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn slechts toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen en met een maximale bouwhoogte van 3 meter boven maaiveld. Gebouwen zijn niet toegestaan.

Of bebouwing ten behoeve van een terras binnen deze bestemming gewenst is, is afhankelijk van de situering, afmeting en specifieke omstandigheden. Om deze reden mogen in beginsel geen bouwwerken worden opgericht ten behoeve van een terras. Indien een concreet initiatief zich aandient, kan middels een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wabo worden verzocht om af te wijken van het bestemmingsplan.

Specifieke gebruiksregels

De bestemming 'Groen - 3' betreft een zoekgebied voor de buitenruimte van de functies binnen de bestemming 'Gemengd'. Deze buitenruimte mag tot een maximale oppervlakte van 1.425 m² worden gebruikt ten behoeve van de in zich in de kapel en convict gevestigde functies. Binnen de genoemde 1.425 m² zijn tevens ongebouwde terrassen toegestaan. Tevens wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels in artikel 13.

Artikel 7 Verkeer*Bestemmingsomschrijving*

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn gelegen buiten het park en mogen worden gebruikt als straten, rijwegen, voet- en fietspaden, verkeerskundige voorzieningen en laad- en losvoorzieningen.

Bouwregels

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen ten dienste van de bestemming worden gerealiseerd met een maximale oppervlakte van 3 meter gemeten vanaf maaiveld. Bevoorradsingsverkeer is binnen deze bestemming niet beperkt.

Specifieke gebruiksregels

Straten en wegen zijn slechts met een maximaal 30 km/uur regime toegestaan. Tevens wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels in artikel 13.

Artikel 8 Wonen - 1*Bestemmingsomschrijving*

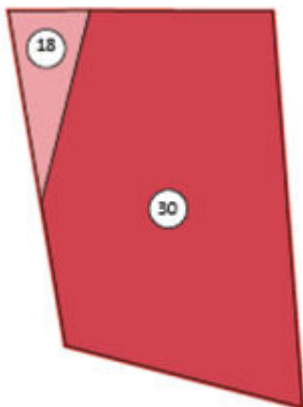
Binnen de bestemming 'Wonen - 1' zijn hoofdzakelijk woningen toegestaan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor zover voorliggend bestemmingsplan wonen mogelijk maakt, hieronder geen short stay voorzieningen worden verstaan. Ook zijn in beperkte omvang voorzieningen toegestaan, te weten culturele voorzieningen, galeries, verschillende vormen van dienstverlening, detailhandel en horeca IV. Parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan. Naast woningen en voorzieningen zijn tuinen, groenvoorzieningen, pleinen, voet- en fietspaden, waterlopen en waterpartijen en nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Bouwregels

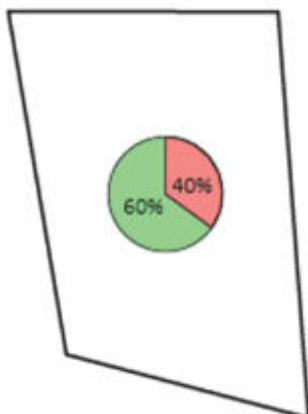
Ter illustratie worden de bouwregels van de bestemming Wonen-1 middels een aantal figuren nader toegelicht.

Voor gebouwen staat op de verbeelding een maximale bouwhoogte opgenomen, te weten 30 meter +

NAP voor het grootste gedeelte van de kavel, voor de noordwestelijke hoek geldt, ter behoud van zichtlijnen vanuit de omliggende bebouwing, een maximale bouwhoogte van 18 meter + NAP.



In de bouwregels zijn verder een aantal voorwaarden opgenomen om te waarborgen dat de bebouwing met zijn voeten in de openbare ruimte staat en de overgang van de bebouwing naar het Beatrixpark geleidelijk verloopt. Zo geldt dat maximaal 2.511 m² (zijnde 60% van het bestemmingsvlak) van de kavel mag worden bebouwd, de overige oppervlakte van de kavel wordt toegevoegd aan de openbare ruimte.

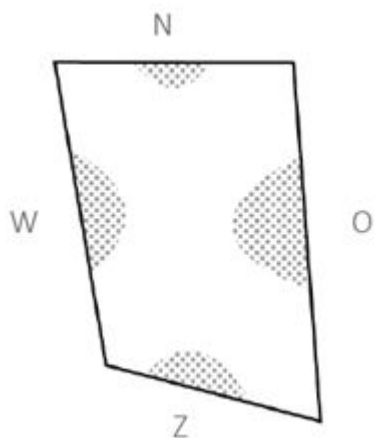


In artikel 8, lid 8.2, aanhef en onder a, onder 7, 8, 9 en 10 van de planregels is opgenomen dat de bebouwing op ten minste een punt terugliggend ten opzichte van de bestemmingsgrens dient te worden gerealiseerd waarbij een bepaald oppervlakte onbebouwd dient te blijven:

- Aan de noordzijde 6 meter terugliggend, met minimaal 100 m² onbebouwd;
- Aan de oostzijde 12,5 meter terugliggend, met minimaal 500 m² onbebouwd;
- Aan de zuidzijde 8 meter terugliggend, met minimaal 200 m² onbebouwd;
- Aan de westzijde 10 meter terugliggend, met minimaal 300 m² onbebouwd;

De exacte situering van de terugligging vanaf de bestemmingsgrens is in de bouwregels niet

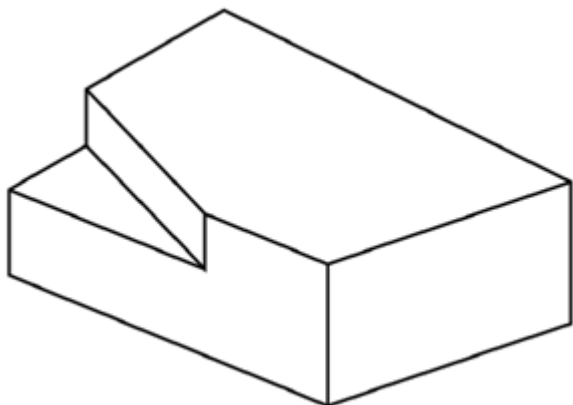
voorgeschreven. Deze eisen zijn opgenomen om een beter geluidklimaat in de woningen te kunnen creëren en om de schaduwwerking op de naastgelegen bebouwing te beperken.



Ook is voorgeschreven dat de hoeken van de kavel (ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifiek bouwaanduiding - 1) tot een hoogte van twee volledige bouwlagen boven maaiveld onbebouwd dienen te blijven, hieronder mede verstaan ondersteuningsconstructies. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding zijn pilaren, kolommen en dergelijke derhalve ook niet toegestaan.



Voor de kavel geldt een minimum en maximum brutovloeroppervlakte van respectievelijk 13.500 m² en 15.000 m². Met het maximale brutovloeroppervlakte kan bij benadering 45% van onderstaand kavelvolume worden opgevuld.



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.

Aan de noord- en oostzijde van het bestemmingsvlak zijn hoofdentrees niet toegestaan. Deze eis is gesteld om de zuid- en westzijde (grenzend aan de openbare binnenruimte tussen de kavels) te activeren

Bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter ten opzichte van maaiveld.

Autoparkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan, waarbij wordt verwezen naar de algemene bouwregels van artikel 12. Ook laad- en losvoorzieningen slechts ondergronds toegestaan met inachtneming van de algemene bouwregels. Voor fietsparkeren geldt dat op eigen terrein en in pandig in fietsparkeervoorzieningen dient te worden voorzien, met in achtneming van de algemene bouwregels van artikel 12.

Nadere eisen

Ter voorkoming van windhinder, overlast van bevoorrading of in verband met de zelfredzaamheid kan burgemeester en wethouders aan een bouwplan nadere eisen stellen. In dat kader kan van de initiatiefnemer een wind(tunnel)onderzoek of akoestisch onderzoek worden verlangd.

Specifieke gebruiksregels

In de plinten (souterrain en eerste volledige bouwlaag op of boven maaiveld) is een beperkt oppervlakte aan voorzieningen toegestaan, te weten maximaal 750 m² bvo. Een aantal functies zijn beperkt in de oppervlakte per vestiging om te waarborgen dat kleinschalige voorzieningen worden gerealiseerd. Voor consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening geldt een maximale oppervlakte van 500 m² per vestiging (bedrijfseenheid). Detailhandel is binnen deze bestemming toegestaan met een totaal maximum van 200 m². Horeca is toegestaan in de vorm van horeca IV (lunchroom/restaurant) met een maximumoppervlakte van 500 m².

In afwijking van en aanvulling op de voornoemde regels is het gebruik als maatschappelijke dienstverlening mogelijk met een maximale oppervlakte van 2.500 m² bvo. Hiervoor geldt niet de eis dat dit gebruik uitsluitend in het souterrain of de eerste bouwlaag is toegestaan, en derhalve dat dit gebruik op alle bouwlagen mogelijk is.

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Autoparkeren is slechts toegestaan in ondergrondse parkeervoorzieningen, waarbij wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels van artikel 13.

Afwijken van gebruiksregels

Afwijken van de gebruiksregels 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.

Artikel 9 Wonen - 2

Bestemmingsomschrijving

Binnen de bestemming 'Wonen - 1' zijn hoofdzakelijk woningen toegestaan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor zover voorliggend bestemmingsplan wonen mogelijk maakt, hieronder geen short stay voorzieningen worden verstaan. Ook zijn in beperkte omvang voorzieningen toegestaan, te weten culturele voorzieningen, galeries, verschillende vormen van dienstverlening, detailhandel en horeca IV. Parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan. Naast woningen en voorzieningen zijn tuinen, groenvoorzieningen, pleinen, voet- en fietspaden, waterlopen en waterpartijen en nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Aan de zuid-oostzijde van het bestemmingsvlak is een zoekgebied voor een werkterrein opgenomen (aanduiding 'wetgevingszone - tracéwet') als bedoeld in artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok. Op grond van de bouw- en gebruiksregels mogen de gronden met de aanduiding 'wetgevingszone - tracéwet', kort gezegd, niet worden bebouwd of gebruikt voor een andere bestemming dan een werkterrein, dan nadat de directeur van Zuidasdok heeft medegedeeld dat het gebruik als werkterrein niet langer nodig is.

Bouwregels

Voor gebouwen staat op de verbeelding een maximale bouwhoogte opgenomen. In de bouwregels is verder een aantal voorwaarden opgenomen om te waarborgen dat de bebouwing met zijn voeten in de openbare ruimte staat en de overgang van de bebouwing naar het Beatrixpark geleidelijk verloopt. Zo geldt dat maximaal 2.935 m² (zijnde 60%) van het bestemmingsvlak mag worden bebouwd, de overige oppervlakte van de kavel wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. Voor de kavel geldt een minimum en maximum brutovloeroppervlakte van respectievelijk 24.500 m² en 27.000 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. Voor geluidgevoelige gebouwen de eis dat deze gebouwen in beginsel aan de zuid- en oostzijde dienen te zijn voorzien van een dove gevel of geluidwerend vlies.

Bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter ten opzichte van maaiveld.

Ter plaatse van de aanduiding 'Verkeer' dient minimaal 200 m² beschikbaar te blijven voor een ontsluitingsweg en/of keerlus. Autoparkeervoorzieningen zijn slechts ondergronds toegestaan, waarbij wordt verwezen naar de algemene bouwregels van artikel 12. Ook laad- en losvoorzieningen slechts ondergronds en/of inpandig zijn toegestaan met inachtneming van de algemene bouwregels. Voor fietsparkeren geldt dat op eigen terrein en inpandig in fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd, met in achtneming van de algemene bouwregels van artikel 12.

Afwijken van bouwregels

Indien kan worden aangetoond dat de voorkeursgrenswaarde of hogere maximumwaarde niet wordt overschreden, zijn burgemeester en wethouders bevoegd om een omgevingsvergunning te verlenen

waardoor van de eis van een dovel gevel of geluidwerend vlies kan worden afgeweken.

Nadere eisen

Ter voorkoming van windhinder, overlast van bevoorrading of in verband met de zelfredzaamheid kan burgemeester en wethouders aan een bouwplan nadere eisen stellen. In dat kader kan een wind(tunnel)onderzoek of akoestisch onderzoek van de initiatiefnemer worden verlangd.

Specifieke gebruiksregels

In de plinten (souterrain en eerste volledige bouwlaag op of boven maaiveld) is een beperkt oppervlakte aan voorzieningen toegestaan, te weten maximaal 1.500 m² bvo. Een aantal functies zijn beperkt in de oppervlakte per vestiging om te waarborgen dat kleinschalige voorzieningen worden gerealiseerd. Voor consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening geldt een maximale oppervlakte van 500 m² per vestiging (bedrijfseenheid). Detailhandel is toegestaan met een totaal maximum van 200 m² binnen deze bestemming. Horeca is toegestaan in de vorm van horeca IV (lunchroom/restaurant) met een maximumoppervlakte van 750 m².

In afwijking van en in aanvulling op de voornoemde regels is het gebruik als maatschappelijke dienstverlening mogelijk met een maximale oppervlakte van 2.500 m² bvo. Hiervoor geldt niet de eis dat dit gebruik uitsluitend in het souterrain of de eerste bouwlaag is toegestaan en derhalve dat dit gebruik op alle bouwlagen mogelijk is.

Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn in beginsel uitgesloten. Autoparkeren is slechts toegestaan in ondergrondse parkeervoorzieningen, waarbij wordt verwezen naar de algemene gebruiksregels van artikel 13. Laden en lossen is uitsluitend ondergronds en/of inpandig toegestaan. Ontsluitingswegen zijn uitsluitend toegestaan met een maximum snelheid van 30 km/u of minder.

Afwijken van gebruiksregels

Afwijken van de gebruiksregels 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.

Artikel 10 Waarde - hoofdgroenstructuur

Ter bescherming en behoud van de Hoofdgroenstructuur is een waarde toegekend aan de gronden die op grond van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' als Hoofdgroenstructuur zijn aangewezen.

Vergunningplicht

Gelet op het advies van de TAC en de richtlijn ten aanzien van het groentype stadspark, volgend uit de structuurvisie, is een vergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, te weten het omzetten van landgebonden groen naar water en het omzetten van water naar landgebonden groen. Een vergunning wordt niet eerder verleend dan nadat de TAC hierover heeft geadviseerd.

De aanvraag wordt getoetst aan de richtlijnen voor inpasbaarheid voor de hoofdgroenstructuur, zoals opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Deze vergunningplicht geldt niet voor werken en werkzaamheden die normaal onderhoud betreffen, reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan of tijdelijke werken en werkzaamheden voor het werkterrein ten behoeve van de A10 zoals genoemd in het Tracébesluit Zuidasdok.

Ten slotte is een wijzingsbevoegdheid opgenomen teneinde de grenzen van de hoofdgroenstructuur te

bestemmingsplan_Beethoven, tweede fase (vastgesteld)

wijzigen in dien deze gronden niet langer zijn aangewezen als hoofdgroenstructuur en vice versa, en de TAC hierover heeft geadviseerd.

Artikel 11 Anti-dubbelregel

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 12 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.

Ook zijn in dit artikel de voorwaarden voor de parkeergarage opgenomen. Zo mag de parkeergarage uit maximaal twee ondergrondse bouwlagen bestaan. De minimale bouwdiepte is opgenomen om bovengrondse inrichting van maaiveld te kunnen garanderen (1,5 meter gronddekking om tot het gewenste maaiveldniveau te komen en volwaardig groen te kunnen realiseren). Voor de ontsluiting van de parkeergarage is bepaald dat deze aan de zuidzijde van de aanduiding 'parkeergarage' dient te worden gerealiseerd.

Voor fietsparkeren worden eisen gesteld aan de toegankelijkheid hier de parkeervoorziening. Aangezien de woningen en voorzieningen zijn gelegen in een park is de toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen extra van belang. Voor de te realiseren parkeernorm wordt verwezen naar de normen in bijlage 2 bij de regels, zijnde de normen die zijn opgenomen in het concept van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

Artikel 13 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 autoparkeren 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 in de plint en de voorzieningen in kapel en convict een minimumnorm van 0,5 en een maximumnorm van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo opgenomen. Deze norm heeft eveneens betrekking op het exclusieve gebruik van de parkeerplaats ten behoeve van de genoemde functies. Kortgezegd mag het aantal exclusief te gebruiken parkeerplaatsen de parkeernorm per functie zoals opgenomen in dit artikel niet overschrijden.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die

bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Zo zijn burgemeester en wethouders bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van de fietsparkeernorm, en een lagere fietsparkeernorm toe te staan indien de initiatiefnemer kan onderbouwen dat de impact op de openbare ruimte klein is. Hierbij worden onder andere de mogelijkheid van dubbelgebruik betrokken maar ook indien de bezettingsgraad van parkeervoorzieningen in de omgeving laag is en/of de openbare ruimte de extra behoefte aan parkeervoorzieningen gemakkelijk kan absorberen.

Naast bovengenoemde mogelijkheden zijn er onder meer bepalingen opgenomen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan de in artikel 12 opgenomen mogelijkheden en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een omgevingsvergunning omtrent afwijking kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 16 Algemene procedureregels

Bij de toepassing van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, dient aan belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen te worden geboden. Hiertoe wordt in dit artikel een procedure voorgeschreven.

Artikel 17 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 18 Overgangsrecht

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

Artikel 19 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.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit Beethoven is een grondexploitatie opgesteld. De Gemeenteraad heeft hierover op 4 april 2007 besloten. De voorziene ontwikkeling van de tweede fase maakt onderdeel uit van Beethoven en van de daarvoor vastgestelde grondexploitatie.

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-ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie voor Noord-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu/Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 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

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

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

18.2 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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 provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk de minister kunnen bepalen dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist met de diensten van provincie onderscheidenlijk Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening.

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

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

Met de waterbeheerder (Waternet) heeft vooroverleg plaatsgehad in het kader van de watertoets verband met voorliggend bestemmingsplan. De waterbeheerder neemt met een adviserende rol actief deel aan de planvorming in de Zuidas. Middels periodiek overleg worden de effecten van ontwikkelingen op korte en lange termijn op het watersysteem besproken. De uitkomsten van het overleg is dat er geen aanleiding

is tot het geven van opmerkingen.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg zijn geen reacties ontvangen.

18.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg zijn de volgende reacties ontvangen:

Dagelijks bestuur van de bestuurscommissie van Stadsdeel Zuid

De bestuurscommissie Zuid heeft op grond van Verordening op de bestuurscommissies een adviesrol ten aanzien van bestemmingsplannen. In bestuurlijk overleg is afgesproken dat de bestuurscommissie Zuid bij de totstandkoming van het bestemmingsplan wordt betrokken.

Het bestemmingsplan is besproken en akkoord bevonden. Op 7 maart 2017 heeft het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie Zuid advies uitgebracht. Het dagelijks bestuur ziet Beethoven uitgegroeien tot een bijzondere en diverse locatie in Zuidas, vanwege een breed scala van functies, zoals wonen, werken, natuur en cultuur. Ten aanzien van autoparkeren wijst het dagelijks bestuur op de risico's van het loslaten van een minimumparkeernorm. Verder vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor de bouwfase: de bruikbaarheid van fietsroutes en het naleven van het BLVC-kader Zuidas is hierbij een aandachtspunt. Ten slotte is het dagelijks bestuur bekend met de bestuurlijke opdracht om woningdifferentiatie toe te passen binnen Zuidas en is zij benieuwd naar de uitwerking hiervan in het voorliggende bestemmingsplan.

Het advies van het dagelijks bestuur is in acht genomen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

De brandweer Amsterdam-Amstelland heeft advies uitgebracht over de te nemen maatregelen in verband met externe veiligheid. In paragraaf 10.5.6 wordt uitgebreid ingegaan op het advies van de brandweer.

Vervoerregio Amsterdam

- a. Naar aanleiding van de bestuurlijke besluitvorming van de Gemeenteraad in december 2016 inzake de Daklaan verzoekt de Vervoerregio om de gevolgen hiervan in paragraaf 7.5 te beschrijven.

reactie:

Naar aanleiding van de reactie is in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan de op de Daklaan ingegaan.

- b. de Vervoerregio uit haar algemene zorgen over de bereikbaarheid van Zuidas en vraagt aandacht voor de kruispunten in het gebied, zoals bijvoorbeeld De Boelelaan - Buitenveldertselaan, maar ook het op- en afrijden van de trams en bussen van en naar station Amsterdam Zuid. De Vervoerregio blijft graag in gesprek met de gemeente over deze aandachtspunten.

reactie:

De bereikbaarheid van Zuidas is en blijft een aandachtspunt, waarover de gemeente graag in gesprek blijft met de Vervoerregio.

Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur

De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) heeft advies uitgebracht over de te nemen maatregelen in verband met externe veiligheid. In paragraaf 13.4 wordt uitgebreid ingegaan op het advies van de brandweer.

Taskforce Bereikbaarheid

De Taskforce is een samenwerkingsverband tussen overheden en bedrijfsleven, met als doel de bereikbaarheid te verbeteren. In dat verband wordt de Taskforce gevraagd mee te denken over voorgenomen ontwikkelingen en werkzaamheden die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de Zuidas. Met betrekking tot dergelijke ontwikkelingen en werkzaamheden wordt de Taskforce geconsulteerd bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en gevraagd om een schriftelijke reactie. Deze reactie wordt vroegtijdig in het besluitvormingsproces gevraagd en betrokken bij de verdere uitwerking, planvorming en besluitvorming.

De uitkomst van het verkeersonderzoek 2017 is met de Taskforcebesproken. De Taskforce heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de aanpak en wijze van onderzoek en de uitkomsten hiervan.

Projectorganisatie Zuidasdok

De projectorganisatie vraagt aandacht voor het opnemen van het zoekgebied voor een werkterrein conform de regels van het Tracébesluit Zuidasdok.

18.4 Participatie

18.4 Participatie

Zoals in hoofdstuk 6 is aangegeven is er ten behoeve van de Zuidas Flanken een m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van Beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - de Flanken. Deze procedure is afgerond.

Tevens is er de mogelijkheid geweest zienswijzen over het Milieueffectrapport naar voren te brengen. Diegenen die in dat kader zienswijzen naar voren hebben gebracht zijn geïnformeerd over de wijze waarop die bij de verdere plan- en besluitvorming zouden worden betrokken. Voor zover betrekking hebbend op het plangebied, zijn deze zienswijzen betrokken.

Daarnaast heeft op niveau van het projectgebied Beethoven inspraak plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit Beethoven. Het Uitvoeringsbesluit Beethoven is april 2007 vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 van het Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Nadat een initiatief, gericht op een grootschalige cultuurontwikkeling, niet haalbaar bleek, zijn in 2016 nieuwe eerste ideeën ontwikkeld voor de invulling van Beethoven, tweede fase. De ideeën gaven aanleiding tot het opstarten van een participatietraject. Hiervoor is een werkbare en gevarieerde groep deelnemers samengesteld waarin alle wezenlijke belangen vertegenwoordigd zijn. Deze groep is uitgenodigd om actief deel te nemen. Zij zijn geïnformeerd over de (gewijzigde) plannen voor Beethoven tweede fase. Daarbij is ruimte geboden meningen naar voren te brengen. Gezamenlijk is gezocht naar

het verrijken van de ideeën. In totaal zijn medio 2016 drie participatiebijeenkomsten georganiseerd. De inbreng is bij de totstandkoming van het voorliggend bestemmingsplan betrokken.

Naast het participatietraject is besloten om een openbare informatiebijeenkomst te organiseren. Deze bijeenkomst heeft op 17 januari 2017 plaatsgevonden. Tijdens de bijeenkomst zijn de uitkomsten van het participatietraject besproken en is vooruit geblikt op belangrijkste thema's in het bestemmingsplan voor omwonenden (zoals het 'groen voor rood'-principe, de kavelindeling en bouwhoogten, functies en de openbare ruimte). Ook was er tijdens de bijeenkomst de gelegenheid tot het stellen van vragen. Van de informatiebijeenkomst is een verslag gemaakt (bijlage 26). Na de informatiebijeenkomst heeft eenieder de mogelijkheid gehad om binnen vier weken een reactie over het voorontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. De reacties zijn in een Nota van Antwoord (bijlage 27) van een reactie voorzien, waarbij is aangegeven welke reacties hebben geleid tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.