bestemmingsplan

Zuidas Parnas Fred. Roeskestraat 55 partiële herziening

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

Planstatus:	*vastgesteld*
Plan identificatie:	*NL.IMRO.0363.K2208BPGST-VG01*
Datum:	*15 januari 2024*
Contactpersoon Buro SRO:	*dhr. J. van Nuland*
Kenmerk Buro SRO:	*SR220297*
Opdrachtgever:	*Rijksvastgoedbedrijf*

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	NL44.RABO.0142.1540.24 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

hoofdstuk 1 Inleiding 6

1.1 Aanleiding 6
1.2 Bevoegdheden 7
1.3 Crisis en herstelwet 7
1.4 Leeswijzer 8

hoofdstuk 2 Plankader 9

2.1 Ligging en begrenzing 9
2.2 Geldend planologisch kader 11
2.3 Grondwaterneutrale kelders 12
2.4 Beschrijving van het plangebied 12

hoofdstuk 3 Beleidskader 15

3.1 Rijksbeleid 15
3.2 Provinciaal beleid 20
3.3 Regionaal beleid 23
3.4 Gemeentelijk beleid 24

hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader 39

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten 39
4.2 Stedenbouwkundige aspecten 45

hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken 49

5.1 Algemeen 49
5.2 Regelgeving 49
5.3 MER Zuidas Flanken 50

hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren 53

6.1 Algemeen 53
6.2 Verkeersbeleid 54
6.3 Openbaar vervoer 65
6.4 Langzaam verkeer 67
6.5 Conclusie 70

hoofdstuk 7 Geluid 71

7.1 Algemeen 71
7.2 Regelgeving 71
7.3 Onderzoek 73
7.4 Beleid 75

hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit 76

8.1 Algemeen 76
8.2 Regelgeving 76
8.3 Beleid 79
8.4 Conclusie 80

hoofdstuk 9 Bodem 81

9.1 Algemeen 81
9.2 Regelgeving 81
9.3 Onderzoek 83

hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie 84
10.1 Algemeen 84
10.2 Regelgeving 84
10.3 Resultaten onderzoeken 86
hoofdstuk 11 Externe veiligheid 89
11.1 Algemeen 89
11.2 Regelgeving 89
11.3 Beleid 92
11.4 Resultaten onderzoek 92
11.5 Verantwoording 94
11.6 Conclusie 95
hoofdstuk 12 Hoogbouwaspecten 96
12.1 Bezonning 96
12.2 Windhinder 96
12.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol 97
hoofdstuk 13 Natuur en landschap 100
13.1 Algemeen 100
13.2 Toetsingskader 100
13.3 Resultaten onderzoeken 101
13.4 Conclusie 105
hoofdstuk 14 Water 106
14.1 Algemeen 106
14.2 Regelgeving 106
14.3 Beleid 108
14.4 Grondwater 111
14.5 Watertoets 112
hoofdstuk 15 Duurzaamheid 113
15.1 Algemeen 113
15.2 Toetsingskader 113
15.3 Duurzaamheid in Zuidas 114
15.4 Doorwerking planvorming 115
hoofdstuk 16 Milieuzonering 116
16.1 Resultaten 116
hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving 118
17.1 Totstandkoming planregeling 118
17.2 Opbouw bestemmingsplan 118
17.3 Regels 118
17.4 Toelichting per bestemming 120
hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid 121
hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 122
19.1 Participatie 122
19.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro en ambtelijk overleg 122
19.3 Ontwerpbestemmingsplan 124

hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de Gemeenteraad in 1998, wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten.

Het voornemen voor het plangebied aan de Fred Roeskestraat 55 in Amsterdam is om een hybride gebouw met de bestemmingen wonen en werken, hierna ook te noemen het "Parnascomplex", te realiseren. Het Parnascomplex bestaat uit twee kavels, te weten C2 en C3. Voor het naastgelegen kavel C1, het voormalige rechtbankgebouw, is inmiddels het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening' van toepassing. Het geheel aan kavels, C1, C2 en C3 staat bekend als het Parnas-ensemble.

Voor de gronden van het plangebied geldt het huidige bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas', vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam op 9 september 2015. In dit bestemmingsplan zijn de gronden voorzien van de bestemmingen 'Maatschappelijk - 1' en 'Groen'. Het beoogde initiatief van het Rijksvastgoedbedrijf (de initiatiefnemer) ziet toe op de bouw van het Parnascomplex.

Het voorgenomen plan past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'. Op 15 september 2021 is een Nota van Uitgangspunten vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam. De Nota van Uitgangspunten is kaderstellend en richtinggevend voor de beoogde planontwikkeling. Om uitvoering te kunnen geven aan de herontwikkeling is een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk. Hiervoor is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

Om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt in de navolgende hoofdstukken ingegaan op de geldende beleidskaders en de haalbaarheidsaspecten.

1.2 Bevoegdheden

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

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

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

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

1.3 Crisis en herstelwet

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

Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift 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 een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft inzicht in de achtergronden en gemaakte keuzes (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 19 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

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

In hoofdstuk 4 zijn de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten van het bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 5 tot en met 16 komen de diverse omgevingsaspecten aan bod.

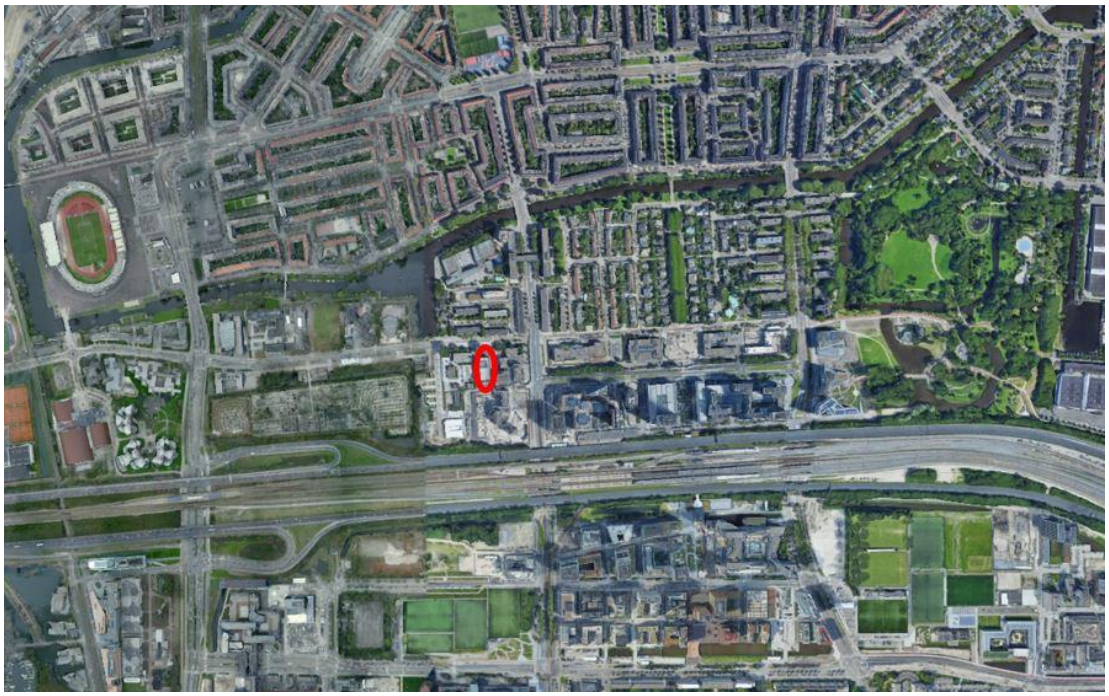
De uitleg over de wijze waarop dit juridisch vertaald is, staat in hoofdstuk 17. Hoofdstuk 18 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Alle relevante rapporten en onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

hoofdstuk 2 Plankader

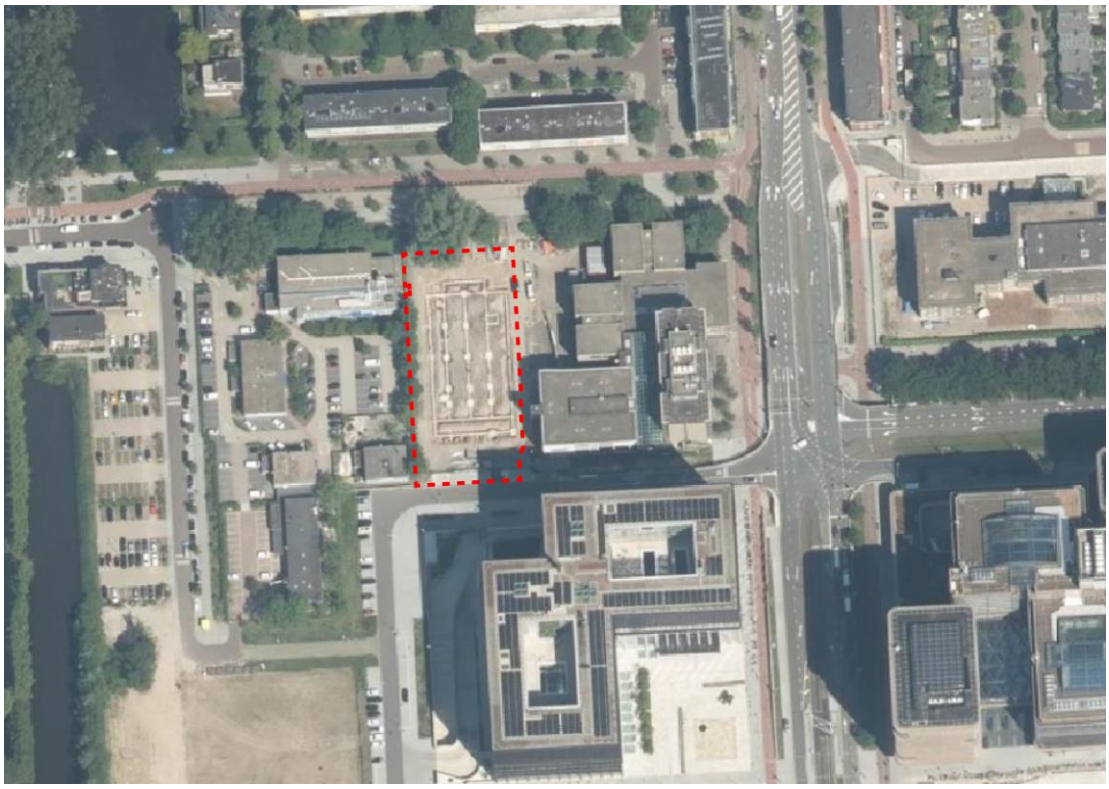
2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt in Zuidas, deelgebied Parnas en is gelegen in de directe nabijheid van de Parnassusweg en Fred. Roeskestraat in Amsterdam. De planlocatie is kadastraal bekend onder de gemeente Amsterdam, sectie AB, percelen 2148 en 3003. Het plangebied heeft een omvang van 2.996 m².

De navolgende afbeeldingen tonen de globale ligging en begrenzing van het plangebied.



Globale ligging plangebied, rood omcirkeld (bron: Google Earth)



Globale begrenzing plangebied, rood omkaderd (bron: PDOK)

Op de luchtfoto is het gebouw van de tijdelijke rechtbank nog aangegeven. Inmiddels is dit gebouw van de tijdelijke rechtbank gedemonteerd en ligt er een grasveld op de planlocatie.

2.2 Geldend planologisch kader

2.2.1 Bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas'

Voor de gronden in het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas', vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam op 9 september 2015.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van het geldende plan weergegeven zoals gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas, plangebied rood omkaderd (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Binnen het bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas' zijn de gronden voorzien van de bestemmingen 'Maatschappelijk - 1' en 'Groen'.

2.2.1.1 Bestemming 'Maatschappelijk -1'

De voor 'Maatschappelijk - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor rechtbank, met inbegrip van zittingzalen, kantoorruimte, hechtenis, foyer e.d. De regels met betrekking tot het bouwen zijn conserverend van aard. Voor gebouwen geldt de maximum bouwhoogte: zoals ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' staat aangegeven en gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Voor het plangebied waar onderhavig bestemmingsplan betrekking op heeft is geen bouwvlak opgenomen en zijn gebouwen dan ook niet toegestaan.

2.2.1.2 Bestemming 'Groen'

Ten noorden is een strook grond bestemd als 'Groen'. Dat staat het gebruik voor groenvoorzieningen en water toe. Bebouwing (uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde) is slechts in zeer beperkte mate toegestaan.

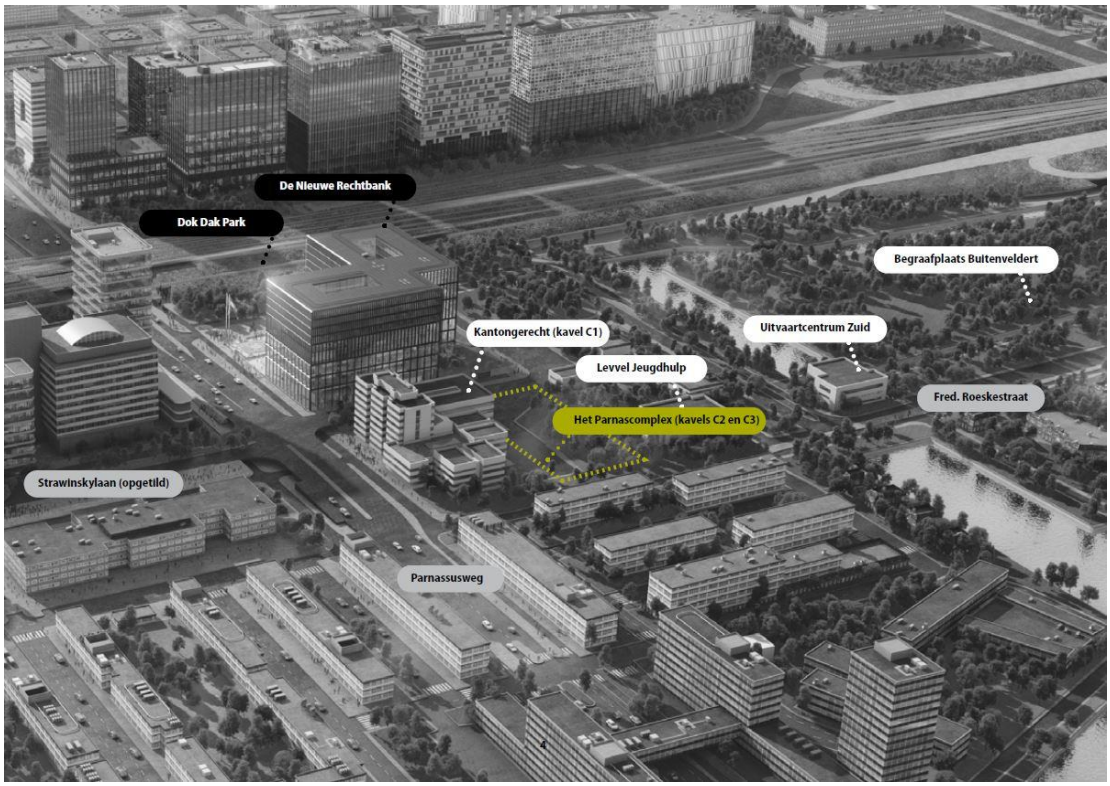
2.3 Grondwaterneutrale kelders

Voor de gronden van het plangebied geldt ook het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders', vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam op 7 oktober 2021. Binnen dit parapluplan bevat het plangebied de gebiedsaanduiding 'overige zone 2'. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

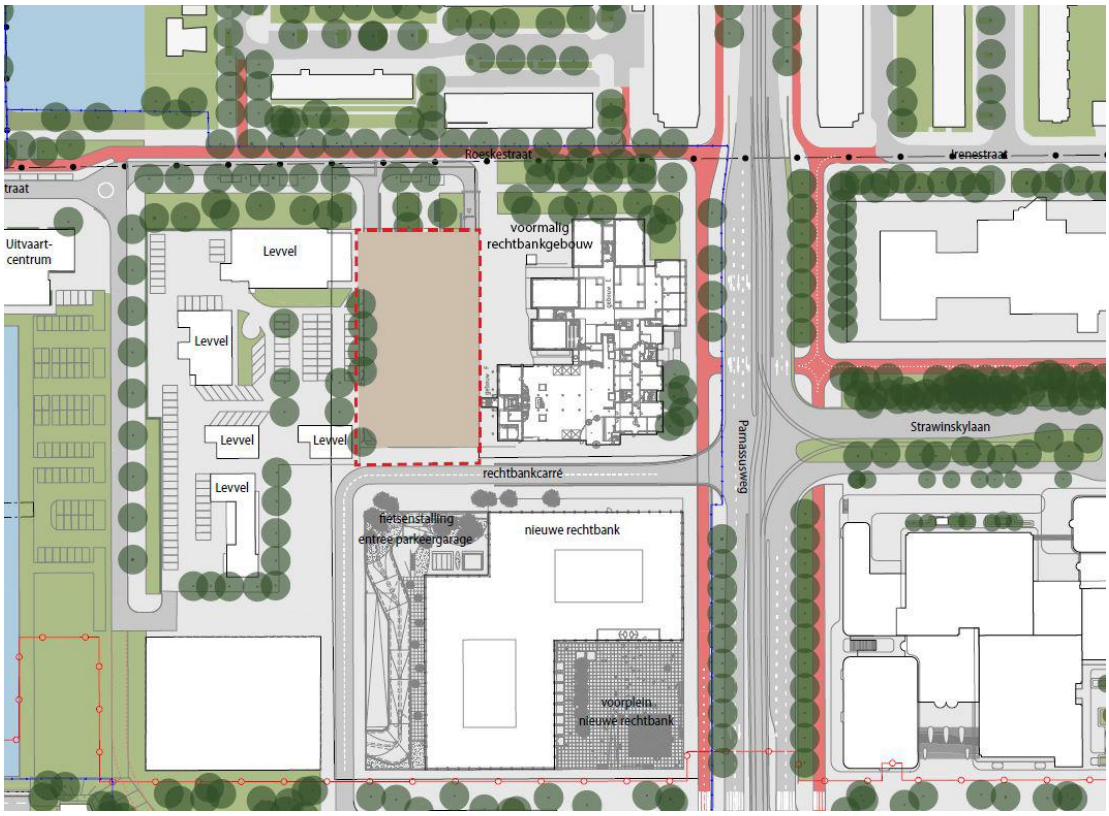
Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een maximum oppervlakte van 300 m² en een maximum diepte van 4 meter onder het grondoppervlak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

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied ligt binnen de Zuidas, deelgebied Parnas. Op de hoek van de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat te Amsterdam ligt het voormalige deelsmonumentale rechtbankgebouw. De kavels waarop voorheen het tijdelijke rechtbankgebouw stond, zijn gelegen in het Parnasgebied; een relatief klein gebied dat van oudsher gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van de rechtbank Amsterdam. Op de kavel, bekend onder C1, staat het voormalige Kantongerecht, Parnassusweg 220. Op de naastgelegen kavel, bekend onder C2/C3, stond het inmiddels gedemonteerde tijdelijke rechtbankgebouw, Fred. Roeskestraat 55. Kavel C2/C3 wordt ook 'het Parnascomplex' genoemd.
In de onderstaande afbeeldingen wordt het plangebied weergeven.



Huidige situatie, plangebied geel omkaderd (bron: Nota van uitgangspunten, september 2021)



Huidige situatie, plangebied rood omkaderd (bron: Nota van uitgangspunten, september 2021)



Huidige situatie, plangebied bestaat uit kavels C2 en C3 (bron: Nota van uitgangspunten, september 2021 / aanpassing mei 2023)

Inmiddels is een nieuw rechtbankcomplex direct aan de A10 gebouwd en in gebruik genomen. De kavel (kavel C1) met het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw is in 2021 geleverd aan de gemeente Amsterdam. Op 6 oktober 2022 is een bestemmingsplan Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiële herziening voor dit kavel C1 vastgesteld door de raad van de gemeente Amsterdam, waarin de vestiging van een museum planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Het eeuwigdurend erfpachtrecht van de kavels C2 en C3, waar voorheen het tijdelijke rechtbankgebouw stond, zal door het Rijksvastgoedbedrijf verkocht worden aan de markt, ten behoeve van de ontwikkeling zoals mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de ambitie van de gemeente Amsterdam om Zuidas te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied met een mix van wonen, kantoren en voorzieningen.

De locatie - enerzijds aan de levendige, groene en veelzijdige Fred. Roeskestraat, anderzijds onderdeel van Zuidas en het hart van zakelijk Amsterdam – maakt deze plek geschikt voor zowel wonen als werken. De Fred. Roeskestraat maakt deel uit van de lange lijn IJsbaanpad, Fred. Roeskestraat, Prinses Irenestraat: een rustige, groene straat parallel aan de rijksweg A10 die de Schinkel verbindt met het Beatrixpark. De straat vormt de overgang tussen de grote schaal van Zuidas en de stedelijke schaal van de naastgelegen buurten. In het geval van het westelijk gedeelte van de Fred. Roeskestraat is dit de overgang naar de Stadionbuurt.

Aan de noordzijde loopt een fietspad en een trottoir die de Fred. Roeskestraat voor langzaam verkeer verbinden met de Parnassusweg. Het fietspad maakt onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes door het Zuidasgebied.



Ligging plangebied en benaming deelgebieden

hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI schrijft een toekomstperspectief met de ambities van het rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd. Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen dienen in de praktijk voortdurend op elkaar in te spelen. Bij de afweging van de belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de boven- als de ondergrond.

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

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

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

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

Planspecifiek
Gezien de aard en omvang is de NOVI verder niet specifiek van belang. Wel wordt er aangesloten op de ambities en belangen van het rijk, zoals het ontwikkelen van sterke en gezonden steden en regio's, het realiseren en behouden van een goede leefomgevingskwaliteit en het realiseren van woonruimten.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. In deze visie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden. De structuurvisie gaat uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk enkel nog een 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Planspecifiek
De SVIR is verder niet specifiek van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 14 nationale belangen opgenomen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn herbevestigd. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012, 1 juli 2014, 1 juli 2016, 1 januari 2017 en 1 december 2020 op onderdelen aangevuld.

Planspecifiek
De voorgenomen ontwikkeling heeft geen raakvlak met het Barro. Het plangebied raakt niet aan één van de 14 in het Barro geformuleerde rijksbelangen, waarmee het geen belemmering vormt voor voorliggend bestemmingsplan.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

2. 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.
3. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Planspecifiek

Stedelijke ontwikkeling

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: 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.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

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.

In alle gevallen geldt dat de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd moet worden. 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.

Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling.

Het gebied van Zuidas kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en/of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Met het gestelde in voorliggende toelichting bij het bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan bovenstaande. Hierbij wordt opgemerkt dat de leegstand in Zuidas voor alle functies zeer laag is.

Zuidas ontwikkelt zich blijvend in positieve zin.

Met het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, waarvan in voorliggend bestemmingsplan sprake is, dient te worden beoordeeld of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Hiervoor dient gekeken te worden naar de aard en omvang van het beslag op de ruimte. In beginsel is hiervan sprake als meer bebouwing mogelijk wordt gemaakt dan onder het voorheen geldende regime mogelijk wordt gemaakt. Met voorliggend bestemmingsplan is daar sprake van. Met een verwijzing naar de hiervoor opgenomen toelichting inzake het gemeentelijk beleid, is volgens het Kantorenplan 2019-2026 en ook vanuit de kantorenstrategie sprake van een behoefte aan kantoren op locaties die goed met het OV goed bereikbaar zijn. Daar valt het plangebied onder, waar met voorliggend bestemmingsplan kantoren mogelijk worden gemaakt. Het gebied is ook aangewezen als een zogenoemde A-locatie. De locaties bevinden zich in de nabijheid van trein-, tram-, metro en bushaltes met de nabijheid van Station Zuid. Vanuit de behoefteraming, is een kwantitatieve behoefte van 125.000 m² bvo aan kantooroppervlak per jaar vastgesteld. Voor Zuidas is dat tussen 2023-2026 135.000 m² bvo aan kantooroppervlak. Het voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan de behoefte aan kantoren op A-locaties en past binnen de uitgangspunten van de Visie Zuidas, die een mix van onder meer werken en voorzieningen vragen en plannen met omgevingskwaliteit. Met het planvoornemen wordt invulling gegeven aan het toevoegen van duurzame, kwalitatief hoogwaardige en daarmee toekomstbestendige kantoormeters in bestaand stedelijk gebied. Met voorliggend bestemmingsplan wordt daarmee invulling gegeven aan de vereisten vanuit de ladder van duurzame verstedelijking en het gemeentelijk beleid voor kantoren. Het bestemmingsplan draagt bij en is geheel in lijn met de kantorenstrategie 2017 en het kantorenplan 2019-2026.

In de Woonagenda Amsterdam 2025 wordt aangegeven dat er in Amsterdam een behoefte is aan 22.000 nieuwe woningen in de periode 2020-2024. Tevens wordt er gesteld dat er jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen gebouwd worden, omdat er te weinig middeldure huurwoningen in Amsterdam zijn. De beoogde ontwikkeling realiseert maximaal 4.550 m2 aan woningen, waarvan ca. 63 middeldure huurwoningen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er een behoefte bestaat aan nieuwe woningen in de gemeente Amsterdam.

Conclusie
Er kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen herontwikkeling voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.5 Structuurvisie Zuidasdok

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

Door een verbeterde doorstroming op de A10 Zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de noordelijke Randstad. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking wordt verminderd. Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en Amsterdam.

Planspecifiek
In voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met en in de onderzoeksopgave uitgegaan van de ontwikkeling van het Zuidasdok.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Deze vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De hoofdambitie is opgedeeld in de volgende aspecten met bijbehorende ambities:

Leefomgeving

a. Klimaatverandering: een klimaat bestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ingericht.
b. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
c. Biodiversiteit en natuur: de biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt.

Gebruik van de leefomgeving

a. Economische transitie: een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
b. Wonen en werken: woon- en werklocaties dienen beter met elkaar in overeenstemming te zijn. Woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends.
c. Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland kunnen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt verplaatsen.
d. Landschap: het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

a. De ambitie van de Provincie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie.

Daarnaast wordt er met de Omgevingsvisie NH2050 geprobeerd om een richting uit te zetten om houvast te bieden naar de onzekere toekomst. Daarvoor wordt een aantal bewegingen naar de toekomst toe benoemd:

1. Noord-Holland in beweging: Op weg naar een economisch duurzame toekomst
2. Dynamisch schiereiland: Benutten van een unieke ligging
3. Metropool in ontwikkeling: Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem
4. Sterke kernen, sterke regio's: Sterke kernen houden regio's vitaal
5. Nieuwe energie: Economische kansen benutten van energietransitie
6. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector

Er wordt in de Omgevingsvisie NH2050 uitgegaan van het principe ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’. Hierbij wordt gelet op de diversiteit aan regio's en wordt ruimte geboden aan maatwerk en ruimte om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving.

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond. In de visie wordt voor het stedelijk gebied uitgegaan van zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren en concentreren van wonen en werken. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV, fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd. Versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem. Bedrijvigheid in de metropool kan zich blijven ontwikkelen binnen de beschikbare milieuruimte, waarbij op een beperkt aantal plekken nieuwe woningbouw te maken kan krijgen met een grotere mate van geluidhinder, binnen de wettelijke grenzen.

Planspecifiek
In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat wonen en werken zoveel als mogelijk binnenstedelijk wordt gerealiseerd en geconcentreerd. Met de beoogde ontwikkeling wordt maximaal 4.550 m² BVO aan woonruimte en 6.475 m² BVO kantoren gerealiseerd. Deze ontwikkeling vindt plaats in het stedelijk gebied van Amsterdam. Met de ontwikkeling van 4.550 m2 aan woonruimte wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van Zuidas in Amsterdam. Hierbij wordt het gebruik van bestaand stedelijk gebied geoptimaliseerd.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 16 november 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om de ambities, ontwikkelprincipes en sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie, vastgesteld op 19 november 2018, vorm te geven en wordt er een start gemaakt met werken in de geest van de Omgevingswet. Echter valt de Omgevingsverordening NH2020 nog onder de huidige wet- en regelgeving.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn alle regels van de provincie die gaan over de fysieke leefomgeving samengevoegd. Merendeel van de regels in deze verordening zijn vrijwel ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2010. Echter zijn een aantal onderdelen wel gewijzigd of nieuw. Belangrijke gewijzigde en nieuwe onderdelen zijn het Landelijk gebied, Bijzonder provinciaal landschap, de mogelijkheden voor kleinschalige woningbouw in landelijk gebied en de ruimte voor windenergie in de MRA regio. De omgevingsverordening heeft de volgende doelstellingen:

1. het bereiken van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken;
2. het behoud en herstel van de biologische diversiteit;
3. het in standhouden en doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Planspecifiek
In artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020 wordt gesteld dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakt schriftelijke afspraken. In paragraaf 3.3 en 3.4 wordt ingegaan op de behoefte en ontwikkelingen in relatie tot de functies wonen en kantoren die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Daarbij wordt in artikel 6.62 gesteld dat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico’s van klimaatverandering. In paragraaf 15.4 wordt ingegaan op de toegepaste duurzaamheidsmaatregelen in het kader van onder andere mobiliteit, energieopwekking, waterberging en stadsklimaat.

Het voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale ruimtelijke beleid.

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

3.2.3 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

Op 31 maart 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet. De Woonagenda bestaat uit drie delen die samen de uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar bevat:

1. Actieagenda 2020-2025;
2. De ambitie, doelstelling, rol en ruimtelijke uitgangspunten;
3. Speerpunten provincie en richtinggevende principes voor het woonbeleid.

De actiepunten die uit deze drie onderdelen volgen, zijn:

a. Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden;
b. We bieden kennis, meedenkkracht en hulp;
c. Versnellen woningbouwproductie;
d. Samenwerking stimuleren;
e. Verduurzaming wonen;
f. Meer flexibiliteit in de woningmarkt;
g. Stimuleren circulair bouwen;
h. Leveren van informatie en monitoring.

Planspecifiek
Binnen Noord-Holland Noord groeit de bevolking nog steeds. De groei is vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde. Hierdoor is er meer woonruimte benodigd. De beoogde ontwikkeling zal dan ook bijdragen aan het actiepunt c: versnellen woningbouwproductie. Het realiseren van woningbouw past binnen de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

Planspecifiek
Met het voorliggende bestemmingsplan wordt een woon-werk complex planologisch mogelijk gemaakt. Hiermee wordt bijgedragen aan de speerpunten van de Metropoolregio Amsterdam.

3.3.2 Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam (voorheen: Stadsregio Amsterdam) is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. Daarbij heeft de Metropoolregio Amsterdam ook de Intentieovereenkomst Klimaatbestendige Nieuwbouw in MRA en Noord-Holland vastgelegd, die de gemeente Amsterdam heeft ondertekend.

Planspecifiek
De voorgenomen ontwikkeling heeft verschillende raakvlakken met deze beleidsnota's. Het plan is in overeenstemming met deze beleidsnota's.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

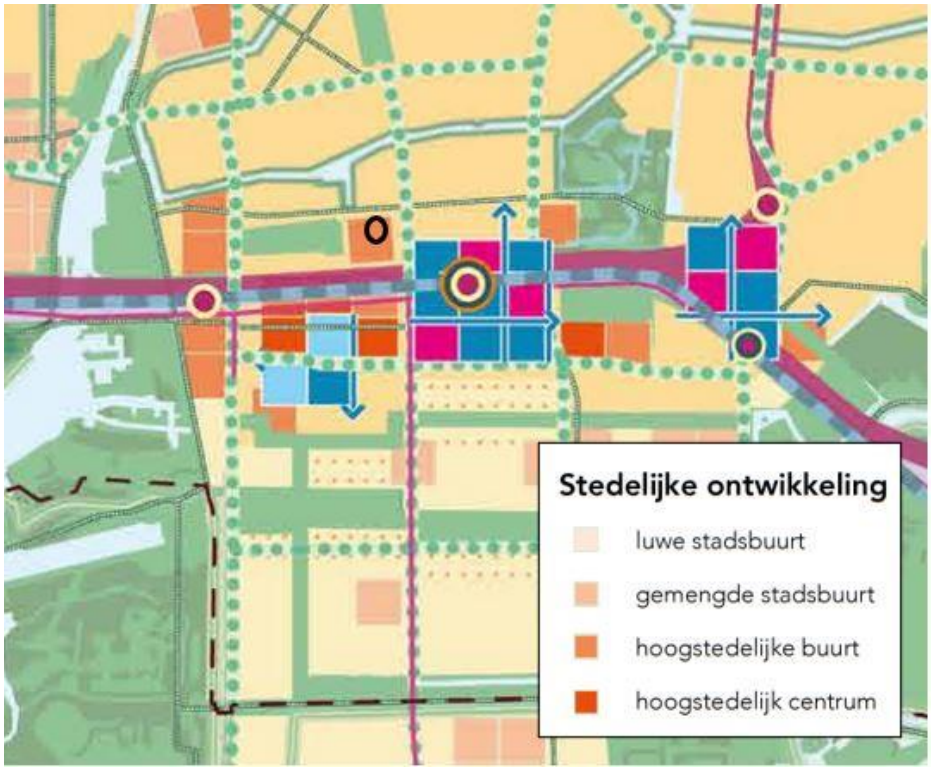
- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.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

Daarbij worden de volgende vijf kernopgaven vermeld:

- Inclusief en betaalbaar;
- Klimaatbestendig en klimaatneutraal;
- Leefbaar en bereikbaar;
- Economisch vitaal en circulair;
- Gezond en veilig.

De structuurvisie stelt dat de centrale ambitie voor Amsterdam is dat het zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. De visie stelt dat het stedelijk centrummilieu zich uitrolt tot aan de ring A10 en zich niet alleen beperkt tot de historische binnenstad. Hierbij biedt intensivering van het grondgebruik in de stad een tal van mensen woon- en werkruimte.

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



Uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 ter hoogte van projectlocatie (zwart omcirkeld)

Amsterdam is straks een meerkernige stad, opgebouwd uit buurten met een eigen karakter. Als onderdeel van de meerkernige ontwikkeling wordt op verschillende plekken ingezet op versterking van de betekenis van die plek voor de hele stad. Er is hier iets te vinden voor mensen uit de directe omgeving, mensen uit het gebied, de stad als geheel en soms ook daarbuiten. Het zijn plekken waar mensen willen zijn, elkaar ontmoeten, ondernemen. Op veel van de plekken wordt ook gewoond en gewerkt. De vergroting van de betekenis van deze plekken draagt bij aan de ontwikkeling van alle stadsdelen in de stad tot eigenstandige gebieden. Daarmee wordt bijgedragen aan een evenwichtige ontwikkeling van de hele stad binnen de regio.

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

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

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

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

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

Het voorliggend bestemmingsplan om woonruimte en kantoren toe te voegen aan Zuidas is dan ook in overeenstemming met de Omgevingsvisie 2050.

3.4.2 Hoogbouw in Amsterdam

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

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd.

Planspecifiek

Het voorliggend plangebied ligt in een gebied (Zuidas, langs de A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Doordat Zuidas is aangewezen als een locatie waar hoogbouw wordt gestimuleerd, is het doen van een HER niet verplicht gesteld. De aspecten windhinder en bezonning zijn wel beschouwd, zie paragraaf 12.1 en 12.2.

3.4.3 Visie Zuidas 2016

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

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

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

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

Internationaal en ambitieus
De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de goede bereikbaarheid, zowel vanuit de stad als vanuit de regio, en dankzij de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt. Het internationale karakter wordt op straat voelbaar en zichtbaar, door hoogwaardige voorzieningen, hotels, kunst en cultuur. Het 'Kenniskwartier', een menging van universitaire- en stedelijke voorzieningen, bedrijven en wonen, zal een belangrijke plek krijgen in de internationale en ambitieuze Zuidas.

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

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

Kiezen voor fiets en OV
Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt tot het maken van expliciete keuzes. Fiets en openbaar vervoer krijgen meer ruimte als aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik. Met een aantal reeds geplande (in het kader van Zuidasdok) en beoogde ingrepen (op lange termijn) wordt de OV-bereikbaarheid vergroot. Fietsen van en naar Zuidas en het stallen van fietsen

wordt zo snel, goedkoop, veilig en gemakkelijk als mogelijk. De daklaan wordt onderzocht; een verhoogde fietsverbinding in een groene setting. Tot slot worden bestaande en voorziene infrastructuur slimmer en efficiënter benut. Het bedrijfsleven speelt hierbij een belangrijke rol.

Planspecifiek
Het voorliggend bestemmingsplan levert een bijdrage aan een levendige woonwijk doordat het een gemengd woongebied versterkt. Ook levert het geen belemmeringen op ten opzichte van het kiezen voor de fiets en OV.

3.4.4 Woonagenda 2025: Voldoende, betaalbare en goede woningen

Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In deze Woonagenda: Voldoende, betaalbare en goede woningen heeft de gemeente Amsterdam onderzocht wat ervoor nodig is om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen. De drie uitgangspunten zijn voldoende woningen, betaalbare woningen en goede woningen.

1. Om voldoende woningen te realiseren moeten woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar zijn aangesloten. Daarvoor is onder andere van belang dat jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen worden gebouwd en dat het stedelijke uitgangspunt van 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop wordt aangehouden.
2. Voor betaalbare woningen moet de woonruimteverdeling worden herzien, moeten middeldure huurwoningen gerichter worden verhuurd aan middeninkomens en moet men in de huursector passend wonen.
3. Bij het uitgangspunt goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. Het aantal woningen met achterstallig onderhoud moet afnemen en woningen moeten gezonder, veiliger en comfortabeler zijn om in te wonen. Mogelijk wordt hiertoe een structureel Programma Woningkwaliteit in het leven geroepen. Corporaties en huurders moeten aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw en duurzaamheidsprestaties afspreken voor bestaande woningen.

Amsterdamse aanpak volkshuisvesting

Van maandag 13 februari tot en met maandag 27 maart 2023 is inspraak mogelijk geweest op het conceptplan Amsterdamse aanpak volkshuisvesting. In het conceptplan is onder meer opgenomen:

- Meer huizen voor de mensen die ze het meest nodig hebben:
    1. Er moeten meer sociale woningen bij komen van corporaties.
    2. Het middensegment moet groter worden en terecht komen bij de mensen met een middeninkomen.
- Woningen worden verduurzaamd, zodat ze klaar zijn voor de toekomst. Dit zal worden gedaan door op korte termijn energiecoaches in te zetten die bewoners suggesties geven om te besparen.
- Een zelfstandige woning is niet voor iedereen een optie in deze schaarse woningmarkt. Naast het bouwen van meer woningen, wordt daarom gewerkt aan meer woonplekken.
- Meer doorstroming, zodat zoveel mogelijk mensen een passende woonplek krijgen. De gemeente wil mensen stimuleren een grote woning te verruilen voor een nieuwe passende woning. Dat wordt gedaan met verhuisregelingen en aantrekkelijk nieuw woningaanbod in de buurt voor ouderen en mensen die afhankelijk zijn van zorg aan huis.
- Omdat er de komende jaren te weinig woningen zijn, wordt gestopt met het maken van nieuwe voorrangsregelingen. De gemeente blijft goed kijken naar de regelingen als de eerste effecten van de nieuwe woonruimteverdeling duidelijk zijn.
- Alle (nieuwe) mogelijkheden om huurprijzen en het gebruik van woningen te reguleren worden gebruikt. Zo wil de gemeente betaalbare woonruimte behouden en toevoegen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan door meer te controleren op leegstand.

Naar verwachting zal het definitieve plan Amsterdamse aanpak volkshuisvesting in de zomer van 2023 door de gemeenteraad vastgesteld worden.

Met het woningbouwprogramma voor middensegment draagt voorliggend bestemmingsplan bij aan dit (concept)plan Amsterdamse aanpak volkshuisvesting.

Planspecifiek
In het woningbouwprogramma van het voorliggende bestemmingsplan 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 uitgangspunt van de beoogde ontwikkeling is 4.550 m² BVO aan woonruimte met een mix van woningtypes. De mix van woningtypes is 12% woonruimte voor de vrije sector (koop) en 88% van de woonruimte aan marktconforme middeldure huur. Afhankelijk van keuzes die gemaakt kunnen worden t.a.v. woninggrootte kan de exacte verhouding in segmenten en aantallen daardoor verschillen met dien verstande dat het totale programma aan woningen niet meer dan 4.550 m² BVO aan woonruimte kan omvatten.

Voor de middeldure huurwoningen gelden de voorwaarden uit het Actieplan Meer Middeldure Huur van de gemeente Amsterdam. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de uitgangspunten voor middeldure huurwoningen.

3.4.5 Kantorenbeleid

3.4.5.1 Kantorenstrategie Amsterdam 'het juiste kantoor op de juiste plek'
In 2011 werd met vaststelling van de kantorenstrategie beleid geformuleerd om de kantorenmarkt gezonder te maken en het totale aanbod van kantoorvloeroppervlak terug te dringen. Hierbij werd sterk ingezet op transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoren en het beperken van nieuwbouw. Deze inzet is succesvol gebleken met een daling van de leegstand van 18 % naar 12,8 % per 1 januari 2017. Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt weer sterk toegenomen en dit vroeg om een actualisering van de huidige strategie en onderzoek naar de doelmatigheid hiervan. De veranderingen op de kantorenmarkt, maar ook de banengroei en een Brexit zijn aanleiding geweest om de in 2011 vastgestelde kantorenstrategie te actualiseren.

Amsterdam als economische motor
Amsterdam huisvest een aantal grote en bovengemiddeld snel groeiende dienstensectoren waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van Nederland. De belangrijkste hiervan is de zakelijke en financiële dienstverlening. Ook de industrie IT- en softwaredienstverlening droeg relatief sterk bij aan de economische groei van Amsterdam. De werkgelegenheid nam in 2016 in de hele MRA toe met 2,3 %. De stijging is bijna geheel toe te schrijven aan Amsterdam. Op Zuidas groeide het aantal banen het snelst. De stad zet zoveel mogelijk in op stedelijke ontwikkeling nabij multimodale knooppunten. Door op deze locaties in te zetten op groei wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en zijn werkplekken in de toekomst sneller en beter bereikbaar voor inwoners van de regio en daarbuiten. Zuidas ontwikkelt zich hierin steeds meer tot een gemengd woon- en werkgebied met voorzieningen.

Uitvoeringsstrategie 3.0: Ruimte voor Werken in de MRA van Morgen: 2017-2030
Om een gezonde kantorenmarkt te behouden en overmaat terug te dringen en te voorkomen wordt binnen de MRA samengewerkt door het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka). De programmatische afspraken die in het verleden voor het planaanbod kantoren zijn gemaakt met de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 zijn vervangen door een nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0. Hiermee is een herijking gemaakt van de vorige strategie om zo goed mogelijk te kunnen blijven inspelen op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de veranderde kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag.

Kwantitatieve raming
De vraagramingen van de Uitvoeringsstrategie 2011 zijn door de grote dynamiek achterhaald. Dit heeft geleid tot het rapport Vraagraming en vraagverdieping Metropool Regio Amsterdam (mei 2016). Op basis van dit rapport is de vraag naar nieuw kantoorvloeroppervlak in de Uitvoeringsstrategie geraamd op 515.000 m² tot 2050, waarvan 230.000 m² groei op formele kantoorlocaties van 2017 tot 2030 en 225.000 m² voor groei op formele kantoorlocaties van 2030 tot 250 en 60.000 m² voor groei elders binnen Amsterdam. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsvraag als gevolg van Brexit. Door de transformatie van kantoren naar andere functies, zoals wonen (die tot 2019 naar verwachting 250.000 m² bedraagt) en de grote vraag naar kantoren, onder andere als gevolg van de Brexit, zal de leegstand van 11,5 % dalen naar een frictieleegstand van 8 % in 2019. Frictieleegstand is de leegstand die ontstaat doordat vraag en aanbod in de tijd niet altijd direct op elkaar aansluit.

Kwalitatieve raming: Juiste kantoor op de juiste plek.
Uit voornoemd onderzoek blijkt dat er nog steeds behoefte is aan kantoren op locaties waar sprake is van functiemenging, die bovendien goed bereikbaar zijn. Dit betreft met name een kwalitatieve vraag. Het juiste kantoor op de juiste plek. Behoefte aan kantoorruimte bestaat vooral bij bedrijven in ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening, maar ook bij innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Op gewilde locaties, met name in het Centrum, de Arenapoort en Zuidas is de vraag naar kantoorruimte groot.

Er is vooral behoefte aan een kwalitatieve sturing waarbij het uitgangspunt is: het juiste kantoor op de juiste plek. In Ruimte voor de Economie van Morgen (collegebesluit d.d. 18 juli 2017) worden drie kantorenmilieus onderscheiden:

1. Het internationale topmilieu: een hoogwaardig ingerichte, internationaal verbonden locatie, geschikt voor de vestiging van internationale kantoren, met in de omgeving een groot aanbod van stedelijke voorzieningen. Zuidas, stadsdeel Centrum en Stadsdeel Zuid zijn hier voorbeelden van. Kansen voor uitbreiding liggen hier voor Zuidas in de uitbreiding van het gebied en op de middellange termijn in de Schipholcorridor tussen Zuidas en Schiphol;
2. Innovatieve districten: stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken van 50%-50% rond een kennisinstituut of trekker. Hier zoeken clusters van bedrijven verbinding en is ruimte voor ontwikkeling van start-ups en innovatieve bedrijfsconcepten. Voorbeelden hiervan zijn Kenniskwartier VU/Zuidas, Sciencepark, AMC e.a.
3. Multimodale knooppunten: knooppunten die door de aanwezige verkeersinfrastructuur zoals trein, tram, bus, metro, autowegen en fietspaden, uitstekend zijn verbonden met de stad en regio en luchthaven en daarmee uitermate geschikt zijn als werkgebied en concentratie voor (groot)schalige kantoren. Door transformatie en verdichting worden deze knooppunten meer gemengd met wonen en voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn Sloterdijk, Amstelstation en Zuidas.

De geactualiseerde kantorenstrategie 2017 behelst onder meer:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten op die locaties waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren gewenst zijn. Dit zijn Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJoever. Door het flexibel inzetten kan ook tegemoet worden gekomen aan (een deel van) de te verwachten vraag als gevolg van een Brexit.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- en werkgebieden;
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8 %. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor onder meer Schipholkerncorridor, uitbreiding van Zuidas, met name aan de westkant ten noorden en zuiden van de A10.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon- werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren.

Selectiebeleid voor kantoren
Het college heeft op 6 september 2016 een selectiebeleid bij kantoorontwikkeling vastgesteld waarbij openbaar, meervoudig selecteren de hoofdregel is. Op 24 januari 2017 heeft het college vervolgens uitgangspunten vastgesteld voor kantoorgebruikers op Zuidas. Uitgangspunten voor eindgebruikers die zich willen vestigen op nieuwe kavels moeten passen binnen de Visie Zuidas 2016 en de daarin geformuleerde criteria. Bij de selectie van ontwikkelaars wordt getoetst aan de in Zuidas gewenste hoge kwaliteit, waarbij in het licht van een kwalitatieve beoordeling de volgende elementen een belangrijke rol spelen:

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

De selectie van kavels komt tot stand via openbare gronduitgifte en alleen bij uitzondering kan hiervan worden afgeweken via de hardheidsclausule. In dat geval moet naast de criteria uit de Visie Zuidas 2016 ook sprake zijn van een initiatief dat van belang is voor de doorontwikkeling van Zuidas als toplocatie die concurrerend is met vergelijkbare (internationale) zakencentra én het initiatief moet bijdragen aan de versterking van de ruimtelijke-economische structuur van Nederland.

Planspecifiek

Het doel is dat Zuidas dé toplocatie van Nederland en concurrerend ten opzichte van vergelijkbare zakencentra in Europa blijft. In voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een kantoorprogramma dat past binnen de kantorenstrategie en de ontwikkeling van Zuidas als internationale toplocatie.

3.4.5.2 Kantorenplan 2019-2026
In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 staat een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Aanleiding daarvoor is de constatering dat de behoefte aan kantoorruimte hoog is en het einde van de vraag naar vooral duurzame en goed OV-bereikbare kantoren (zoals in Zuidas) is nog niet in zicht. Dit vraagt extra regie op het realiseren van nieuwe kantoren. De planvoorraad van circa 1 miljoen m² en de voorstellen uit de kantorenstrategie 2017 bieden voldoende mogelijkheden om kantoorruimte te realiseren voor de huidige vraag. Het kantorenplan 2019-2026 doet voorstellen om te komen tot voldoende concrete kantoorplannen die tot en met 2026 kunnen worden gerealiseerd.

Met het kantorenplan 2019-2026 van september 2019 wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook liep het kantorenplan 2019-2026 al vooruit op de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen die op 8 juli 2021 door de gemeenteraad van de Amsterdam is vastgesteld.

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Zuidas heeft zich de afgelopen jaren in economische hoog- en laagconjunctuur bewezen als robuuste vestigingslocatie voor grote en kleine, nationale en internationale bedrijven.

Conform de in 2016 door de gemeenteraad vastgestelde Visie Zuidas wordt ingezet op het creëren van een internationaal topmilieu met wonen, werken en openbare ruimte van hoge kwaliteit. Kantoren, woningbouw én voorzieningen komen steeds meer in balans om het gewenste stedelijke milieu te creëren, waar ook (internationale) topbedrijven zich tot aangetrokken voelen. De Visie Zuidas -en de daarin opgenomen de verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen- is leidend bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

Begin 2019 staat er ruim 180.000 m² kantoor in aanbouw of verbouw. Met het internationale topmilieu blijft Zuidas met het centrum van Amsterdam de belangrijkste kantoorlocatie in Amsterdam. Het is ook een van de weinige plekken waar de gemeente door gronduitgifte nog kan sturen op het kantoorprogramma.

De kantorenvoorraad in Zuidas is eind 2018 circa 850.000 m², met daaraan toegevoegd de plancapaciteit conform de Visie Zuidas kan in totaal een kantorenvoorraad van 1,2 miljoen m² worden gerealiseerd.

Kantoorontwikkelingen (m² BVO)[1]	2019-2022	2023-2026
Oplevering	810.000 m²	610.000 m²
Onttrekking	305.000 m²	50.000 m²

De verwachte opleveringen en onttrekkingen voor Amsterdam.

Tussen 2019 en 2022 wordt in Zuidas circa 210.000 m2 kantoorruimte opgeleverd. Een deel hiervan is reeds in aanbouw en reeds voorverhuurd. In de periode tussen 2023 en 2026 wordt naar verwachting 135.000 m² kantoorruimte toegevoegd. Om tegemoet te komen aan de toegenomen vraag naar kantoormeters is onderzocht op welke plekken kantoorontwikkeling mogelijk en gewenst is. Dit met inachtneming van de volgende uitganspunten:

- De Visie Zuidas -en de daarin opgenomen verdeling tussen wonen, werken en voorzieningen- is leidend bij de verdere ontwikkeling van het gebied.
- In een periode waarin de combinatie van de ontwikkeling in de flanken en de realisatie van Zuidasdok een grote impact heeft, wordt extra aandacht besteed aan de omgevingskwaliteit

Uit de Monitor Kantoren Amsterdam, stand per juni 2022 volgt dat de leegstand in Amsterdam zeer laag is (6,4%). Het doel van de kantorenstrategie blijft een gezonde kantorenmarkt waarin de groei van de kantorenmarkt de vraag volgt. Hoe de marktvraag naar kantoren zich de komende jaren zal ontwikkelen is nog niet duidelijk. De gemeente volgt nauwgezet de marktontwikkelingen en de toekomstige behoefte aan kantoren.

Planspecifiek
De beoogde ontwikkeling levert met het toevoegen van 6.475 m² bvo kantoren een relatief kleine bijdrage aan het kantorenplan 2019 - 2026 van de gemeente Amsterdam.

3.4.5.3 Zuidas Office Monitor 2017

Uit het meest recente analyserapport van de kantorenmarkt op Zuidas, Zuidas Office Monitor (editie 2017, H1), komt naar voren dat de aanhoudende vraag van kantoorgebruikers en het lage leegstandspercentage er de afgelopen jaren toe hebben geleid dat nieuwe bouwplannen worden gerealiseerd. Het rapport geeft aan dat door de nog steeds toenemende dynamiek de behoefte aan uitbreiding van de kantoorvoorraad nog steeds actueel is. Dit is ook nodig om nieuwe (grootschalige internationale) gebruikers de kans te geven zich op Zuidas te vestigen of om bestaande gebruikers uitbreidingsmogelijkheden te bieden. Een behoorlijk deel van het voorziene kantoorvloeroppervlak moet nog gebouwd en opgeleverd worden, wat tot gevolg heeft dat het direct beschikbare aanbod van kantoren beperkt is. Dit leidt tot een leegstandpercentage van slechts 4,3%. Het rapport geeft tevens aan dat de realisatie van woningen en voorzieningen de leefbaarheid en het multifunctionele karakter van het gebied versterkt.

De aanvulling en optimalisatie van kantoorprogramma op verschillende kavels in Zuidas wordt gemonitord en daar waar nodig geoptimaliseerd. Voorbeelden hiervan zijn het toevoegen van deelgebied Verdi aan het grootstedelijk gebied Zuidas en het opnemen van aanvullend kantoorprogramma in deelgebied Parnas.

Planspecifiek

Het bestemmingsplan draagt bij aan het kantorenplan voor Zuidas.

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

Deze 3 agenda's zijn in 2015 vastgesteld en verwoorden gezamenlijk het antwoord hoe vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid de gemeente toekomstbestendig wil reageren op de groei van Amsterdam.

De gemeente wil de stad aantrekkelijker maken door vergroening en tegelijk moet de stad bereikbaar blijven met een aantrekkelijke openbare ruimte om te verblijven, waarbij duurzaamheid hoog op de agenda staat. De Visie Openbare Ruimte is door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld op 8 juni 2017. In de visie zijn uitgangspunten geformuleerd voor het inrichten en verbeteren van de openbare ruimte in de stad.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot aanpassingen in de bestaande openbare ruimte.

3.4.7 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 wordt aangemerkt als A-locatie. A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximumparkeernorm voor, geen minimumnorm.

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

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

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

3.4.8 Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld. Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties moet de realisatie van fietsparkeervoorzieningen worden vastgelegd middels bestemmingsplannen. De Nota dient ter onderbouwing van de normen die in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Voor niet-woonfuncties wordt het bovendien verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein.

Planspecifiek
In paragraaf 6.4.3 en 6.4.4 wordt ingegaan op de vertaling van het beleid naar voorliggend bestemmingsplan.

<u>Fietsparkeren</u>
Het plangebied valt onder zone 2 'gemiddeld fietsgebruik'.

Navolgend is een illustratieve voorbeeldberekening gemaakt voor het benodigde aantal fiets- en scooterparkeren. Dit gaat om een voorbeeldberekening, omdat de exacte woninggrootte en woningaantal nog niet vaststaat en in de (aanvraag) omgevingsvergunning zal worden bepaald.

Er dient aangetoond te worden dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd, waarbij voldoende betekent dat op eigen terrein wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn vastgelegd in de Nota parkeernormen fiets en scooter.

Woningen
Hieronder is een voorbeeldberekening weergegeven voor het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen. Er is hier uitgegaan van de volgende verhouding woningen: 63 woningen van <50 m² gbo en 8 woningen >100 m² < 125 m² gbo.

De fietsparkeernorm voor woningen is als volgt:
Woning <50 m² gbo = 2 fietsparkeerplekken per woning
Woning 75 - 100 m² gbo = 4 fietsparkeerplekken per woning
Voor 65 woningen <50 m² gbo komt dit neer op: 65 x 2 = 130 fietsparkeerplekken.
Voor 10 woningen 75 - 100 m² gbo komt dit neer op: 10 x 4 = 40 fietsparkeerplekken.

Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn of er moet een berging van 2,7 m² in het Parnascomplex worden gerealiseerd.

Dit resulteert in een totale fietsparkeerbehoefte van de woningen van 130 + 40 = 170 fietsparkeerplekken.

Kantoren
De fietsparkeernorm voor kantoren is als volgt:
Kantoor medewerkers: 2 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo, doelgroep: medewerkers (lang parkeren)
Kantoor met baliebezoekers: 3,5 parkeerplekken per balie, doelgroep: bezoekers (kort parkeren)

Voor 6.475 m² BVO kantoren komt dit neer op: 2 x 64,75 = 129,5 = 130 fietsparkeerplekken voor kantoormedewerkers.

Totaal
In totaal komt de fietsparkeerbehoefte van het woon-werkcomplex neer op 130 + 170 = 300 fietsparkeerplekken.

Scooterparkeren
Hieronder is een voorbeeldberekening weergegeven voor het benodigd aantal scooterparkeerplaatsen. Er is hier uitgegaan van de volgende verhouding woningen: 63 woningen van <50 m² gbo en 8 woningen >100 m² < 125 m² gbo.

Het plangebied valt onder zone 2 'gemiddeld fietsgebruik'.

Woningen
De scooterparkeernorm is voor de hele stad Amsterdam 0,13 scooterparkeerplaats per nieuw te realiseren woning.
Voor 75 woningen komt dit neer op: 75 x 0,13 = 9,75 ≈ 10 scooterparkeerplekken.

Kantoren
De scooterparkeernorm voor kantoren is als volgt:
Kantoor (medewerkers): 0,25 per 100 m² bvo (lang parkeren)
Kantoor met balie (bezoekers): 0,6 per balie werkplek (kort parkeren)

Voor 6.475 m² BVO kantoren komt dit neer op:
64,75 x 0,25 = 16,2 ≈ 17 scooterparkeerplekken voor kantoor medewerkers (lang parkeren)

Voor n aantal balie werkplekken komt dit neer op:
n x 0,6 = aantal scooterparkeerplekken voor bezoekers (kort parkeren)

Voor lang parkeren geldt als richtlijn dat de initiatiefnemer parkeervoorzieningen op eigen terrein inpandig realiseert. Voor kort parkeren kan hij daar van afwijken, als het niet mogelijk of realistisch is om deze voorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dan worden scooterparkeerplaatsen in de openbare ruimte beschouwd als alternatief. De initiatiefnemer realiseert de scooterparkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein, bij voorkeur in een parkeergarage of gezamenlijke fietsenstalling die bij het project hoort.

3.4.9 Huisvestingsverordening 2020

Verkamering en bed & breakfast
Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Sturen op de samenstelling van de woonruimtevoorraad is primair van belang omdat het woningaanbod dient aan te sluiten op de vraag en behoefte van huishoudens van verschillende samenstellingen aan woonruimte. Tussen de wijze van bewoning en/of het gebruik van te onderscheiden typen woonruimte bestaan verschillen. Bewoning door een gezinshuishouden is bijvoorbeeld anders dan het gebruik van een woonruimte met een gemeenschappelijke ruimte, die voor het overige verkamerd wordt verhuurd aan een aantal eenpersoonshuishoudens. De verschillende typen bewoning hebben naar hun aard een meer of minder intense ruimtelijke uitstraling. Voor het gedeeltelijk gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast geldt dat dit meer effect op de omgeving heeft dan bewoning zonder dit nevengebruik.

Wanneer de rechthebbende een zelfstandige woonruimte verkamerd wil verhuren (ook wel omzetting genoemd), of in de woonruimte een bed & breakfast wil exploiteren, dan is op grond van de Huisvestingsverordening 2020 een omzettingsvergunning nodig voor verkamering respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast nodig. Wanneer verlening van de gevraagde vergunning, die een wijziging in de woonruimtevoorraad teweeg brengt, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders leidt tot een aantasting van de leefbaarheid ter plaatse, bijvoorbeeld omdat de concentratie van verkamerde woningen ter plaatse te groot wordt geoordeeld, kan de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning om die reden worden geweigerd. Datzelfde kan zich voordoen bij een concentratie van bed & breakfast exploitatie.
Met ingang van 1 april 2020 gaat op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel gelden. Dit betekent dat er verdeeld over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken.

In geval van omzetting (verkamering) zijn naast het maximale aantal te verlenen vergunningen in het Huisvestingsbeleid stringente regels vastgelegd die toezien op een nadere spreiding van verkamerde verhuur binnen buurten en wijken, en te grote concentraties binnen een buurt of wijk worden voorkomen. Ook geldt de eis dat een kamer niet door meer dan één volwassene mag worden bewoond. Het samenstel van voorwaarden vormen een nadere borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente heeft beoordeeld dat bij deze regeling geen sprake zal zijn van zodanige toename van de parkeerdruk of behoefte aan fietsparkeerplekken dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar zou zijn.

Het exploiteren van een bed & breakfast, waarvoor een onttrekkingsvergunning noodzakelijk is, kan overlast, drukte, afvalproblematiek en lokale overheersing van toeristenwinkels binnen het winkelaanbod met zich meebrengen. Omwonenden van een bed & breakfast worden het hele jaar door geconfronteerd met arriverende en vertrekkende gasten (rolkoffers) en mogelijk overlast van toeristen in hun directe woonomgeving vanwege een ander dag-nachtritme. Met de wijkquota is nadrukkelijk ook een ruimtelijke sturing beoogd over de 99 wijken in de stad en niet alleen de bescherming van de woningvoorraad. De onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast zullen voor maximaal acht jaar worden afgegeven.

De wijkquota zorgen ervoor dat de extra druk die van omzetting van een zelfstandige naar meerdere onzelfstandige woonruimten (verkamering) alsmede gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast uitgaat op het woon- en leefklimaat niet onevenredig zal zijn. Aldus beschermt het in de huisvestingsregels vastgelegde afwegingskader voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende. Een nadere ruimtelijke afweging voegt hieraan niets toe.

De regels over woonruimtevoorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben betrekking op de bestaande woonruimtevoorraad. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimtevoorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten.

De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan niet worden gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een andere gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze vergunning wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken kan daarom volgen op de omzettingsvergunning of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens is dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld.

De situatie kan voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfastfaciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel buitenplans vergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering respectievelijk bed & breakfast in de betreffende buurt of wijk.

Uitzondering onzelfstandige woningen direct mogelijk maken in een bestemmingsplan
De situatie kan zich voordoen dat vanuit een specifieke gebiedsontwikkeling het nieuw realiseren van nieuwe gebouwen voor onzelfstandige woningen gewenst is. Als in dat geval ten behoeve van die ontwikkeling een bestemmingsplan wordt opgesteld, kan dat meteen ook worden opgenomen in dat plan. Welke regels daarvoor geschikt zijn is afhankelijk van de situatie. Gaat het om een of enkele concrete percelen, maak het dan zo concreet mogelijk: op dat perceel mogen uitsluitend onzelfstandige woningen, hoeveel van welke omvang, wellicht niet alleen een maximum maar ook een minimum. Dat heeft de voorkeur. Regels die bepalen dat ergens in een gebied een maximale oppervlakte of een maximaal aantal onzelfstandige woningen mag worden gerealiseerd, is niet zo wenselijk, omdat met een dergelijke regeling de grip op de samenstelling van de voorraad afneemt.
Om een andere regeling op te nemen dan de standaard die in deze instructie wordt voorgeschreven met het doel om direct in het bestemmingsplan onzelfstandige woningen te faciliteren, is afstemming nodig met Wonen, G&O en, voor zover van toepassing, het betrokken stadsdeelbestuur.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen.

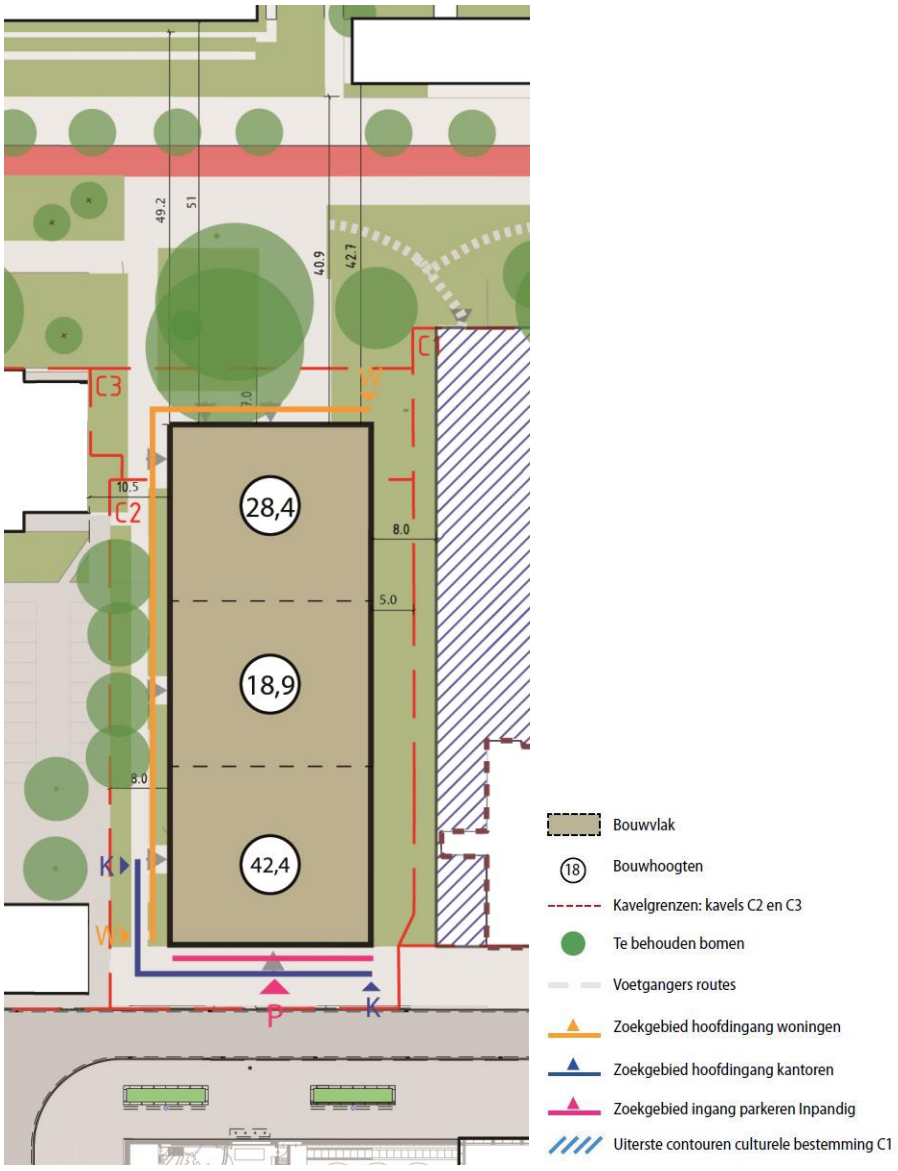
hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

4.1.1 Inleiding

Initiatiefnemer is voornemens om het eeuwigdurend erfpachtrecht van kavels C2 en C3 te verkopen zodat hier het Parnascomplex, zijnde een hybride gebouw met verschillende functionaliteiten (wonen en kantoren) die samen een eenheid vormen, zal worden gerealiseerd.

Onderstaande afbeelding toont de situatietekening van de beoogde situatie van het plangebied.



Situatietekening plangebied (bron: Gemeente Amsterdam, d.d. juni 2023)

4.1.2 Toelichting op het programma

Programma
In het programma is wonen als belangrijk onderdeel opgenomen om te garanderen dat er ook 's avonds sprake is van meer levendigheid. Hiermee wordt goed aangesloten op de gewenste functiemix voor Zuidas. Op de kavels C2 en C3 wordt hiermee een begin gemaakt in een hybride gebouw. Het op de kavels C2 en C3 te realiseren gebouw heeft een kantoorplint van 4 lagen, met kantoor-entree aan de zuidkant, tegenover de nieuwe rechtbank. Bovenop deze kantoorplint komen twee, in hoogte variërende woonblokken (aan de noordzijde lager, aan de zuidzijde hoger), en een collectieve groene daktuin tussen de beide woontorens. De entrees van de woonblokken komen in de noord- en/of westgevel van de kantoorplint en worden voor fietsers en voetgangers ontsloten via de Fred. Roeskestraat.

De beoogde ontwikkeling vormt de schakel tussen wonen enerzijds en werken anderzijds. Het woonmilieu in Parnas markeert de overgang van het hoogstedelijke centrummilieu rondom station Amsterdam-Zuid naar de minder hoogstedelijke Fred. Roeskestraat en Oud-Zuid. De woonbestemming wordt verdeeld in middeldure huurwoningen (88% van het aantal te realiseren woningen) en vrijesectorwoningen (12% van het aantal te realiseren woningen). De plek kan een doelgroep (jong en oud) aanspreken die zich thuis voelt in een grootstedelijke omgeving, met alle denkbare voorzieningen om de hoek, maar tegelijkertijd dichtbij minder hoogstedelijke woonbuurten. Om Zuidas meer onderdeel van de stad te maken, is het van belang om buurten te creëren waar mensen zich verbonden mee voelen.

Kantoren
Zuidas is bij uitstek een locatie voor (inter)nationale kantoren en kent verschillende vestigingsfactoren zoals o.a. goede bereikbaarheid. In de Fred. Roeskestraat zijn kantoren relatief kleinschalig en onderdeel van de beoogde stedelijke mix.

Groen

Groen op het gebouw
Voor het Parnasgebied wordt uitgegaan van losstaande gebouwen in een groene campussetting. Het is daarnaast de ambitie om ook de gebouwen te vergroenen. Dit levert een gevarieerd en genereus gebied op, waarin vergroende gebouwen van een variërende maat en typologie in een groene setting komen te staan. Het Parnascomplex heeft, net als het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw, een alzijdig karakter. Het onbebouwde dakdeel van de kantooronderbouw bovenop de vierde bouwlaag, tussen de woonblokken, wordt een groene collectieve tuin voor de bewoners.

Stedelijk en klimaatbestendig groen
Het karakter van de publieke ruimte is groen en stedelijk, met afwisselend bestrating en beplanting. Ruimtes lopen gemakkelijk in elkaar over en zijn bruikbaar voor bewoners. Het groen is van hoge kwaliteit en zoveel mogelijk in volle grond.

Een regenbestendige en groen in te richten buitenruimte is een eis volgens het Omgevingsprogramma Riolering Amsterdam 2022-2027 (OPR). Voor het gedeelte van het plangebied dat in gebruik wordt genomen als openbare ruimte geldt de Rainproof-norm uit het OPR. Daarnaast geldt de ontwateringsnorm van 90 cm (OPR) voor dit plangebied.

De grote bomen aan de Fred. Roeskestraat op kavel C3 worden behouden als de kwaliteit van de bomen dat toelaat (hiervoor laat de gemeente Amsterdam onderzoek naar de kwaliteit van de bomen uitvoeren). Het zijn bomen met een mooie uitstraling, die mede het groene karakter van de straat bepalen. De ruimte om het gebouw is openbaar of openbaar toegankelijk.

Het beheer- en inrichtingsplan van de openbare ruimte op de kavels C2 en C3 zal worden gemaakt en uitgevoerd door de gemeente Amsterdam. De realisatiekosten komen voor rekening van de ontwikkelende partij. De gemeente Amsterdam zorgt ook voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Voor het Parnasgebied geldt de Puccinimethode (handboeken rood en groen). De beoogde beeldkwaliteit van de openbare ruimte sluit hierop aan. De Puccinimethode staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte. Een kwalitatief goede, fysieke inrichting is gebruiksvriendelijk, veilig, beheerbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi. De openbare ruimte is integraal ontworpen met alle belanghebbenden. Puccini is betreffend materialisatie en detaillering doorontwikkeld voor het ontwerp van straten met een 30 km/u en 50 km/u regime.

De typologie losstaande gebouwen in een groene campussetting van het Parnasgebied is nog niet doorontwikkeld in de Puccinimethode. Er worden op verschillende plekken in Amsterdam campusgebieden ontwikkeld, en uiteindelijk zal deze typologie ook zijn weerslag in de Puccinimethode krijgen. Het precieze materiaalgebruik en de detaillering staan daarom nog niet vast in deze fase van het project.

Aansluiting van het hybride gebouw op openbare ruimte
De openbare ruimte sluit aan bij de nieuwbouw. De entrees en de oriëntatie van het gebouw worden zorgvuldig gekozen in relatie met de openbare ruimte, routes en programmering van de plint. Naast entrees zijn de functies in de plint essentieel voor interactie met de openbare ruimte. Op voor de hand liggende plekken (met name de gevels aan wegen en paden) komen de meer publieke programma's van kantoren in de onderbouw. Loggia's, balkons, erkers en (dak)terrassen creëren een samenhangend gevelbeeld.

Parkeren en duurzame mobiliteitsoplossingen
Het is van groot belang om het autogebruik op Zuidas te verminderen. Goede alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer, zijn cruciaal om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten daarom onderdeel zijn van de nieuwbouw. Denk hierbij aan (schone) deelauto concepten en het stimuleren van fietsgebruik.

Er wordt niet geparkeerd op maaiveld. Parkeren dient opgelost te worden middels een parkeergarage, die wordt ontsloten vanaf het nieuwe rechtbankcomplex. Ook laden en lossen gebeurt vanaf het nieuwe rechtbankcomplex. Voor noodverkeer is het gebied ook vanaf de Fred. Roeskestraat bereikbaar. De parkeergarage of -kelder dient volledig ondergronds te zijn en ligt volledig onder het gebouw binnen de aangewezen rooilijnen. Deze garage gaat zodoende niet ten koste van de groene inrichting van het terrein. In deze kelder dient minimaal 50% van de parkeerplaatsen voorzien te zijn van een laadpunt voor elektrische auto's en 100% van de plekken dient daartoe voorbereid zijn (benodigde leidingwerk en capaciteit). Bezoekers van de en kantoren kunnen elders op maaiveld of in openbare garages parkeren. De gemeente Amsterdam zal het aantal parkeerplaatsen voor auto's in de openbare ruimte niet uitbreiden ten behoeve van de ontwikkeling van het Parnascomplex. Alle functies worden uitgesloten van parkeervergunningverlening op maaiveld.

De inrit naar de parkeergarage moet inpandig opgelost worden. De inrit is in de bebouwing geïntegreerd, de hellingbaan is niet aan de gevel gelegen. De inrit kent een genereuze vormgeving met een uitstraling vergelijkbaar aan en gelegen naast de hoofdentree en is een samenhangend onderdeel van de totale gevelarchitectuur.

Parkeerplaatsen voor fietsen en scooters van bewoners worden goed geïntegreerd en gebruiksvriendelijk opgelost bij voorkeur ondergronds. Bovengronds moet de fietsenstalling een hoge uitstraling hebben, tevens als samenhangend onderdeel van de totale gevelarchitectuur. Bezoekers van de woningen parkeren hun fiets of scooter in de openbare ruimte. Parkeerplaatsen voor fietsen en scooters van medewerkers en bezoekers van kantoren dienen op eigen terrein inpandig te worden gerealiseerd, bij voorkeur ondergronds.

Levendige plint
De 0 en +1 laag (de plint) van het te realiseren Parnascomplex op de kavels C2 en C3 sluiten wat betreft het programma aan op de omliggende gebouwen. De 0 en +1 (de plint) laag van de nieuwbouw op de noordelijke helft van de kavels C2 en C3 leent zich bij uitstek voor de meer publieke functies van het kantoor in de onderbouw. Denk aan innovatieve vergaderruimtes, foyers, kantine en ontvangstruimtes. Ook komt in de noord- of westgevel de entree van de bovengelegen woonblokken, liefst gecombineerd met een woon-foyer met een collectieve functie. Zo sluit de noordelijke helft aan op de beoogde nieuwe invulling van het Parnasgebied, waar een gemengd milieu in een groene setting wordt nagestreefd. Door het situeren van de woningentree aan de noord- en/ of de westzijde wordt ook de functionele verbinding met de Warnersblokken aan de overzijde van de Fred. Roeskestraat versterkt. De bedoeling is om aan de oostzijde een openbare of openbaar toegankelijke langgerekte tuin te realiseren op maaiveld met een minimale breedte van 5 meter vanaf de kantooronderbouw op de kavels C2 en C3 tot de kavelgrens. Er ligt een architectonische opgave om de aangrenzende gevels hier de tuin ruimer te doen ogen en ervaren. Ook de collectieve daktuin op het nieuwe hybride gebouw zal hierin een rol kunnen vervullen

De gemeente Amsterdam is voornemens om bij de herbestemming van de naastgelegen kavel C1 de publiek toegankelijke tuin op maaiveld uit te breiden tot aan de (nieuwe) bebouwing op kavel C1, zodat er een langgerekte tuin met een minimale breedte van 8 meter kan ontstaan. Daardoor is het bij de uitwerking tot een architectonisch plan (na verkoop) eventueel mogelijk om – in overleg met de gemeente Amsterdam – de inrichting van de gezamenlijke openbare tuin af te stemmen.

Aan de zuidzijde van de kavels C2 en C3 zijn levendige ontvangstruimtes en werkplekken van het kantoorprogramma passend. De aanwezige technische ruimten en installaties ten behoeve van energie en nutsvoorzieningen, alsmede de fietsenstalling en de entree naar de parkeergarage moeten op een vanzelfsprekende wijze onderdeel zijn van het gebouw en/ of in de kelder geplaatst. Ze vormen geen beperking voor het functioneren van de plint en vormen geen visuele en/of fysieke belemmering in het gebied en omgeving. Ten aanzien van de fietsenstalling en entree naar de parkeergarage wordt daarnaast verwacht dat deze een verwelkomende en in functionaliteit en ontwerp vanzelfsprekende aanvulling op de entrees van kantoor- en woongebouw vormen in een hoogstaande architectonische vormgeving.

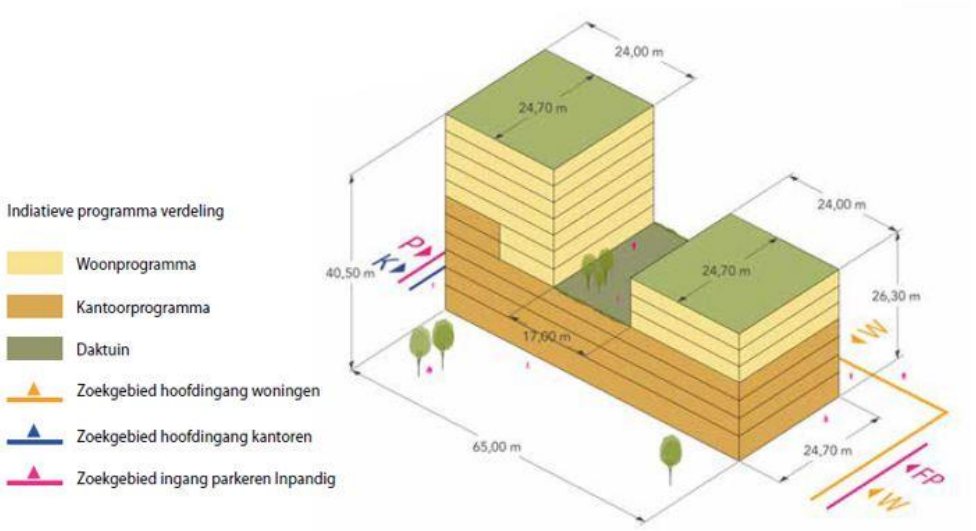
Sturen op ambities en eisen
Voor het bereiken van de bovenstaande visie bij de herontwikkeling op de twee kavels hebben de gemeente Amsterdam en het Rijksvastgoedbedrijf ambities en eisen geformuleerd. De harde programmatische en ruimtelijke eisen zijn hieronder opgenomen en bedoeld om de ondergrens te bewaken. Na gunning en uitgifte in erfpacht door het Rijksvastgoedbedrijf zal de nieuwe erfpachter in overleg met de gemeente Amsterdam een architectonisch plan opstellen dat moet voldoen aan de eisen en dat moet passen binnen de hierboven vermelde visie (ambities en eisen).

Programma
Het maximale programma voor het Parnascomplex bedraagt 11.025 m² BVO bovengronds. Het programma is als volgt verdeeld:

- kantoren uitsluitend in de eerste tot en met vierde bouwlaag en tot maximaal de zesde bouwlaag aan de zuidzijde: 6.475 m² BVO
- wonen, verdeeld over twee opbouwen: 4.550 m² BVO

De mix van woningtypes is als volgt:

- 12% van het aantal woningen vrije sector;
- 88% van het aantal woningen marktconforme middeldure huur, met een minimale gebruiksoppervlakte (GBO) van 40 m² per woning.
- Voor de middeldure huurwoningen gelden de voorwaarden uit het Actieplan Meer Middeldure Huur van de gemeente Amsterdam.



Indicatieve programma verdeling (bron: Nota van Uitgangspunten, d.d. juni 2021) genoemde bouwhoogten ten opzichte van maaiveld

Bouwvolumes

- Er wordt op de kavels C2 en C3 één bouwvolume met twee opbouwen gerealiseerd;
- De hoofdentrees van de nieuwe bouwvolumes bevinden zich in het op de kaart aangegeven zoekgebied;
- Het dak van de vierde bouwlaag is bestemd voor een gemeenschappelijke tuin voor de bewoners van het Parnascomplex. Aan deze tuin mogen uitsluitend woningen gesitueerd zijn.

Verdiepingshoogte

- De minimale netto verdiepingshoogte van de plint is 4 meter;
- De minimale bruto verdiepingshoogte van kantoor verdiepingen is 3,8 meter;
- De minimale bruto verdiepingshoogte van woonverdiepingen is 3,3 meter.

Autoparkeren

- De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen auto (8 juni 2017 met een vastgestelde wijziging op 29 november 2017) zijn van toepassing, met inachtneming van het maximum aantal parkeerplekken als onder de derde bullit is vermeld;
- Het realiseren van parkeerplaatsen op maaiveld (kavels C2 en C3) is niet toegestaan;
- De nieuwe parkeergarage in de kelder (waarvoor een binnenplanse afwijking is vereist op grond van de regels van het bestemmingsplan) met maximaal 46 parkeerplekken ligt volledig ondergronds onder het Parnascomplex binnen de aangegeven rooilijnen van het bouwvolume;
- Bijbehorende elementen van de parkeergarage, zoals hellingbaan, bufferzone en vlakstand worden allen inpandig, binnen de rooilijn opgenomen;
- De entree naar de parkeergarage wordt ontsloten vanaf het rechtbankcarré binnen de op de kaart aan de zuidzijde aangegeven zone.

Fiets- en scooterparkeren

- Fiets- en scooterparkeren moet voldoen aan de nota Parkeernormen Fiets en Scooter, d.d. 19 maart 2018 en het Bouwbesluit;
- Fietsen en scooters voor bewoners worden op eigen terrein, inpandig opgelost, bij voorkeur in de kelder;
- Parkeren van fietsen en scooters voor kantoormedewerkers en hun bezoekers wordt op eigen terrein, inpandig opgelost.

Openbare ruimte
De buitenruimte om het gebouw wordt uitgewerkt in een nader te bepalen ontwerp openbare ruimte. In het kader van deze verdere uitwerking zal nader overleg plaatsvinden met omwonenden en belangstellenden.

Klimaatbestendige stad

- Het nieuwe bouwvolume moet voldoen aan het keurmerk BREEAM Excellent of een gelijkwaardig certificaat, waarbij aandacht is besteed aan voormelde speerpunten van de gemeente Amsterdam op het gebied van mobiliteit, energie en waterberging;
- Afvalinzameling voor kantoren wordt inpandig opgelost: opslag van afvalcontainers/afvalinzameling van kantoren vindt voor alle typen afval inpandig plaats. Afval inzameling voor woningen vindt plaats in de openbare ruimte in ondergrondse containers.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Stedenbouwkundige context

Zuidas
Binnen de Visie Zuidas 2016 vormt het Parnasgebied een eigen deelgebied. Het Parnasgebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Spinozabuurt (onderdeel van de Prinses Irenebuurt), aan de oostzijde door de Parnassusweg, aan de zuidzijde door de A10 en het toekomstig Zuidasdok en aan de westzijde door de Begraafplaats Buitenveldert. Het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw is gelegen aan de kruising van de Parnassusweg en Fred. Roeskestraat in Amsterdam en maakt deel uit van Zuidas.



Ligging plangebied en benaming deelgebieden

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

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

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

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

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

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

Fred. Roeskestraat
De Fred. Roeskestraat maakt deel uit van de lange lijn IJsbaanpad, Fred. Roeskestraat, Irenestraat: een rustige, groene straat parallel aan de rijksweg A10 die de Schinkel verbindt met het Beatrixpark. De straat vormt de overgang tussen de grote schaal van Zuidas en de stedelijke schaal van de naastgelegen buurten. In het geval van de Fred. Roeskestraat is dit de overgang naar de Stadionbuurt.

De straat wordt gekenmerkt door de groene sfeer, losse gebouwen en variatie in hoogte en gebouwgrootte. Opvallend is de bijzondere mix van functies: wonen, werken, leren en verblijven komen bij elkaar, wat zorgt voor een rijke mix van gebruik en mensen. De begraafplaats heeft een terras waar kantoormedewerkers tussen de middag lunchen, scholieren skateboarden op straat, bezoekers van de rechtbank en kunstenaars van de Rietveldacademie drinken koffie op de stoep. Er zijn weinig straten in Amsterdam waar zo veel functies bij elkaar komen.

De Fred. Roeskestraat is ter hoogte van deze locatie niet toegankelijk voor auto's. Dit hangt samen met het viaduct van de Strawinskylaan dat de kruising van de Fred. Roeskestraat met de Parnassusweg blokkeert. Door deze verkeerskundige maatregel wordt ongewenst sluipverkeer voorkomen en daarmee negatieve verkeerseffecten in de Irenebuurt.

Het Parnasgebied
In mei 2021 is de nieuwe rechtbank in gebruik genomen. Het overige deel van het Parnasgebied zal in de toekomst in lijn met de ambities van de Visie Zuidas ontwikkeld worden. Ten zuiden van het Parnasgebied zal vanuit het project Zuidsasdok de rijksweg A10 in een tunnel onder grond wordt gerealiseerd. De bovenkant van de tunnelbak en het talud van de spoorweg worden vergroend. Door al deze ontwikkelingen wordt het Parnasgebied meer onderdeel van Zuidas. Aan de zuidzijde, direct naast station Amsterdam-Zuid, krijgt het gebied een hoogstedelijk karakter.

Bovenal zal de nadruk van de ontwikkeling van het Parnasgebied liggen op het creëren van een aantrekkelijk gemengd gebied in campussetting. Het doel is om losstaande (woon)gebouwen in het groen te realiseren. Tussen de (woon)gebouwen is ruimte voor spelen, ontmoeten en verblijven in een uitnodigend, groen openbaar gebied. Om al deze veranderingen goed samen te brengen en aan te laten sluiten op de sfeer van de Fred. Roeskestraat, heeft de gemeente een overkoepelende visie voor het Parnasgebied vastgesteld (de Principenota Parnas / december 2019). In deze Principenota staan de thema's overgang en verbinding (van formeel naar informeel), een divers karakter en ontvangst en ontmoeting centraal. In de Principenota zet de gemeente in op een mix van doelgroepen, een sterke community en een gebied met een groen karakter.

De kavel (kavel C1) met het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw zal transformeren naar een museum voor hedendaagse kunst. Op 6 oktober 2022 is het bestemmingsplan voor kavel C1 vastgesteld. De omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, monument en kappen en het verkeersbesluit voor deze ontwikkeling zijn eveneens verleend respectievelijk vastgesteld. De bedoeling is onder meer om het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw te voorzien van een aanbouw met een maximum bouwhoogte van 16 meter aan de westelijke kavelgrens van kavel C1. Op en om deze nieuwe functie worden, op enkele dakdelen, deels openbaar toegankelijke (dak)tuinen aangelegd. Bij een eventuele herontwikkeling van de naastgelegen kavel van stichting Levvel (westzijde van de kavels C2 en C3) wordt de campussetting, in lijn met de Principenota Parnas, in het hele Parnasgebied doorgezet.

4.2.2 Middenschaal tussen Zuidas en Roeske

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

Bouwhoogte
Aan de zuidzijde van het Parnascomplex is hoog gebouwd: het nieuwe rechtbankcomplex kent een maximum bouwhoogte van 50 meter en voegt zich daarmee in de reeks van hoge gebouwen in het centrale deel van Zuidas.
Dit is de overgang naar de hoge centrumbebouwing van Zuidas. De hoogte in de Fred. Roeskestraat varieert van 12,5 tot 40 meter.
De bebouwing aan de Fred. Roeskestraat is daarentegen van een andere schaal: aan de overzijde van het Parnascomplex liggen de Warnersblokken met een hoogte van 12,5 meter. Verderop vinden we de Rietveldacademie van 35 meter en het wooncomplex De Fred westelijker aan de Fred Roeskestraat van 40 meter hoog. Het Parnascomplex zorgt met een maximum bouwhoogte van 28,4 tot 42,4 meter (gemeten vanaf NAP) voor de overgang binnen de buurt.

De nieuwe invulling van het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw sluit met de hoogbouw van 8 lagen (+ dakopbouw) en laagbouw met een hoogte variërend van 10 tot 14 meter goed aan op de diverse hoogtes in de Fred. Roeskestraat, maar kennen een kleinere schaal dan het nieuwe rechtbankcomplex. Er is daarom voor gekozen bij de herontwikkeling van het complex de middenhoogte die in de nieuwbouw van de Fred. Roeskestraat zichtbaar is als uitgangspunt te nemen voor de nieuwbouw op kavels C2 en C3 en optopping van het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw op kavel C1.

Het Parnascomplex zal in hoogte variëren. Als gevolg van het Parapluplan grondwaterneutrale kelders dienen bouwhoogten gerelateerd te worden aan NAP en niet aan het maaiveld. In de Nota van Uitgangspunten voor het Parnascomplex was een maximum bouwhoogte opgenomen gemeten vanaf maaiveld. In dit bestemmingsplan dient de maximum bouwhoogte vanaf NAP gemeten te worden. Het verschil tussen NAP en maaiveld bedraagt bij het Parnascomplex 0,9 meter: NAP ligt 0,9 m onder maaiveld. Direct aan de Fred. Roeskestraat zal de maximum bouwhoogte 27,5 meter (7 lagen) bedragen gemeten vanaf maaiveld, gemeten vanaf NAP komt dit op 27,5 + 0,9 = 28,4 meter vanaf NAP zoals is opgenomen in de Nota van uitgangspunten. Aan de zijde van het nieuwe rechtbankcomplex zal de maximum bouwhoogte 41,5 meter (10 lagen) bedragen gemeten vanaf maaiveld en 41,5 + 0,9= 42,4 meter vanaf NAP. Het verschil in metrage is dus een gevolg van de wijze van meten vanaf NAP in plaats van vanaf maaiveld, maar het betreft geen afwijking van de bouwhoogten zoals vastgesteld in de Nota van uitgangspunten.

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

Aan de Fred. Roeskestraat is de afstand tot de overzijde ruim. De maat tussen de nieuwbouw en de Warnersblokken varieert van 41 (blok direct aan de overzijde) tot 51 meter (blok ten westen van het blok direct aan de overzijde van de planlocatie).

4.2.3 Ontwerpconcept Parnascomplex

Het uitgangspunt van het ontwerpconcept is om één bouwvolume met twee opbouwen te realiseren. Op het dak van de vierde bouwlaag zal een gemeenschappelijke tuin voor de bewoners van het Parnascomplex worden gerealiseerd.



Artist impression van het toekomstige Parnascomplex (Bron ontwerp: De Beeldenfabriek Illustratie Animatie BV; bron van de foto waarin de artist impression geplaatst is: Paul Vaessen).

hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

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

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

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

Volledigheidshalve is het Milieueffectrapport MER Zuidas - De Flanken, deel A en deel B, als bijlagen 6 en 7 toegevoegd.

5.2 Regelgeving

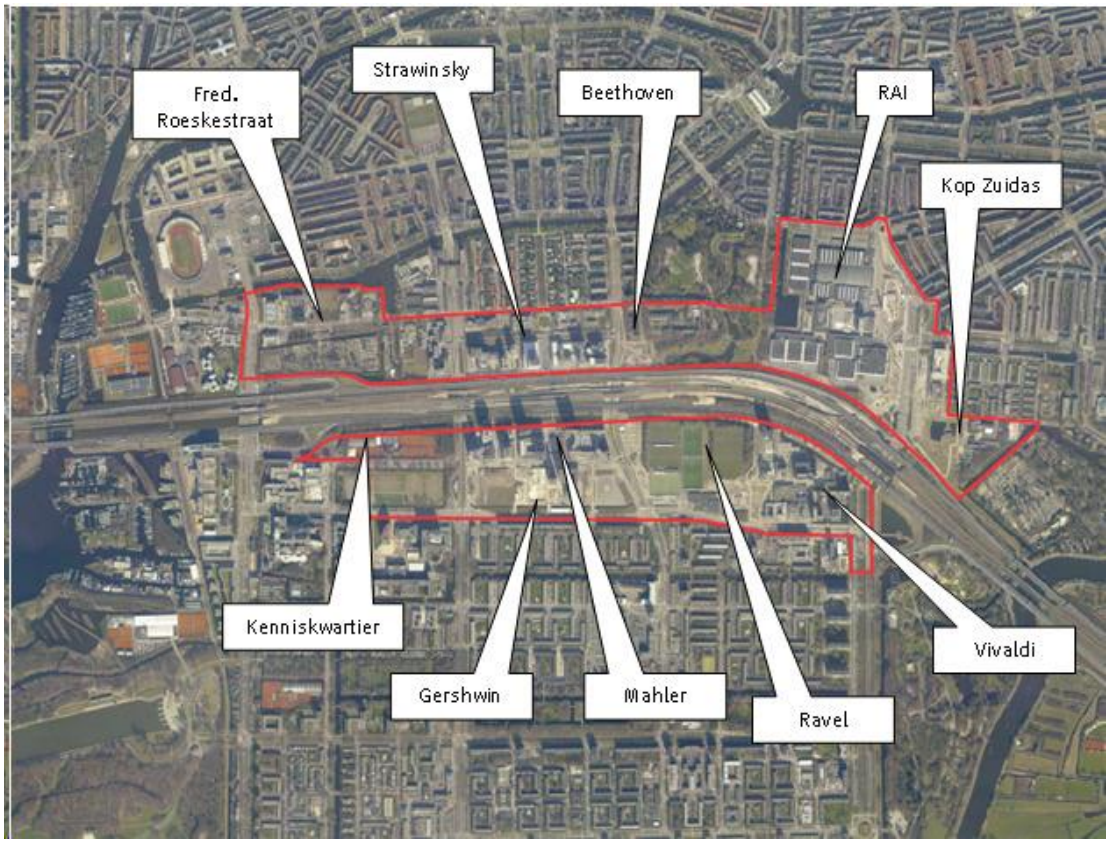
Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid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

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

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

5.3 MER Zuidas Flanken

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



Afbeelding: Plangebied MER Zuidas - de Flanken

5.3.1 Uitgangspunten m.e.r.

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

5.3.2 Te verwachten nadelige gevolgen voor het milieu

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

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

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

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobiliteit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk 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	-
	Wegverkeerlawaai 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 ook paragraaf 6.2 Verkeersbeleid). Voor wat betreft geluid worden maatregelen over het algemeen per bestemmingsplan bepaald. Daarnaast zal het project Zuidasdok voor wat betreft de beperking van geluidhinder aanzienlijke positieve gevolgen hebben voor grote delen van de Zuidas Flanken (zie ook hoofdstuk 7 Geluid).

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

5.3.3 Conclusie

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

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

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

hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie Bijlage 7). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER.

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

Tegelijk groeide ook het besef dat behoud en verder verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidas gezamenlijk moet worden opgepakt met de gebruikers van Zuidas. Bedrijfsleven en gemeente werken daarom samen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas. Daartoe is medio 2012 een nieuwe impuls gegeven aan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en instellingen in Zuidas en de overheid. Onder andere de RAI, de VU en het WTC zijn vertegenwoordigd in dit gremium. Op vrijdag 15 februari 2013 is het Convenant Bereikbaarheid Zuidas ondertekend door de partijen aangesloten bij de Taskforce.
De Taskforce is betrokken geweest bij de actualisaties van de verkeersstudie 2011 die in 2013, 2014 en 2017 zijn uitgevoerd.

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

6.2 Verkeersbeleid

6.2.1 Programmatische aanpak

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

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

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

6.2.2 Werkwijze van de afgelopen jaren

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

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

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

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

Een programmatische aanpak vraagt (behalve om een actieplan) ook om monitoring, en waar nodig, bijsturing. In het actieplan is aangegeven dat periodiek monitoring en actualisatie zal plaatsvinden. Het actieplan geeft daarmee een aanzet tot de werkwijze van programmatische aanpak, en is inhoudelijk een onderdeel daarvan.
Reeds in 2013 is het verkeersonderzoek geactualiseerd (Verkeersstudie 2013 Zuidas - Flanken, 10 april 2013). Reden voor actualisatie waren onder meer aanpassingen in het gemeentelijk verkeersmodel, maar ook een aangepaste vastgoedprogrammering en -fasering. Bij de actualisatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

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

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

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

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.

Voor het bestemmingsplan Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiele herziening is een verkeersonderzoek opgesteld specifiek voor dat bestemmingsplan. Ook voor het voorliggend bestemmingsplan is een verkeersonderzoek opgesteld specifiek voor de ontwikkeling van het Parnascomplex zoals mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Het verkeersonderzoek wordt besproken in toelichting paragraaf 6.2.6.

6.2.3 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

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

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

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

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

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

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

6.2.4 Voorgaande onderzoeken

6.2.4.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

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

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

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

Intensiteit / Capaciteit

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit) op een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn in betreffende verkeersstudie bepaald voor de avondspits. I/C-verhoudingen worden uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1, waarbij een getal dicht bij 1 duidt op een kans op vertraging.
In het studiegebied bleek de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding te hebben. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 zou verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel was een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Het ging echter om een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

Kruispunten
In het stedelijk gebied is de capaciteit van kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van de wegvakken. Om deze reden werden in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in Zuidas beschouwd.
Uit het onderzoek bleek dat binnen Zuidas maatregelen nodig zouden zijn. Wanneer de knelpunten zich zouden voordoen, was niet onderzocht. Daartoe werd in 2011 een aanvullende studie gedaan.

6.2.4.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011
De verkeersstudie Zuidas 2011 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 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). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

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

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

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

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

6.2.4.4 Verkeersstudie Zuidas 2014

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

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-zuid:

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

Aansluiting Amstelveenseweg / s108-noord:

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

De kruising De Boelelaan Oost / Van Leyenberglaan / Beethovenstraat

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

De kruising Vivaldistraat / De Boelelaan Oost:

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

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

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

Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan:

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

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

6.2.4.5 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

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

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

De huidige stand van zaken is dat alle maatregelen uit het Actieplan 2011 zijn uitgevoerd, met uitzondering van de maatregelen die tegelijkertijd met de werkzaamheden voor Zuidasdok worden uitgevoerd. Voorts is uit het verkeersonderzoek 2017 naar voren gekomen dat sprake was van een niet eerder opgetreden knelpunt, namelijk de werking van de kruising Buitenveldertselaan / De Boelelaan. Voor deze kruising geldt dat, voordat tram 16/24 wordt doorgetrokken naar station Amsterdam Zuid (naar verwachting rond 2025) een oplossing moet worden gevonden. Deze veroorzaakt namelijk het grote probleem op dit kruispunt. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen die tegelijkertijd met Zuidasdok worden opgepakt en de maatregelen die reeds zijn uitgevoerd naar aanleiding van de eerdere verkeersonderzoeken.

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

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

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

- In het Verkeersonderzoek Zuidas 2013 is geconstateerd dat de kruising De Boelelaan West / Van der Boechorststraat moet worden aangepast. Dat is inmiddels gebeurd.
- In datzelfde verkeersonderzoek is geconstateerd dat de kruising Beethovenstraat / De Boelelaan Oost moet worden aangepast. Ook dat is inmiddels gedaan.
- Tot slot is geconstateerd dat de verkeersdoorstroming vanaf de De Boelelaan Oost richting de oprit s109-zuid van de A10 ondermaats kan zijn bij drukte op de A10-zuid. Dit is het gevolg van de zogenoemde Toerit Dosseerinstallatie (TDI). Inmiddels is de afstelling van de TDI aangepast zodat deze meer groentijd biedt voor uitrijdend verkeer tijdens de avondspits.
- Er is ook becijferd dat een extra rechtsafvak vanuit de Gustav Mahlerlaan richting de Beethovenstraat als tijdelijke maatregel nodig zou kunnen zijn. Fysiek ontbreekt hiervoor echter de ruimte als gevolg van de bouwontwikkelingen nabij het kruispunt en de verkeersveiligheid van andere verkeersstromen (voetgangers en fietsers). Zodra de ruimte beschikbaar is worden tellingen gehouden en een schouw georganiseerd om de noodzaak van de maatregel nogmaals te toetsen. Tevens wordt gestreefd naar het zo snel mogelijk volledig maken van de kruising Mahlerlaan / Parnassusweg, welke het probleem structureel oplost.

- De verbreding van de De Boelelaan Oost is in 2017 (op basis van de meest actuele inzichten van de Verkeersstudie 2014) in gewijzigde vorm uitgevoerd.
- De aanpassingen aan de afrit s109-noord is uitgevoerd, zij het in gewijzigde vorm op basis van de meest actuele inzichten Verkeersstudie 2013.
- Wat betreft de aanpassingen die in de studie 2013 naar voren kwamen, zijn de aanpassingen aan de Van der Boechorststraat / Mahlerlaan / De Boelelaan aan de noordzijde van de kruising uitgevoerd. Aanpassing aan de zuidzijde is in de zomer van 2016 voor zover mogelijk uitgevoerd. Aanpassingen op de Van der Boechorststraat zijn afhankelijk van de ontwikkelingen bij het VUmc en het VU-terrein ten zuiden van de De Boelelaan West.

Voor de verkeerskundige onderbouwing, waaronder de uitgangspunten van het onderzoek, de resultaten van de modelberekeningen wordt verwezen naar het verkeersonderzoek 2017 dat als Bijlage 8 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

6.2.4.6 Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar

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 7). Hierin is onderzoek gedaan naar de effecten op het gebied van verkeer en vervoer van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn beschreven in het rapport deel B behorende bij de Milieueffectrapportage Zuidas - de Flanken (MER) d.d. 25 januari 2011.

Voor het gebied Zuidas werd voorheen bij bestemmingsplannen en overige ruimtelijke besluiten uitgegaan van periodiek uitgevoerde actualisaties van voornoemde verkeersstudie.. Op basis van deze actualisaties werden mogelijke verkeersknelpunten vastgesteld, werd bepaald welke (fysieke) maatregelen mogelijk zijn om deze knelpunten op te lossen en werd gekeken wanneer deze knelpunten zich kunnen voordoen, zodat de benodigde maatregelen daadwerkelijk tijdig konden worden genomen (de zogenaamde programmatische aanpak). De (fysieke) maatregelen, die werden genomen, varieerden van aanpassing van de verkeerslichten tot het realiseren van extra rijstroken.

Inmiddels is Zuidas in lijn met het beleid van gemeente en regio een nieuwe weg als het gaat om de bereikbaarheid ingeslagen. Er wordt gekozen voor een integrale benadering waarbij bereikbaarheid met auto, OV, fiets, te voet, de inrichting van de openbare ruimte en groen in samenhang met elkaar worden gewogen. Meer aandacht voor duurzaamheid en leefkwaliteit, met ruimte-efficiënte, schone, stille en gezonde vervoerwijzen. Feitelijk gaat het dus om de transitie van vervoer per auto naar OV, fietsen en lopen. Deze transitie moet het mogelijk maken de Zuidas verder te ontwikkelen tot een complete stadswijk: onverminderd aantrekkelijk als vestigingslocatie voor bedrijven, maar ook aantrekkelijk om te wonen en te verblijven met een levendig en prettig centrumgebied.

De Zuidflank (Zuidas en omgeving) zal de komende twintig jaar nog intensiever worden gebruikt. Het aantal gebruikers van het gebied zal in 2040 grofweg anderhalf keer hoger zijn dan nu. Het aantal gebruikers van de OV-knoop Amsterdam Zuid zal naar verwachting verdubbelen. Het faciliteren van deze groei en het ontwikkelen van het gebied tot een leefbare complete stadswijk vraagt om aanvullende (mobiliteits)maatregelen op de maatregelen die al in voorbereiding en uitvoering zijn zoals Zuidasdok. Daarvoor is het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar opgesteld.

Het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar zoals dat is vastgesteld op 4 juli 2023 is een lokale (uitsluitend gericht op het gebied Zuidflank) uitwerking van het mobiliteitsbeleid van gemeente en vervoersregio. Het Mobiliteitsplan Zuidflank Duurzaam Bereikbaar geeft een integraal en samenhangend pakket aan (mobiliteits)maatregelen gebaseerd op vier oplossingsrichtingen voor geconstateerde knelpunten:

- het herinrichten van de openbare ruimte om alternatieven voor de auto te verbeteren en meer ruimte voor verblijven te realiseren;
- het stimuleren van werknemers en studenten om niet met de auto of buiten de spits te reizen en met OV, fiets of te voet te komen. Dit gebeurt samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen;
- het verminderen van het aantal parkeerplekken voor auto's;
- aandacht voor het type programma (en de bijbehorende verkeersaantrekkende werking) in de gebiedsontwikkeling, opdat het gebruik van de verkeersinfrastructuur in de spits zoveel mogelijk wordt ontzien, in het bijzonder door het autoverkeer.

De maatregelen vallen deels uitsluitend onder initiatief en verantwoordelijkheid van de overheid, zoals het versterken van fiets- en looproutes, realiseren van fietsbruggen of –onderdoorgangen, verbeteren van bus- en tramstations, verbeteren van bus- en trambanen, het realiseren van een-richtingsverkeer in het centrum van Zuidas en invoeren 30 km op de Mahlerlaan.

Voor een ander deel gaat het om maatregelen die de gemeente samen met bedrijven en andere instellingen moet bewerkstelligen, zoals het stimuleren van het 'anders reizen' van en naar kantoor en voorzieningen op Zuidas en een verplaatsingsplafond. Voor weer een ander deel gaat het om strikt gebouwgebonden maatregelen, zoals het aantal fietsparkeervoorzieningen.

Per ontwikkeling wordt bekeken welke maatregelen van toepassing kunnen zijn waarvoor de ontwikkelaar, bedrijven en instellingen moeten bijdragen en in welke vorm dat zal kunnen.

Voor voorliggend bestemmingsplan is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Goudappel d.d. 10 januari 2024, waarin is ingegaan op mogelijke verkeersknelpunten en toe te passen maatregelen. Dit mobiliteitsonderzoek van Goudappel wordt hierna uitvoerig beschreven. Uit het mobiliteitsonderzoek van Goudappel is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling van het Parnascomplex geen infrastructurele knelpunten ontstaan.

6.2.5 Autoparkeren Parnascomplex

In de 'Nota Parkeernormen Auto' en de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooters 2018' zijn parkeernormen voor zowel de auto als fiets en (richtlijnen voor) scooters vastgelegd.
Er is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (Goudappel, Mobiliteitsonderzoek Parnascomplex C2 en C3, 013676.20230203.R1.03, d.d. 10 januari 2024, zie bijlagen bij toelichting bijlage 12) voor kavel C2 en C3.

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

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

Door de potentie van het openbaar vervoer te benutten, in te zetten op de fiets en uitsluitend een maximum aantal parkeerplaatsen in de regels op te nemen (geen minimumnorm), draagt de realisatie van het project bij aan de modal shift van autogebruik naar gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie).

Dankzij de goede OV- verbindingen en vele voorzieningen in dit gebied hanteert de gemeente hier enkel maximum parkeernormen. Dat betekent dat alle parkeernormen onder de maximum parkeernorm (dus ook 0) geaccepteerd worden. Hiermee wordt het autogebruik ontmoedigd en worden duurzame vormen van mobiliteit gestimuleerd. In het bestemmingsplan is een maximum aantal parkeerplaatsen opgenomen van 46. De gehanteerde parkeernormen per functie uit het beoogde functieprogramma zijn weergegeven in onderstaande tabel. Volgens de 'Nota Parkeernormen Auto' is het toegestaan om de maximum parkeernorm te hanteren.

functie	gehanteerde parkeernorm	maximum parkeernorm
appartement 30-60 m² gbo	0,3 parkeerplaats per woning	1,0 parkeerplaats per woning
appartement > 60 m² gbo	1,0 parkeerplaats per woning	1,0 parkeerplaats per woning
kantoor (zonder baliefunctie)	1,0 parkeerplaats per 250 m² bvo	1,0 parkeerplaats per 250 m² bvo

Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk parkeerbeleid

Bezoekers kunnen gebruik maken van bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving. De verkeersgeneratie van bezoekers is daarmee ook meer verspreid over het netwerk. Daarom is in de parkeergarage enkel sprake van parkeerplaatsen voor bewoners van woningen en werknemers van de kantoren.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement 30-60 m² gbo	19,5	9,8	9,8	17,6	15,6	19,5	11,7	15,6	13,7
appartement > 60 m² gbo	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
kantoor	25,9	25,9	25,9	1,3	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**55**	**46**	**46**	**29**	**27**	**30**	**22**	**26**	**24**
capaciteit	46	46	46	46	46	46	46	46	46
tekort (-) / overschot	**-9**	**0**	**0**	**17**	**19**	**17**	**24**	**20**	**22**

Parkeerbalans Parnascomplex kavels C2 en C3

De totale parkeerbehoefte van het Parnascomplex bedraagt op het maatgevende moment (werkdagochtend en werkdagmiddag) 46 parkeerplaatsen inclusief dubbelgebruik. Met een parkeeraanbod van 46 parkeerplaatsen is er precies voldoende parkeergelegenheid aanwezig in de parkeergarage.

Voor de grote appartementen en kantoren is de maximale parkeernorm van de gemeente Amsterdam gehanteerd, te weten 1 parkeerplaats per woning voor bewoners en 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte voor kantoren. Voor de kleine appartementen is daarentegen een lagere parkeernorm toegepast, namelijk 0,3 parkeerplaats per woning voor bewoners. Deze norm blijft echter binnen de door de gemeente voor dit gebied vastgestelde range van 0 tot 1 parkeerplaats per woning voor bewoners. Hiermee voldoet het geheel aan de gestelde parkeereisen van de gemeente Amsterdam voor alle functies.

6.2.5.1 Conclusie

De parkeerbehoefte van bewoners en medewerkers van de kantoren bedraagt op het maatgevende moment maximaal 46 parkeerplaatsen. Bij een parkeercapaciteit van 46 parkeerplaatsen is er precies voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het plan.

Er hoeven geen parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en de kantoren te worden opgenomen. Bezoekers maken gebruik van bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving.

6.2.6 Verkeersonderzoek Parnascomplex

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (Goudappel, Mobiliteitsonderzoek Parnascomplex C2 en C3, 013676.20230203.R1.03, d.d. 10 januari 2024, zie bijlagen bij toelichting bijlage 12).

De verkeersgeneratie wordt berekend aan de hand van de CROW-verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'. Echter wordt de verkeersgeneratie wel berekend op basis van een maatwerkberekening. Aanleiding hiervoor is dat de gehanteerde parkeernormen (conform gemeentelijk beleid) lager liggen dan de CROW-parkeerkencijfers. Aangezien er een relatie zit tussen de parkeer- en verkeersgeneratiekencijfers van CROW, zou een berekening op basis van de standaard verkeersgeneratiekencijfers een overschatting geven.

Daarom is op basis van een maatwerkberekening de verkeersgeneratie per parkeerplaats berekend (in plaats van per woning of 100 m² bvo zoals conform CROW gebruikelijk is), om zodoende rekening te houden met het lagere aantal daadwerkelijk te realiseren parkeerplaatsen. Er is sprake van dubbelgebruik in de parkeergarage, waardoor een parkeerplaats door meerdere doelgroepen wordt gebruikt. Daarom is de verkeersgeneratie per parkeerplaats vermenigvuldigd met de ongewogen parkeerbehoefte per functie (zonder dubbelgebruik) om rekening te houden met het feit dat sommige parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen worden gebruikt.

In onderstaande tabel zijn de CROW parkeer- en verkeersgeneratiekencijfers per eenheid weergegeven. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Amsterdam is een 'zeer sterk stedelijke' gemeente;
- De ontwikkellocatie ligt in centrumgebied (A-locatie);
- Binnen de gegeven bandbreedte is het gemiddelde kencijfer gehanteerd.

functie	functie in CROW	parkeerkencijfer	verkeersgeneratie	verkeersgeneratie per parkeerplaats
appartement 30-60 m² gbo	appartement, huur, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,9 pp per woning	1,2 mvt per woning	1,3 mvt per parkeerplaats
appartement > 60 m² gbo	appartement, huur, duur	1,2 pp per woning	3,3 mvt per woning	2,8 mvt per parkeerplaats
kantoor	kantoor (zonder baliefunctie)	0,9 pp per 100 m² bvo	3,0 mvt per 100 m² bvo	3,3 mvt per parkeerplaats

Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers per parkeerplaats per functie

Resultaat verkeersgeneratie autoverkeer

In onderstaande tabel is de verkeersgeneratie op een week- en werkdag weergegeven voor het Parnascomplex. De verkeersgeneratie is inclusief bezoekers en verzorgende/bezorgende diensten. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op de ongewogen parkeerbehoefte. Zo wordt rekening gehouden met het meervoudige gebruik van parkeerplaatsen en daarmee samenhangend een hogere verkeersgeneratie van sommige (dubbel gebruikte) parkeerplaatsen. Uit onderstaande tabel blijkt dat de verkeersgeneratie op een werkdag circa 174 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.

functie	verkeersgeneratie per parkeerplaats	aantal parkeerplaatsen	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag
appartement 30-60 m² gbo	1,6 mvt per parkeerplaats	19,5	26,0	28,9
appartement > 60 m² gbo	3,6 mvt per parkeerplaats	10,0	27,5	30,5
kantoor	3,5 mvt per parkeerplaats	25,9	86,3	114,8
totaal			**140**	**174**

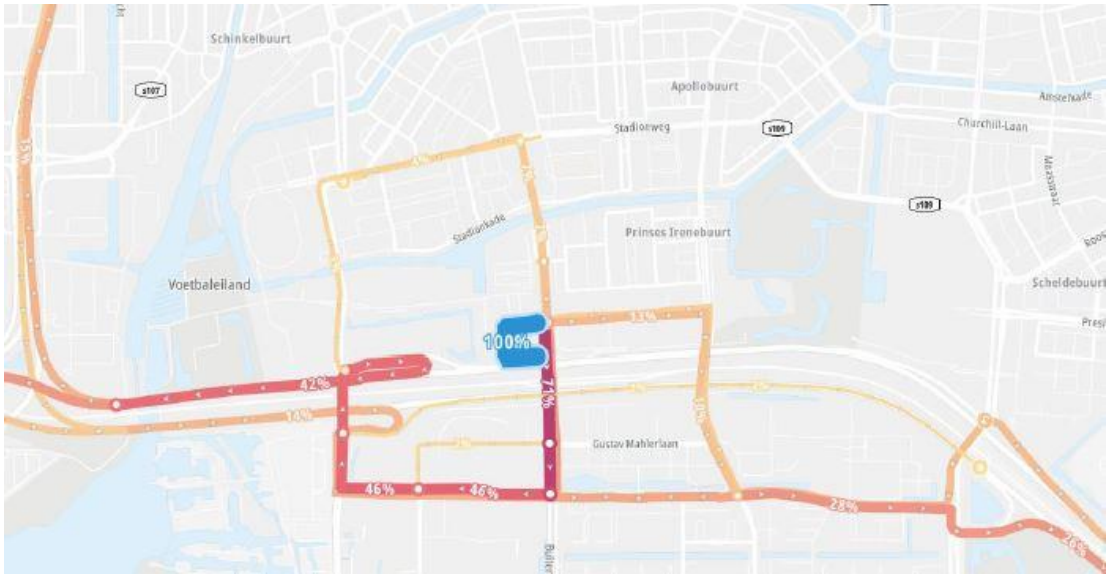
Verkeersgeneratie Parnascomplex op een week- en werkdag

In onderstaande tabel is een vertaling weergegeven van de verkeersgeneratie tijdens de drukste spitsuren, inclusief verdeling in aankomend en vertrekkend autoverkeer. Tijdens het drukste spitsuur (ochtendspits) genereert het Parnascomplex circa 17 motorvoertuigbewegingen per uur. Gezien de relatief geringe verkeersgeneratie leidt dit naar verwachting niet tot (nieuwe) verkeerskundige knelpunten. Bovendien rijdt een deel van de verkeersgeneratie (bij woningen) tegen de spitsrichting in. Zuidas huisvest voornamelijk kantoren en deze trekken in de ochtendspits daarom juist verkeer aan (terwijl er bij woningen in de ochtendspits verkeer wegrijdt). Tot slot is het (beperkte) bezoekersaandeel inbegrepen in de verkeersgeneratie. Bezoekers parkeren echter niet in de parkeergarage onder het Parnascomlex. Daarmee is de verkeersgeneratie naar het Parnascomplex een worst-case scenario omdat een deel van het verkeer niet naar het Parnascomplex rijdt, maar naar andere parkeergelegenheden in de omgeving.

functie	werkdag	ochtendspitsuur			avondspitsuur		
		totaal	aankomst	vertrek	totaal	aankomst	vertrek
appartement 30-60 m² gbo	28,9	2,6	0,3	2,3	2,0	1,3	0,7
appartement > 60 m² gbo	30,5	2,7	0,3	2,4	2,1	1,4	0,8
kantoor	114,8	11,5	10,4	1,0	10,3	1,0	9,3
totaal	**174**	**17**	**11**	**6**	**14**	**4**	**11**

Verkeersgeneratie Parnascomplex tijdens de drukste spitsuren

Bovendien verdeelt het verkeer van en naar het Parnascomplex zich over het omliggende netwerk. Dit is weergegeven in navolgende afbeelding.



Verdeling van verkeer op etmaalniveau (TomTom Move)

6.2.6.1 Conclusie

De verkeersgeneratie van het plan bedraagt op een werkdag circa 174 motorvoertuigbewegingen per etmaal door gebruikers, diensten en bezoekers. Tijdens het drukste spitsuur bedraagt dit circa 17 motorvoertuigbewegingen (waarvan 11 aankomend en 6 vertrekkend). Gezien de geringe verkeersgeneratie levert dit naar verwachting geen problemen op ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 Plangebied

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

6.3.2 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk bereikbaar

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

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

spoor en de Vervoerregio Amsterdam voor het stads- en streekvervoer) vraagt deze veranderende situatie in combinatie met schaarsere middelen om duidelijk andere keuzes.

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

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

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

6.3.3 Bereikbaarheidsanalyse openbaar vervoer

C2/C3 is gelegen op circa 500 meter loopafstand van treinstation Zuid. Op deze looproute zijn tevens metrostation Zuid, tramhalte Station Zuid en bushalte Station Zuid gelegen.

Trein
Per trein is Station Schiphol Airport 14 maal per uur in 6 minuten te bereiken. Daarnaast kent het treinstation directe verbindingen naar onder meer Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Leiden Centraal, Rotterdam Centraal, Almere Centrum, Groningen, Leeuwarden en Eindhoven Centraal.

De projectorganisatie Zuidasdok werkt aan het realiseren van een verbeterd station Zuid. Hierbij wordt aandacht gegeven aan.

- Verdere realisatie van de internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
- Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure;
- Duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

In de toekomst wordt naar verwachting treinstation Zuid verder uitgebreid. De beoogde aanleg van een vijfde en zesde perronspoor op Zuid in relatie met de verbouwing van Amsterdam Centraal en de groei van het aantal treinbewegingen is hier een voorbeeld van. Daarnaast wordt de Noord/Zuidlijn mogelijk doorgetrokken naar Schiphol in het kader van het Groeifonds.

Metro
Op metrostation Zuid halteren metrolijnen 50 richting Gein of Isolatorweg, 51 richting Amsterdam Centraal of Isolatorweg en 52 richting Noord. Met de opening van de Noord/Zuidlijn (52) is het belang en de bereikbaarheid van Zuidas als knooppunt sterk gegroeid. De bestaande metrolijn 50 heeft een nieuwe lijnvoering waardoor de frequentie verhoogd is. Met een vertrekkende metro iedere 7 minuten (Isolatorweg) tot 12 minuten (Gein) per richting zijn de verbindingen hoogfrequent. Het knooppunt van Zuidas wordt verder versterkt door de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn.

Tram/bus
Vanaf tramhalte Station Zuid en bushalte Station Zuid vertrekken verscheidene trams en bussen, waaronder tram 25 (richting Amstelveen Westwijk) en tram 5 (richting de Jordaan of Amstelveen Stadshart) en bus 15 (Sloterdijk), bus 62 (Lelylaan of Amstelstation) en bus 65 (KNSM Eiland). Daarnaast zijn bushaltes Prinses Irenestraat op 100 en 300 meter loopafstand gelegen. Hiervandaan is iedere 10 minuten de mogelijkheid om met lijn 15 naar Station Zuid en Station Sloterdijk te reizen.

6.3.4 Conclusie

Zuidas is per openbaar vervoer binnen 45 minuten te bereiken voor heel Amsterdam en vanaf steden als Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Almere. Gelet op het vervoersaanbod, de frequentie en het bereik is C2/C3 zeer goed ontsloten per openbaar vervoer. Het Parnascomplex is zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer vanwege de ligging nabij station Zuid.

6.4 Langzaam verkeer

6.4.1 Plangebied

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

Voetgangers kunnen het gebied gemakkelijk bereiken en verlaten. Er zijn in het hele gebied goede trottoirs en het plangebied heeft alleen bestemmingsverkeer en daardoor is de straat relatief autoluw. Door de nieuwe auto ontsluiting aan de oostzijde tussen Parnassusweg 220 en de nieuwbouw zal het gebied ook beter bereikbaar worden voor fiets- en voetgangers.

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

6.4.2 Meerjarenplan Fiets 2017-2022

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

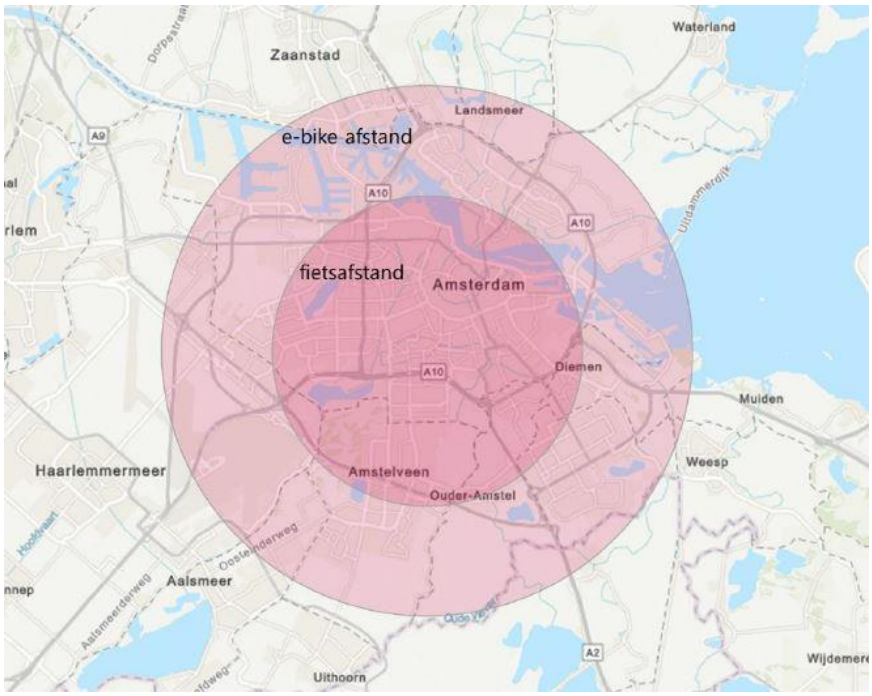
De grootste investering wordt gedaan in het verbeteren van bestaande fietsroutes, de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad. Ook het aantal fietsparkeerplekken op stations wordt flink uitgebreid en er komen meer parkeerplekken in de drukste gebieden van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

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

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

6.4.2.1 Bereikbaarheidsanalyse fiets

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in Amsterdam. Ter indicatie geeft de navolgende afbeelding de fietsbereikbaarheid vanaf Zuidas weer. Indicatief kan het donker gearceerde deel van Amsterdam Zuidas bereiken per stadsfiets (7,5 kilometer). Het licht gearceerde deel in de navolgende afbeelding is het bereik per elektrische fiets (15 kilometer).



(Elektrische) fietsbereikbaarheid vanaf Zuidas

6.4.2.2 Conclusie

Het bereik van het potentiële aantal werknemers en bewoners dat het Parnascomplex per (elektrische) fiets kan bereiken is aanzienlijk.

6.4.3 Fietsparkeren

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

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

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

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

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

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

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

6.4.3.1 Onderzoek

Er is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (Goudappel, 013676.20230203.R1.03, d.d. 10 januari 2024, zie bijlagen bij toelichting bijlage 12) om inzage te krijgen in het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. Het uiteindelijke aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt in het kader van de daadwerkelijke aanvraag omgevingsvergunning bepaald op grond van de actuele normen die volgen uit de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter'.

De gemeente Amsterdam waarborgt middels de fietsparkeernormen zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' dat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de Nota zijn op basis van CROW-fietsparkeerkencijfers, fietsparkeernormen ontwikkeld. De kencijfers van CROW houden rekening met de groei in het fietsgebruik. In aanvulling hierop hanteert de gemeente Amsterdam de bovengrens van de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers als fietsparkeernorm. Het Parnascomplex is gelegen in 'Zone 2'. Het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen op basis van de omvang van het functieprogramma en de bijbehorende fietsparkeernorm is in totaal 300 fietsparkeerplaatsen voor de functies van het Parnascomplex, zoals ook weergegeven in navolgende voorbeeld berekening. Omdat het uiteindelijke programma nog kan wijzigen kan ook het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen wijzigen.

functie	functiebenaming in beleid	omvang	fietsparkeernorm	aantal fppl
woningen 30-60 m²	woning < 50 m²	65 woningen	2 fppl/ woning	130
woningen > 60 m²	woning 75-100 m²	10 woningen	4 fppl/ woning	40
kantoor	kantoor medewerkers	6.475 m² bvo	2 fppl/ 100 m² bvo	130
totaal				**300**

Aantal benodigde fietsparkeerplaatsen Parnascomplex

6.4.3.2 Conclusie

De verwachte fietsparkeerbehoefte van het Parnascomplex bedraagt op basis van de voorbeeldberekening 300 fietsparkeerplaatsen waarvan 170 fietsparkeerplaatsen voor bewoners en 130 fietsparkeerplaatsen voor medewerkers van het kantoor.

6.4.4 Scooterparkeren

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

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

6.4.4.1 Onderzoek

Er is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd (Goudappel, 013676.20230203.R1.03, d.d. 10 januari 2024, zie bijlagen bij toelichting bijlage 12) om het aantal benodigde scooterparkeerplaatsen voor het Parnascomplex vast te stellen.

In de Nota is voor het bepalen van het aantal benodigde scooters slechts een richtlijn opgenomen en geen (harde) norm. Op grond van het beleid is er dus geen harde norm of verplichting. Op basis van de Nota zijn in totaal 26 scooterparkeerplaatsen benodigd. De verwachting is echter dat in de tenderfase minder scooterparkeerplaatsen aangelegd worden. In de praktijk kan met minder scooterparkeerplaatsen worden volstaan, mede door:

- De opkomst van de elektrische fiets die grotere afstanden kan overbruggen en daarmee concurreert met de scooters;
- De recent ingevoerde helmplicht waardoor het minder aantrekkelijk wordt om een scooter te gebruiken/bezitten.

6.4.4.2 Conclusie

Op basis van bovenstaande is te verwachten dat met minder scooterparkeerplaatsen kan worden volstaan. Er wordt daarom geadviseerd om een totaal van 13 scooterparkeerplaatsen te realiseren.

6.5 Conclusie

Uit het mobiliteitsonderzoek is gebleken dat als gevolg van de ontwikkeling van het Parnascomplex geen infrastructurele knelpunten ontstaan.

Er worden maximaal 46 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee voldoende wordt voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners en medewerkers van de kantoren. Het Parnascomplex levert een geringe verkeersgeneratie op, wat naar verwachting geen problemen oplevert ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

De te verwachte fietsparkeerbehoefte van het Parnascomplex bedraagt 235 fietsparkeerplaatsen en 13 scooterparkeerplaatsen. Het aantal benodigde fiets- en scooterparkeerplaatsen zal uiteindelijk definitief bepaald worden ten tijde van de daadwerkelijke aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Het Parnascomplex is zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer vanwege de ligging nabij station Zuid. Ook is het bereik van werknemers en bewoners dat het Parnascomplex per (elektrische) fiets kan bereiken aanzienlijk.

hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

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

Indien de door de Wgh aangegeven voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting wordt overschreden, kan een hogere waarde (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 te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

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

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

7.2.2 Wegverkeergeluid

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

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

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

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

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

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.

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 voorkeursgrensaarde [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 representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (overeenkomstig het Bouwbesluit 2012) of het de binnenwaarde betreft.

7.2.3 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 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]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68
Onderwijsgebouwen	53	68
Ziekenhuizen en verpleeghuizen	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen	53	68

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden.

7.2.4 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 vliesgevel 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 neergelegde norm.

7.2.5 Cumulatie

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

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

7.3 Onderzoek

7.3.1 Verblijfskwaliteit

De woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige functies. Kantoorfuncties en commerciële voorzieningen zijn geen geluidgevoelige functies. De woningen bevinden zich binnen de geluidszones langs de rijksweg A10, de Parnassusweg en de Strawinskylaan. De woningen bevinden zich tevens binnen de geluidzones langs het spoortracé Duivendrecht-Amsterdam Schiphol en de metrolijnen 50/51. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd (Cauberg Huygen, 09432-57232-03, d.d. 11 januari 2023, zie bijlagen bij toelichting bijlage 13). Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Wegverkeerslawaai buitenstedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 53 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.
- Metrolawaai (is wegverkeerslawaai): voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- In delen van het project – voornamelijk ter plaatse van de zuid- en westgevels - worden vanwege geluid dat afkomstig is van de A10, de Parnassusweg, het hoofdspoor en de metro de voorkeursgrenswaarden overschreden. Met betrekking tot de Strawinskylaan wordt overal aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.
- In een klein deel van het project – aan de zuid- en westzijde op hogere bouwlagen van het zuidelijke hoogteaccent - wordt eveneens de maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 overschreden. Er zijn dove gevels nodig.
- Overal voldoen de gecumuleerde geluidbelastingen LVL,cum aan de in het Amsterdams Geluidbeleid 2016 gestelde toetswaarde (hier: 63+3 = 66 dB). Op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen extra maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld dove gevels nodig.

Conclusie
Geconcludeerd wordt dat circa de helft van de gevels geluidluwe gevels zijn. Bij de verdere planuitwerking worden zoveel mogelijk woningen aan deze geluidluwe zijde gesitueerd. Daarmee kan een deel van de woningen beschikken over een geluidsluwe zijde. Aanvullend zijn gebouwmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld afschermende balkons of loggia's, zo nodig deels of geheel verglaasd, of een dubbel raamprincipe benodigd ten behoeve van geluidluwe gevels als ook voor het spuien van verblijfsruimten aan een dove gevel.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen (bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen, wordt parallel aan dit bestemmingsplan, een besluit hogere waarden genomen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai:

- 53 dB L_{den} vanwege de rijksweg A10.
- 49 dB L_{den} vanwege de Parnassusweg.
- 60 dB L_{den} vanwege de hoofdspoorwegen.
- 53 dB L_{den} vanwege de metrolijnen.

Omdat er nog geen sprake is van een concreet bouwplan is het meest praktisch om voor het volledige woningbouwprogramma een ontheffing hogere waarden te verlenen.

7.3.2 Stemgeluid terrassen

Op het naastgelegen perceel aan de Parnassusweg 220 zal een museum worden gehuisvest. Dit museum zal voorzien in een aantal terrassen: een klein terras op de begane grond vlak voor de bistro (aan de zijde van de Parnassusweg), een aantal tafels en stoelen op de "green terrace" (derde verdieping) en twee terrassen op de achtste verdieping, als onderdeel van het restaurant/event space. Op de twee terrassen op de achtste verdieping – een aan de noordzijde en een aan de zuidzijde – kunnen activiteiten zoals dineren, recepties of een kleine toespraak plaatsvinden. Op de andere twee terrassen worden geen geluidrelevante activiteiten verwacht. Cauberg Huygen B.V. heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten aanzien van het stemgeluid, dat afkomstig is van de twee terrassen op de achtste verdieping (Cauberg Huygen B.V., 07859-54890-04v2, d.d. 28 oktober 2021, zie bijlagen bij toelichting bijlage 2). Hierin zijn de effecten onderzocht van de terrassen ten opzichte van de bestaande woningen.

Voor de gebruikte voorbeeldsituatie zijn de geluidniveaus ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen berekend als gevolg van stemgeluid dat afkomstig is van de terrassen. De geluidniveaus zijn getoetst aan geluidgrenswaarden overeenkomstig de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (uitgave 2009).

Uit de berekeningen van het stemgeluid blijkt dat ter plaatse van de maatgevende woningen wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden voor de maatgevende avondperiode. Stemgeluid dat afkomstig is van

de andere twee terrassen zal geluidniveaus hebben van ver onder de geluidrichtwaarden en niet tot nagenoeg niet hoorbaar zijn.

Conclusie
Op basis van het uitgevoerde onderzoek, de afstanden van de terrassen tot de nieuwe woningen en de vastgestelde geluidvolumes kan geconcludeerd worden dat ter plaatse van de nieuwe woningen de terrassen van het museum niet zullen leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

7.4 Beleid

Het college heeft opdracht gegeven een nieuw geluidbeleid te ontwikkelen op basis van de Omgevingswet. Het college heeft op 8 maart 2023 de concept beleidsregel 'Geluid Amsterdam 2023' als overbruggingsregel vrijgegeven voor advies aan stadsdelen en het stadsgebied Weesp. Deze beleidsregel zal na inwerkingtreding gelden totdat het geluidbeleid op basis van de Omgevingswet is vastgesteld.

hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Regelgeving

8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. De kern van deze regeling wordt gevormd door een landelijke programmatische aanpak, die ervoor zorgt dat, in de meeste gevallen, niet meer per project aan luchtkwaliteitsnormen hoeft te worden getoetst.
Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wm kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van de uitvoering van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt:

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

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

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

Stof	Maatgevend beoordelingscriterium	Grenswaarde (µg/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 ìg/m^3 voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10}
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	Jaargemiddelde concentratie	25

Tabel 1, bijlage 2 bij 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 luchtkwaliteitnormen en de luchtkwaliteit aan het vaststellen van een bestemmingsplan in de weg staat.

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Op 6 december 2016 is besloten dat het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet (naar verwachting in 2023) van toepassing is (Besluit tweede verlenging NSL). Het project Zuidas is in het NSL opgenomen met IB-nummer 724 en wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een vervanging van bestaand gebruik als tijdelijke rechtbank voor een nieuw complex waar een combinatie van wonen en kantoren wordt gerealiseerd. De programmatoevoeging maakt deel uit van het Zuidasprogramma zoals dat is aangemeld voor het NSL.

Omvang project wonen [woningen]

Jaar	Omvang
2020	3677 woningen + 184 woonachtige studenten in projectgebied

Omvang project kantoor [m2 bvo]

Jaar	Omvang
2020	41741 arbeidsplaatsen in projectgebied

Afbeelding: IB-nummer 724 omvang wonen en kantoor

Gezien het nog resterende programma voor wonen en kantoor past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

Planspecifiek
De in de NSL opgenomen projecten hoeven 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.

Wel is ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening', met behulp van de Atlas Leefomgeving, gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse ruim voldoet aan de gestelde grenswaarde van 40 µg/m³ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide. De specifieke concentraties over 2019 van fijnstof (PM_{10}), fijnstof ($PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) in het plangebied bedragen respectievelijk 18 µg/m³ PM_{10}, 9 µg/m³ $PM_{2,5}$ en 20 µg/m³ NO_2. Daarmee worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. Daaruit volgt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies. Op grond daarvan kan reeds worden geconcludeerd dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit geen beperkingen met zich meebrengen en op dit punt geen nadere onderbouwing behoeven.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het Rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

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

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit mogelijk.

8.3 Beleid

8.3.1 Actieplan schone lucht 2019

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

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

8.3.2 Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

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

Uitgangspunten van de richtlijn zijn dat:

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

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

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

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke besluit, alleen betrekking op nieuwe situaties. De richtlijn is niet van toepassing bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig is en niet meer dan 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.4 Conclusie

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

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies. Op grond daarvan kan reeds worden geconcludeerd dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit geen beperkingen met zich meebrengen en op dit punt geen nadere onderbouwing behoeven.

hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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

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

9.2 Regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

9.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

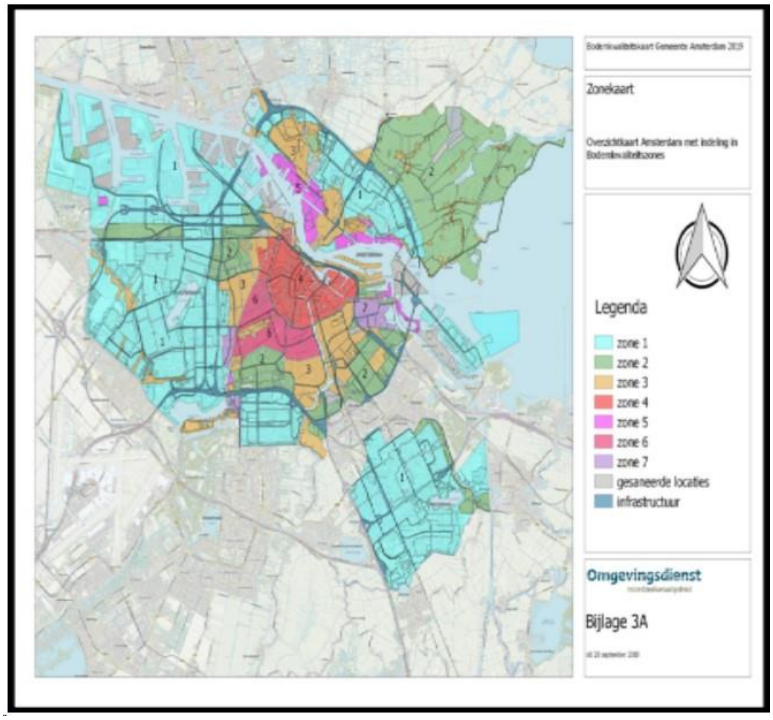
Daarnaast wordt het beheergebied uitgebreid en worden bodemkwaliteitskaarten van omliggende gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Uithoorn en Ouder-Amstel) geaccepteerd als bewijsmiddel voor de kwaliteit van toe te passen grond. Dit vormt de opmaat naar uniformering van het bodembeleid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

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de

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

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

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



Afbeelding: zonekaart Nota Bodembeheer

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

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 van de Wbb vereist indien meer dan 50 m^3 wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding Besluit bodemkwaliteit vereist, ongeacht de hoeveelheid). Grond afkomstig vanuit alle lagen van zone 1 mag vrij worden toegepast in het gehele beheergebied. Grond van buiten de zone mag worden toegepast, mits een partijkeuring of andere milieuhygienische verklaring uitwijst dat de grond voldoet aan de achtergrondwaarde.

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

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

9.3 Onderzoek

Het voorliggende initiatief maakt onder andere woningen mogelijk. Daarmee wordt er een strenger bodemgebruik mogelijk gemaakt. Om die reden is, met als doel de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater te bepalen, een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk.

Door Tauw is in september 2021 een vooronderzoek naar de bodemkwaliteit gedaan (Tauw, 15 september 2021, projectnummer 1283191, zie bijlagen bij toelichting bijlage 1). Op basis van het uitgevoerde onderzoek heeft Tauw vastgesteld dat de milieukundige kwaliteit van de bodem bij huidig en toekomstig gebruik geen belemmering vormt voor de voorgenomen functieverandering van de locatie.

Ter plaatse en nabij de onderzoekslocatie hebben diverse verdachte activiteiten plaatsgevonden (slootdempingen, dempingen, asbestverdachte bebouwing, dijk). Middels de recent uitgevoerde onderzoeken zijn deze voldoende onderzocht. Sinds de uitvoering van de voorgaande bodemonderzoeken hebben ter plaatse van het perceel geen nieuwe bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden en wordt verwacht dat de bodemkwaliteit niet is veranderd.

Uit de bodemonderzoeken volgt dat de bovengrond licht verontreinigd is, met plaatselijk een matige verontreiniging met minerale olie. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. Het grondwater ter plaatse van kavel C2 is licht verontreinigd en ter plaatse van kavel C3 sterk verontreinigd met arseen. Deze sterke verontreiniging met arseen heeft een natuurlijke oorsprong.

Op de locatie is in de bodem asbest aangetoond (6 mg/kg d.s.). Het gehalte valt ruim beneden 0,5 de interventiewaarde en er is derhalve geen nader onderzoek nodig.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemkwaliteit niet in de weg staat aan de beoogde ontwikkeling.

hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

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

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

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Erfgoedwet

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

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

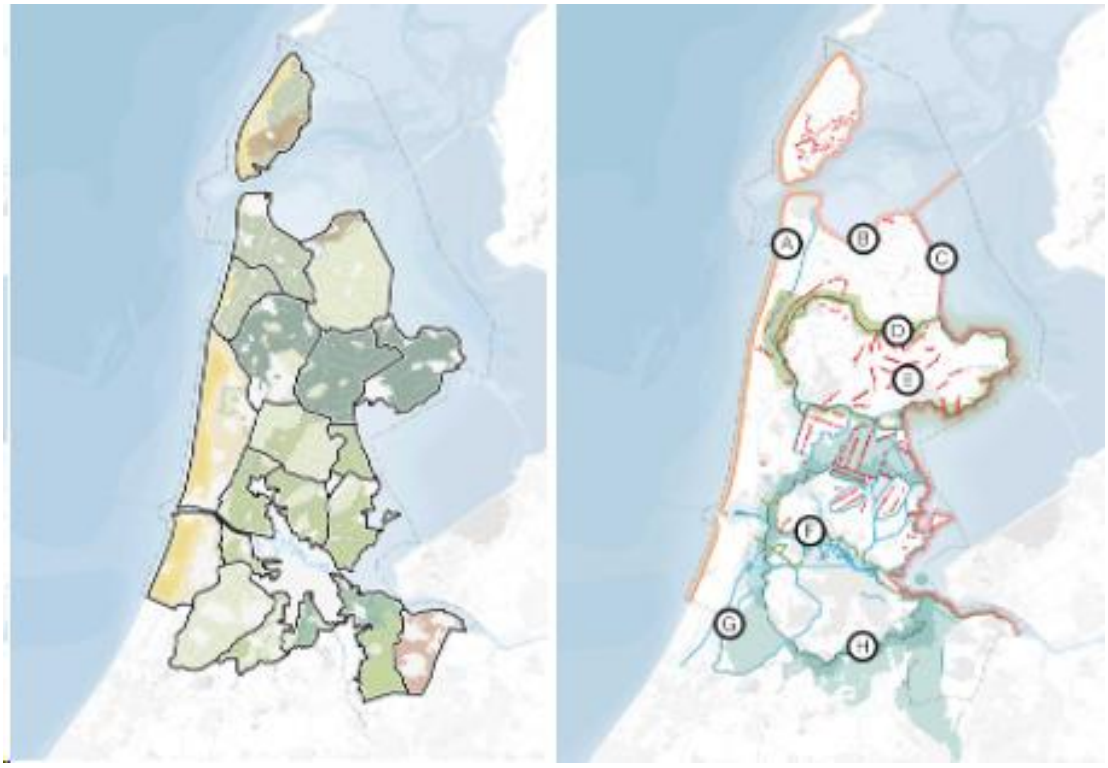
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in kaart te brengen, kunnen bij bouwprojecten toevalvondsten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 van de Erfgoedwet). Deze plicht houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch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

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

10.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

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

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



Afbeelding: Links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: Leidraad Landschap en cultuurhistorie.

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

10.2.3 Gemeentelijke Erfgoedverordening

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

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

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

De bouwregels en de omgevingsvergunning bevatten voor aanlegwerkzaamheden daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen. In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geldt beleidsvariant 11.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologie

Conform het geldende bestemmingsplan 'Zuidas-Parnas' kent het plangebied geen dubbelbestemming voor archeologie. Voor de planlocatie is wel door de Gemeente Amsterdam, Monumenten en Archeologie, een eerste bureauonderzoek uitgevoerd (Gemeente Amsterdam,BO 10-142, d.d januari 2011, zie bijlagen bij toelichting bijlage 4). Uit dit onderzoek blijkt dat de verwachtingswaarde laag is. De beleidszone kent een negatieve verwachting. Daarmee is het plangebied verder vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek. Voor toevalsvondsten geldt een meldingsplicht.

10.3.2 Cultuurhistorie

De planlocatie maakt deel uit van een plangebied waarvoor in 1940 het Plan Zuider-Amstelkanaal werd vastgesteld. Het was ontworpen door Cornelis van Eesteren, hoofd Stedenbouwkundige Afdeling van de Dienst Publieke Werken, als invulling van Plan Zuid. Hij had op deze plek oost-west geplaatste woningbouwstroken geprojecteerd en één groot openbaar gebouw. Een gracht die uitmondt in het Zuideramstelkanaal doorsnijdt in zijn voorstel het gebied en had voorbij de ringweg en de spoorlijn tot in Buitenveldert moeten worden doorgetrokken. In de huidige situatie loopt deze zij-arm dood op de Fred Roeskestraat. Eind jaren zestig, begin jaren zeventig verschijnt de eerste bebouwing op het terrein tussen de Parnassusweg en de groenstrook in het verlengde van deze gracht. Het meest opvallende gebouw is het Kantongerecht uit 1969-1975, ontworpen door Ben Loerakker, als afsluiting van de Strawinskylaan. Daarachter worden enkele gebouwen rond een open binnenterrein gegroepeerd. Het voorste gebouw, aan de Fred Roeskestraat op nr. 73 is in 1967 door G.H.M. Holt ontworpen als een kindertehuis met dienstwoning. Later komt ook op de kop van de groenstrook in het verlengde van het zijkanaal het

Uitvaartcentrum Zuid te staan. Het Kantongerecht krijgt in de jaren negentig een forse uitbreiding in de richting van de A10 voor de huisvesting van de Arrondissementsrechtbank, eveneens ontworpen door Ben Loerakker. In de Visie Zuidas uit 2009 wordt de Strawinskylaan doorgetrokken tot aan de groenstrook/ Hierover moet ook een stadstraat komen te liggen. Beide wegen maken deel uit van het geplande raamwerk van Zuidas.

De structuur van het gebied is in de loop der tijd, ondanks de komst van een aantal gebouwen nauwelijks gewijzigd. De Fred Roeskestraat versmalt zich ter hoogte van nr. 73 tot en fietspad met aan de zuidzijde een groenstrook van met laag struikgewas beplante perken en een kort gemaaide grasstrook ter verfraaiing van het profiel. Langs de oever van het water loopt aan de noordzijde van de weg een breed trottoir dat zich tot aan de Parnassusweg voortzet; aan de zuidzijde van de weg start de stoep voor het uitvaartcentrum en loopt tussen de perken en het voorgazon van de bebouwing door tot aan de Parnassusweg. Aan de oostzijde van de zijstraat van de Fred Roeskestraat die toegang geeft tot nr. 71E en een opslagterrein va bouwmaterialen is een brede grasstrook aangelegd, beplant hoog opgaande bomen; aan de westzijde daarvan staan bomen met daaronder struikgewas. Het groen onttrekt dit laantje bijna aan het zicht.

Op de in 2013 vastgestelde ordekaarten is het gebouw Parnas (Gebouw E) gewaardeerd als een orde 1. Dit deel van het complex is onlangs aangewezen als gemeentelijke monument. De latere uitbreidingen vallen niet onder de bescherming. Fred Roeskestraat 73 is gewaardeerd met een orde 3 hetgeen niet vraagt om beschermende maatregelen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Middenschaal tussen Zuidas en Roeske

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

Bouwhoogte

Aan de zuidzijde van het Parnascomplex is hoog gebouwd: het nieuwe rechtbankcomplex kent een maximum bouwhoogte van 50 meter en voegt zich daarmee in de reeks van grote gebouwen in het centrale deel van Zuidas. Dit is de overgang naar de hoge centrumbebouwing van Zuidas. De hoogte in de Fred. Roeskestraat varieert van 12,5 tot 40 meter.
De bebouwing aan de Fred. Roeskestraat is daarentegen van een andere schaal: aan de overzijde van het Parnascomplex liggen de Warnersblokken met een hoogte van 12,5 meter. Verderop vinden we de Rietveldacademie van 35 meter en het wooncomplex De Fred westelijker aan de Fred Roeskestraat van 40 meter hoog. Het Parnascomplex zorgt met een maximum bouwhoogte van 28,4 tot 42,4 meter (gemeten vanaf NAP) voor de overgang binnen de buurt.

De nieuwe invulling van het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw sluit met de hoogbouw van 8 lagen (+ dakopbouw) en laagbouw met een hoogte variërend van 10 tot 14 meter goed aan op de diverse hoogtes in de Fred. Roeskestraat, maar kennen een kleinere schaal dan het nieuwe rechtbankcomplex. Er is daarom voor gekozen bij de herontwikkeling van het complex de middenhoogte die in de nieuwbouw van de Fred. Roeskestraat zichtbaar is als uitgangspunt te nemen voor de nieuwbouw op kavels C2 en C3 en optopping van het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw op kavel C1. De maximum bouwhoogte van een deel van het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw op kavel C1 is 40 meter.

Het Parnascomplex zal in hoogte variëren. Als gevolg van het (paraplu)bestemmingplan grondwaterneutrale kelders dienen bouwhoogten gerelateerd te worden aan NAP en niet aan het maaiveld. In de Nota van Uitgangspunten voor het Parnascomplex was een maximum bouwhoogte opgenomen gemeten vanaf maaiveld. In dit bestemmingsplan dient de maximum bouwhoogte vanaf NAP gemeten te worden. Het verschil tussen NAP en maaiveld bedraagt bij het Parnascomplex 0,9 meter: NAP

ligt 0,9 m onder maaiveld. Direct aan de Fred. Roeskestraat zal de maximum bouwhoogte 27,5 meter (7 lagen) bedragen gemeten vanaf maaiveld, gemeten vanaf NAP komt dit op 27,5 + 0,9= 28,4 meter vanaf NAP zoals is opgenomen in de Nota van uitgangspunten. Aan de zijde van het nieuwe rechtbankcomplex zal de maximum bouwhoogte 41,5 meter (10 lagen) bedragen gemeten vanaf maaiveld en 41,5 + 0,9=42,4 meter vanaf NAP. Het verschil in metrage is dus een gevolg van de wijze van meten vanaf NAP in plaats van vanaf maaiveld, maar het betreft geen afwijking van de bouwhoogten zoals vastgesteld in de Nota van uitgangspunten.

Alle dakinstallaties dienen binnen deze maximale bouwhoogte niet zichtbaar vanaf het maaiveld te worden gerealiseerd. Het dak is vanuit de omgeving zichtbaar en dient zodoende als vijfde gevel zorgvuldig vormgegeven te worden. Aan de Fred. Roeskestraat is de afstand tot de overzijde ruim. De maat tussen de nieuwbouw en de Warnersblokken varieert van 41 tot 51 meter.
tot de overzijde ruim. De maat tussen de nieuwbouw en de Warnersblokken varieert van 41 tot 51 meter.

10.3.3 Conclusie

Er bevinden zich in het plangebied geen archeologische of cultuurhistorische waarden die aan uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan in de weg zouden kunnen staan.

hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Algemeen

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

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

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

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

11.2.2 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

11.2.2.1 Besluit externe veiligheid transportroutes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.3 Beleid

11.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

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

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

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

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

11.4 Resultaten onderzoek

11.4.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft in 2010 een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico (GR) als gevolg van de Zuidasontwikkeling en de mogelijke maatregelen (Arcadis, Externe veiligheid op Zuidas, 11 januari 2010, zie Bijlage 15).

Het projectgebied van Zuidas ligt binnen het externe veiligheid-invloedgebied 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 gebruiksruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10-6 contour aanwezig. Langs de A10 zuid is daarom geen plaatsgebonden 10-6 contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de deelgebieden. De realisatie van de programma's van de deelgebieden leidt wel tot een toename van het GR en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende projecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het GR. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar

mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. In paragraaf 9.5 wordt nader op de planspecifieke maatregelen ingegaan.

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

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

11.4.2 Projectspecifiek onderzoek

De locatie ligt gedeeltelijk binnen 200 m van de noordelijke rijstrook van de A10-Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Derhalve is er een onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's uitgevoerd (Adviesgroep AVIV BV, Externe veiligheid A10-Zuid /Fred. Roeskestraat 55 (Parnascomplex) in Amsterdam, projectnummer 225127, d.d. 8 december 2022, zie bijlagen bij toelichting bijlage 14).

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de weg bedraagt niet meer dan 10-6 per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van de planontwikkeling.

Groepsrisico
In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden met een factor 20.3. Door realisatie van het plan wijzigt het groepsrisico niet. Voor het groepsrisico is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. Omdat het groepsrisico groter is dan de oriëntatiewaarde, is een verantwoording groepsrisico vereist. Na aanleg van Zuidasdok neemt het groepsrisico af tot 50 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde.

Plasbrandaandachtsgebied
Het Plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook. Het plangebied ligt op ca. 145 m ten noorden van de A10-Zuid en daarmee buiten het PAG. Het PAG vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

11.5 Verantwoording

11.5.1 Verantwoordingsplicht

Een verantwoordingsplicht ontstaat indien er een toename plaatsvindt van het groepsrisico als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Uit de berekening van de AVIV blijkt dat de groepsrisicocurven van de huidige en toekomstige situatie nagenoeg over elkaar heen liggen. Daaruit volgt dat de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling niet van invloed is op het groepsrisico. Nu er geen wijziging optreedt in het groepsrisico (zie figuur 4 in de rapportage van AVIV) is een verdere verantwoording van het groepsrisico als gevolg van een toename van het groepsrisico niet noodzakelijk.

11.5.2 Bronmaatregelen

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

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

11.5.3 Effectmaatregelen

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

11.5.4 Advies Regionale Brandweer

Op 4 augustus 2021 heeft de Brandweer geadviseerd over het aspect externe veiligheid met betrekking tot het gebouw aan de Parnassusweg 220 op het naastgelegen perceel. De Brandweer heeft in haar advies aangegeven dat de Veiligheidsregio in het verleden al geadviseerd heeft over externe veiligheid op het bestemmingsplan Zuidas-Parnas. Dit advies (37/RoEv-2014) is nog steeds actueel en de Brandweer heeft geen aanvullende opmerkingen op voorliggend bestemmingsplan. De Brandweer verwacht dat gezien de afstand tot de risicobron (transport gevaarlijke stoffen over de A-10 Zuid) de impact van een mogelijk ongeval met gevaarlijke stoffen op het plangebied gering zal zijn.

11.5.5 Overwegingen

In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het GR overschreden. Als gevolg van dit bestemmingsplan blijft het Groepsrisico ongewijzigd. Een verdere verantwoording van het Groepsrisico is daarmee niet noodzakelijk.

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

11.6 Conclusie

Het te ontwikkelen Parnascomplex en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt niet tot een berekenbare toename van het groepsrisico. In de huidige situatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden met een factor 20.3. Door realisatie van het plan wijzigt het groepsrisico niet.

Omdat de oriëntatiewaarde overschreden wordt is een (beperkte) verantwoording wel vereist.

Conclusie
In aanloop tot deze planvorming heeft reeds overleg plaatsgevonden met de Regionale brandweer. De brandweer verwacht dat gezien de afstand tot de risicobron (transport gevaarlijke stoffen over de A-10 Zuid) de impact van een mogelijk ongeval met gevaarlijke stoffen op het plangebied gering zal zijn. Omdat de planontwikkeling niet leidt tot een verder toename van het groepsrisico wordt volstaan met deze beperkte verantwoording. Los hiervan zijn reeds bronmaatregelen en effectmaatregelen getroffen.

hoofdstuk 12 Hoogbouwaspecten

12.1 Bezonning

In het kader van de nieuwe stedenbouwkundige opzet voor de C1, C2 en C3 kavels van het plangebied van Parnas is op basis van een voorbeeldverkaveling onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie binnen en in de omgeving van het plangebied (Gemeente Amsterdam, Zuidas Parnas C1 - C2 - C3, d.d. 3 september 2021, zie bijlagen bij toelichting bijlage 5).

Hierbij wordt opgemerkt dat er geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen zijn waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere.

Beoordeeld moet worden of de schaduweffecten die optreden niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Bij de beoordeling van de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw is de situatie weergegeven op 21 maart, 21 juli (hoogste zonnestand) en 21 december (laagste zonnestand).

Zuidas is een hoog stedelijk gebied. Door de verschillende bouwhoogtes die in het plan mogelijk worden gemaakt, is het voorkomen van schaduwwerking op gebouwen en terreinen onmogelijk. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de schaduwwerking op de bestaande bebouwing in de omgeving door de nieuwbouw minimaal is. Slechts op de weinige bebouwing ten oosten van het plangebied zal sprake zijn van een afname van de bezonning gedurende de namiddag in de maanden waarin de zon lager staat. Deze afname in bezonning is in dit gebied niet onacceptabel. Voor de bebouwing binnen het plangebied geldt dat deze relatief hoog is en veel bebouwing mogelijk maakt per kavel. De vormgeving van de bouwvlakken zorgen ervoor dat er ondanks de dichtheid van de bebouwing geen sprake is van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie.

12.2 Windhinder

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

Middels voorliggend bestemmingsplan wordt bebouwing mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 41,5 meter. Om die reden is het noodzakelijk om op plekken rondom de toekomstige bebouwing het windklimaat te beoordelen. Hiertoe is aan Peutz advies gevraagd omtrent windhinder aspecten. Dit advies is neergelegd in (Peutz, OO/MaV /OA 16394-2-NO-001, d.d. 6 februari 2023, zie bijlagen bij toelichting bijlage 16).

Peutz heeft aanvullend onderzoek uitgevoerd (rapportnummer OO/LA/ /OA 16394-3-NO, 7 juni 2023, bijlage 17) om te beoordelen of de ontwikkeling van het gebouw negatieve windhinder veroorzaakt voor de omliggende gebouwen. De NEN-EN 1991-1-4 bevat berekeningsregels waarmee de invloed van hogere omliggende gebouwen op de windbelasting van een object kan worden bepaald. Uit het onderzoek blijkt dat de bebouwing op kavel C2/C3 volgens de regels van de NEN-EN 1991-1-4 geen invloed heeft op afstanden groter dan 83 m (twee keer de hoogte van het gebouw) van de hoogbouw. Tot een afstand van 41,5 m van het gebouw geldt een referentiehoogte van 21 m. De invloed van de lagere bouwdelen is

verwaarloosbaar: de referentiehoogte van het bouwdeel van 27,5 m (13,75 m) is nauwelijks groter dan de hoogte van de omliggende bebouwing.

Het enige pand waarvan verwacht wordt dat het negatieve effecten ondervindt van de geplande nieuwbouw en de verhoogde windbelasting, is het pand op Fred. Roeskestraat 71B. Hier verandert de maatgevende hoogte van ongeveer 9 m (bouwhoogte) naar 21 m. De referentiedruk stijgt van 0,65 kPa naar 0,91 kPa. Gezien de constructie van het pand worden er geen problemen verwacht voor de gevels. Voor het dak is dit echter niet direct duidelijk. Volgens de norm zal de windbelasting op de hoekzones van het gebouw toenemen van -1,8 kPa naar -2,5 kPa (rekening houdend met een Cpe van -2,5 en een Cpi van 0,2). Het wordt aanbevolen te onderzoeken of het dak bestand is tegen deze zuigkracht. Hiervoor is nader onderzoek uitgevoerd door Van Rossum, raadgevende ingenieurs (27 juli 2023). Uit dit nadere onderzoek blijkt dat de dakconstructie en de hierin opgenomen constructieve elementen de verhoogde zuigkracht als gevolg van de planontwikkeling kunnen opnemen. Wel wordt geadviseerd de aanwezige verbindingen te controleren op de uitvoeringswijze en huidige kwalitatieve staat. Ook is onderzocht of zonnepanelen nog geplaatst kunnen worden op het dak of dat dit belemmerd wordt als gevolg van de verhoogde zuigkracht. Door Van Rossum is vastgesteld dat plaatsing van zonnepanelen mogelijk is en dat het maximum gewicht 23 kg/m^2 kan bedragen.

Conclusie
Hieruit blijkt dat rond de planlocatie lage windhinderkansen te verwachten zijn. Hierdoor zal met het actuele planvolume rond de planlocatie, met uitzondering van de locatie ten noorden van de rechtbank, sprake zijn van een goed tot plaatselijk mogelijk matig windklimaat. Met behulp van de toekomstige terreininrichting kan het windklimaat verder worden verbeterd. Het effect van de mogelijke optopping van de monumentale rechtbank ten oosten van het Parnascomplex is naar verwachting overwegend positief, afhankelijk van het definitieve ontwerp. Uitvoerig onderzoek naar het windklimaat wordt voor dit stadium van de planontwikkeling niet noodzakelijk geacht. In een later stadium van een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal het windklimaat nogmaals getoetst moet worden, met name om een goed windklimaat rond de windgevoelige functies te borgen. Hiervoor is een regeling van nadere eisen opgenomen.

12.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

12.3.1 Regelgeving

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

De genoemde beperkingen betreffen:

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

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

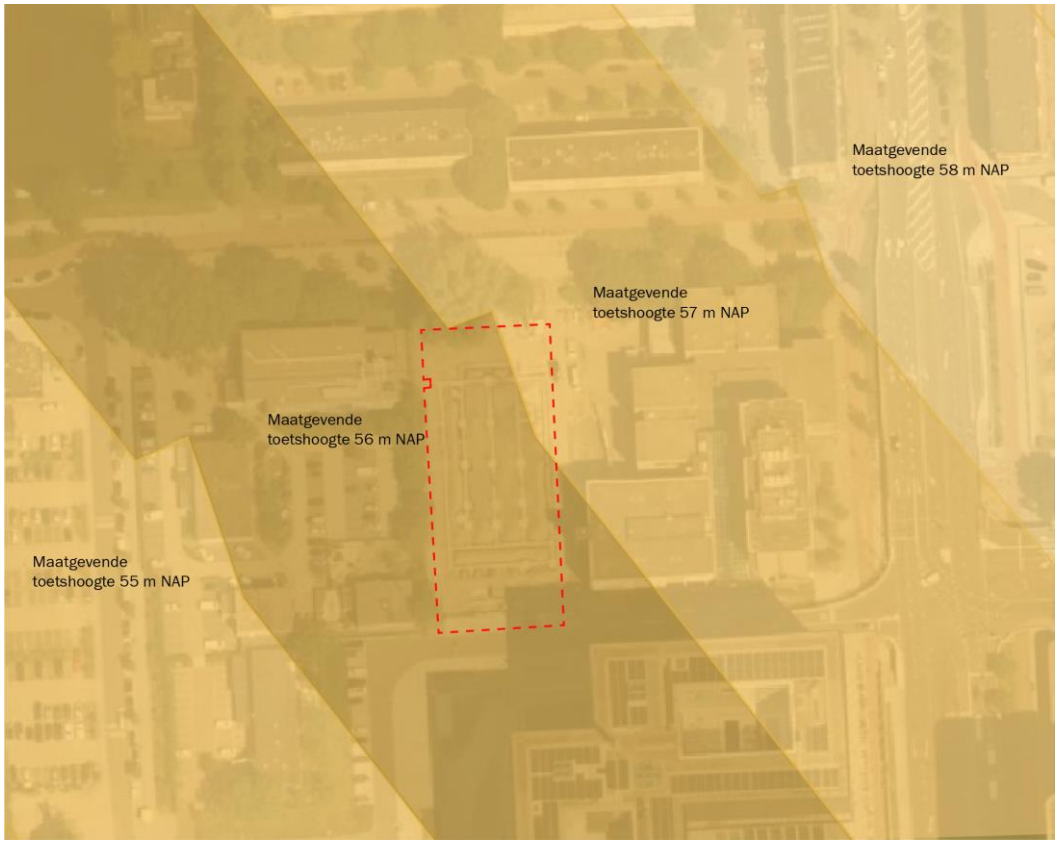
In artikel 8.8, eerste lid, van de Wl is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen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

12.3.2 Uitwerking in bestemmingsplan

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

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

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



Uitsnede toetshoogte, planlocatie rood omkaderd

De maatgevende toetshoogte voor dit perceel is 56 tot 58 meter boven NAP. Het voorliggende bestemmingsplan is met een maximum bouwhoogte van 41,5 meter ruimschoots lager dan de maatgevende toetshoogte en voldoet dan ook aan het Lib.

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



Uitsnede toetshoogte radar, planlocatie rood omkaderd

De maatgevende toetshoogte radar voor dit perceel is 46 tot 47 meter boven NAP. Het voorliggende bestemmingsplan is met een maximum bouwhoogte van 41,5 meter ruimschoots lager dan de maatgevende toetshoogte radar en voldoet dan ook aan het Lib.

hoofdstuk 13 Natuur en landschap

13.1 Algemeen

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

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.
Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

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

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

13.2 Toetsingskader

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

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

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

Indien het plan mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. 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 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 totdat op de nieuwe gedragscode is beslist. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

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

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

13.3 Resultaten onderzoeken

13.3.1 Algemeen onderzoek Zuidas

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

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

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

Vleermuizen
In 2015 is er door Ecoresult in een groot deel van het plangebied onderzoek gedaan naar vliegroutes en foerageergebied. Gebaseerd op de uitkomsten van dit onderzoek is er een mitigatieplan opgesteld en heeft Zuidasdok voor het verwijderen van groen op de taluds ontheffing aangevraagd en gekregen. Eén van de maatregelen van het mitigatieplan is een driejaarlijkse monitor. Daarom is het onderzoek in 2018 op ongeveer dezelfde wijze herhaald. Conclusies zijn dat de onderdoorgang bij de Kleine Wetering nog

steeds intensief door vleermuizen wordt gebruikt. Er hebben dan ook nog geen werkzaamheden plaatsgevonden. Ook boven de oost-west lopende waterpartijen in Buitenveldert vliegen en foerageren nog veel vleermuizen. De taluds van de A10, bij Ravel, worden aanmerkelijk minder gebruikt. Vermoedelijk zijn de werkzaamheden in die omgeving daarvan de oorzaak.

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

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

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

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

13.3.2 Quickscan ecologie

Er is ecologisch onderzoek noodzakelijk om de consequenties van de Wet Natuurbescherming voor de herontwikkeling van de projectlocatie in kaart te brengen. De ontwikkeling kan alleen doorgaan als deze niet in strijd is met de bepalingen als opgenomen in de Wnb, of als de benodigde vergunningen en/of ontheffingen worden verleend.

Planspecifiek
Met de beoogde ontwikkeling wordt het plangebied heringericht. Om die reden is er voor de planlocatie een quickscan uitgevoerd (Els & Linde B.V., 22.408, d.d. 1 november 2022, zie bijlage 3).

Vegetatie en planten
Binnen en in de directe omgeving van de planlocatie zijn bomen aanwezig. Dit betreft schietwilg (*Salix alba*), lataan (*Platanus hispanica*), gewone esdoorn (*Acer pseudoplatanus*) coniferen en cultivars. Op het braakliggende deel is een grasveld met daarin op een aantal plaatsen Jakobskruiskruid (*Jacobaea vulgaris*) en Canadese fijnstraal (*Erigeron canadensis*), paardenbloem (*Taraxacum officinale*), kaal knopkruid (*Galinsoga parviflora*) en raapzaad (*Brassica rapa*). Aan de noordzijde van het perceel zijn een aantal algemene tuinplanten en struiken aan te treffen. Tijdens het oriënterend onderzoek zijn binnen de planlocatie geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Beschermde plantensoorten zijn binnen de planlocatie ook niet te verwachten.

Soortenbescherming
Vleermuizen zijn de belangrijkste groep strikt beschermde dieren die verwacht kunnen worden. Vleermuizen kunnen schade ondervinden van de ruimtelijke ontwikkelingen en kunnen hierdoor een belemmering zijn. De planlocaties en de directe omgeving zijn daarom nauwkeurig onderzocht op de aanwezigheid van potentieel geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen, evenals vliegroutes en foerageergebieden. De projectlocatie betreft een braakliggend perceel zonder bebouwing. Hierdoor zijn gebouw bewonende vleermuizen met absolute zekerheid uit te sluiten. Ook in de bebouwing buiten het plangebied zijn geen openingen aangetroffen die naar een verblijf kunnen leiden. In een aanwezige schietwilg zijn holten aangetroffen. Voor deze boom zijn verblijfplaatsen van vleermuizen niet met absolute zekerheid uit te sluiten. Doormiddel van de planregeling in artikel 13.2 onder i blijven de bomen behouden, waarbij onderzoek van de gemeente naar de staat van de bomen leidend zal zijn. Een uitgebreid natuuronderzoek is daarom niet nodig.

Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet nodig. De bomen mogen niet worden verlicht en de openingen mogen niet geblokkeerd worden. Met de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels op en in de directe omgeving van de planlocatie. Dit is mogelijk in de bomen en struiken op en rond de locatie. Ook op de platte daken van de panden in de directe omgeving is er mogelijkheid voor algemene broedvogels om te nestelen. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden. Geadviseerd wordt de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten.

Zorgbeginsel
Binnen de gebieden is kans op algemeen voorkomende soorten waarmee rekening moet worden gehouden. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf de werkgebieden kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecoloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten de werkgebieden te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten de werkterreinen intact te worden gelaten. Eventueel noodzakelijk kap moet buiten de kwetsbare periode (winter) worden uitgevoerd en voorafgaand aan de kap (of het anderszins vrijstellen van een werkplek) is het verstandig een ecoloog te laten beoordelen of effecten zijn te verwachten en eventueel maatregelen te (laten) nemen om die effecten te verminderen. Met de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels op en in de directe omgeving van de planlocatie. Dit is mogelijk in de aanwezige bomen en struiken. Ook op de platte daken van de woningen is er mogelijkheid voor algemene broedvogels om te nestelen. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect soortenbescherming geen belemmeringen veroorzaakt voor het voorliggende bestemmingsplan.

13.3.3 Gemeentelijk natuurbeleid

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

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

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

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

13.3.4 Stikstofdepositie

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

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

Voor elk project dat stikstof veroorzaakt, moeten de stikstofgevolgen tot op een afstand van 25 kilometer berekend worden. Het kabinet heeft deze afstand in 2021 vastgesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 5 april 2023 (ABRvS: 201702813/17/R3) geoordeeld dat deze zogenoemde rekenafstand van 25 kilometer bij individuele projecten aanvaardbaar is.

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

Desalniettemin is een Aerius-berekening uitgevoerd voor de gebruiksfase. De bouwvrijstelling is komen te vervallen door een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 2 november 2022), waardoor ook de aanlegfase onderzocht dient te worden.

13.3.4.1 Resultaten

In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) is een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd (Tauw, projectnummer 1289609, kenmerk R001-1289609VLU-V03-ssc-NL, d.d. 26 oktober 2023, zie bijlagen bij toelichting bijlage 9A).

Hieruit blijkt dat de bijdrage aan de stikstofdepositie van de realisatie van het Parnascomplex is berekend met de vigerende versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator (versie 2023).

Met het rekenmodel AERIUS zijn de volgende maximum bijdragen berekend:

- 0,00 mol/ha/jaar voor de aanlegfase
- 0,00 mol/ha/jaar voor de gebruiksfase (de beoogde situatie)

Daarmee zijn er voor de aanlegfase geen negatieve effecten te verwachten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden ten gevolge van het voorliggende bestemmingsplan en is er voor het aspect stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht voor het Parnascomplex in het kader van de Wet natuurbescherming.

13.4 Conclusie

Het aspect stikstof levert geen belemmeringen op voor het voorliggende bestemmingsplan.

hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

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

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

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

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

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

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

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

14.2 Regelgeving

14.2.1 Waterwet

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

lozen en onttrekken van water, varen, aanmeren, evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie alsmede uitbreidingsplannen.

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

14.2.2 Waterbesluit

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

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

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

14.2.3 Keur AGV

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

De Keur van het Hoogheemraadschap AGV is gericht op het beschermen van de wateraanvoer en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13, onder a, van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m^2 verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m^2 te laten toenemen.

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

14.3 Beleid

Nationaal Waterprogramma 2022-2027
Nederland is een waterland. De opgaven op het terrein van water zijn omvangrijk en worden in de toekomst alleen maar groter. Om ons land ook voor de komende generaties veilig, aantrekkelijk en leefbaar te houden, is in maart 2022 het Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) ontwikkeld. Dit NWP beschrijf de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijksvaarwegen. Voor het waterbeleid is het NWP een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee, die als wettelijke bijlagen zijn opgenomen.

De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

- Een veilige en klimaatbestendige delta.
- Een concurrerende, duurzame en circulaire delta.
- Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals de energietransitie, de woningbouw, herstel natuur en de landbouwtransitie is noodzakelijk. Het bodem en watersysteem stelt randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze randvoorwaarden ook juridisch te laten doorwerken zijn inhoudelijke kaders nodig voor de inrichting en gebruik van wateren alsook voor ruimtelijke inrichting, landgebruik en de wijze van bouwen. In Nederland komen veel opgaven voor de leefomgeving bij elkaar op een klein oppervlak. Niet alles kan, soms moeten keuzes worden gemaakt. Daarvoor zijn in het NWP een aantal afwegingsprincipes voor het waterbeleid en beheer opgenomen.

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen wateren waar nationale belangen een rol spelen.

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

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

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

Thema Schoon en Voldoende water
Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

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

Waterbeheerprogramma Waterschap Amstel Gooi- en Vechtstreek 2022 – 2027
Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. Het WBP stelt vast dat er een grote urgentie is om voortvarend in te zetten op concrete maatregelen voor een toekomstbestendig watersysteem. Waterschappen staan de komende jaren voor een grote uitdaging. Er wordt steeds meer gebruik gemaakt van de schaarse ruimte met gevolgen voor water in kwalitatieve en kwantitatieve zin. De samenhang met de opgaves op het gebied van ruimtelijke ordening neemt daarnaast verder toe. Het waterschap AGV heeft te maken met een aantal maatschappelijke ontwikkelingen met een grote impact op het watersysteem. Denk aan: klimaatverandering, bodemdaling, afname van biodiversiteit, achteruitgang van ecologische kwaliteit van wateren, stikstofproblematiek, bevolkingsgroei en woningbouwopgave, energietransitie, toenemende vraag naar grondstoffen, technologische ontwikkelingen en digitalisering. Deze ontwikkelingen betekenen een grote maatschappelijke opgave voor AGV en haar samenwerkingspartners in de komende jaren.

Omgevingsprogramma riolering Amsterdam 2022-2027
Het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 concretiseert de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (zoals vastgesteld op 8 juli 2021) voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Hieruit volgt beleid en een programma van maatregelen, met een kosteninschatting ter onderbouwing van de rioolheffing. Het Omgevingsprogramma Riolering is de opvolger van het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021. De gemeentelijke watertaken hebben op veel manieren raakvlakken met andere thema's, opgaves, ontwikkelingen en vraagstukken. Het Omgevingsprogramma Riolering verbindt deze raakvlakken, met de gemeentelijke watertaken als uitgangspunt.

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

Met de Watervisie wil de gemeente bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooien en te realiseren.

Programma Rainproof
Waternet heeft het initiatief genomen het programma Amsterdam Rainproof op te zetten, als start van een maatschappelijke beweging om de stad en de stedelingen regenbestendiger te maken. Grondslag voor het initiatief is de gemeentelijke zorgplicht voor doelmatig en doeltreffend afvoeren van hemelwater welke Waternet namens de gemeente Amsterdam uitvoert. In Amsterdam Rainproof wordt dit ingevuld door het faciliteren van de beweging, die na de looptijd van het programma op eigen kracht verder gaat. Amsterdam Rainproof wil met doelgroepen als huishoudens, bedrijven, instellingen en overheid een platform bouwen om alle Amsterdammers te verleiden tot regenbestendig handelen. Amsterdam Rainproof staat daarmee niet alleen voor het fysiek veranderen van de stad, maar juist ook voor een

mentale verandering in het denken en doen (of juist laten) van haar inwoners, haar ondernemers en haar instellingen. Je bent regenbestendig als je bewust bent van de gevolgen, bewust bent van de mogelijkheden en kansen om nuttig met regenwater om te gaan en er naar handelt of juist niet. In het laatste geval accepteer je dan de gevolgen.

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

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

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

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

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

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

Op 7 september 2021 is de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld door het college. Deze Beleidsregel betreft een beleidsneutrale samenvatting van het afwegingskader in concrete beleidsregels.
In het voorliggende bestemmingsplan is een binnenplanse afwijking opgenomen voor (uitbreiding van) kelders waarbij de eis van grondwaterneutraal bouwen conform het afwegingskader en het paraplubestemmingsplan is opgenomen.

Waterbeleid Zuidas
In de Visie Zuidas 2016 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water in het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water'. Water is een belangrijke voorwaarde voor het stedelijk leven. Door

klimaatverandering lopen de temperaturen in de stad op en worden regenbuien extremer. Water heeft een dempende werking op temperaturen in de stad en kan effectief zijn in het (tijdelijk) bergen van regenwater. Bovendien is meer, diverser en goed verbonden water belangrijk voor een divers dier- en plantenleven.

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

Binnen Zuidas wordt ingezet op een robuuste waterstructuur die de verblijfskwaliteit verhoogt en functioneel is voor het goed afvoeren van regenwater en voor regulering van het grondwater. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen. In Zuidas worden bovendien alle plannen op hun bijdrage aan een goed stadsklimaat getoetst. Ontwikkelende partijen en de gemeente moeten hun inzet op het verbeteren van het microklimaat zichtbaar maken, bijvoorbeeld door de aanleg van groene daken of binnentuinen. In artikel 3.2 onder h is hiervoor een regeling opgenomen.

Waterstrategie 2022-2026 Zuidas
De Waterstrategie 2022-2026 Zuidas is op 7 december 2021 vastgesteld door de directie Zuidas. Het borgt een efficiënte wijze van afstemmen op het overkoepelende schaalniveau van Zuidas. Door de ontwikkeling van Zuidas in projectmatig werkende deelgebieden is het risico aanwezig op onvoldoende afstemming tussen de gebieden en suboptimale uitwerkingen. Wateropgaven worden niet doorgeschoven; door op het niveau van Zuidas als geheel de deelplannen te beoordelen, wordt dat risico beheerst. Daarbij kan ook beter (dan bij beoordeling van individuele plannen) integraal worden beoordeeld op de verwevenheid van het oppervlakte watersysteem, regenwater, grondwater en waterkeringen.

14.4 Grondwater

14.4.1 Uitgangspunten en beleid

In het Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2027 is het beleid voor de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater opgenomen. Het programma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en is tot stand gekomen door de samenwerking tussen gemeente, Waternet en Amsterdam Rainproof.

Het Omgevingsprogramma Riolering heeft als doel om de stad beter te laten omgaan met extreme neerslag. Tot 2021 gold dat tenminste buien van 60 mm regenwater in een uur zonder schade konden worden verwerkt. Omdat buien steeds extremer worden, is de norm nu verhoogd naar 70 mm in een uur. Voor vitale infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk en belangrijke toegangswegen bijvoorbeeld tot een ziekenhuis, geldt een hogere norm van buien van 90 mm in een uur. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte zo worden ingericht dat deze bestand is tegen extreme buien, zowel boven als onder de grond.

In het ORP is tevens opgenomen dat bij nieuwbouwprojecten de afstand tussen de straat en het grondwater minimaal 90 cm bedraagt. Zo ontstaat er ruimte in de ondergrond om water tijdelijk vast te houden, wat een buffer kan vormen in drogere periodes en goed is voor groen.

Volgens het OPR dient de ondergrond ingezet te worden om de opgaven rond klimaatadaptatie te combineren met andere boven- en ondergrondse functies in het gebied, mits de omstandigheden dat toelaten. Uitgangspunt is een ontwateringdiepte van 90 cm, indien mogelijk. Het betreft hier een richtlijn en geen bindende norm.

In de nieuw in te richten gebieden moet de gemeentelijke ontwateringsnorm in principe door duurzame maatregelen gehandhaafd worden. Watergangen, grondverbetering, grindkoffers (onder voorwaarden) en

ophogen worden als duurzame maatregelen genoemd. Drainage wordt, buiten sportvelden en tijdelijke bouwsituaties, expliciet verboden (in de keur).

14.4.2 Geohydrologisch onderzoek

Voor voorliggend bestemmingsplan is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (Tauw, project 1289705, kenmerk R001-1289705KWI-V01-sla-NL, d.d. 12 april 2023, zie bijlagen bij toelichting bijlage 10).
Aanleiding voor het geohydrologisch onderzoek is het opnemen van een binnenplanse afwijking in de regels van het bestemmingsplan voor de realisatie van ondergrondse bebouwing (een parkeergarage).

De belangrijkste overwegingen uit het geohydrologisch onderzoek zijn:

- De actuele stijghoogte van het Wadzandpakket is onbekend. Meest recente gegevens nabij locatie dateren uit 1981;
- Er is sprake van opbarstgevaar (veiligheidsgetal 0,29). Er dient spanningsbemaling te worden toegepast tijdens bouwwerkzaamheden;
- Er is geen geotechnisch onderzoek bekend;
- Het uitgangspunt is dat de damwanden worden getrokken. Welvorming dient te worden voorkomen bij het trekken van de damwanden;
- Voor de mitigerende maatregelen is uitgegaan van een grind omstorting van 1 m breed rondom kelder met een k 60 m/dag in directe verbinding met freatische pakket. Wanneer damwanden niet worden getrokken dienen hier gaten in worden gemaakt om doorstroom te kunnen garanderen;
- Het effect grondwateropstuwing en verlaging blijft binnen eigen perceelsgrenzen met boven genoemde maatregel.

14.5 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 geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

In onderhavige situatie is sprake van de ontwikkeling van de planlocatie naar woningbouw en kantoren. Hemelwater zal zoveel mogelijk op een duurzame manier worden opgevangen en vastgehouden op locatie. Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten is de ontwikkeling in zowel ruimte als tijd waterneutraal uit te voeren. De planlocatie was tot circa 2021 nagenoeg geheel verhard. In vergelijking met die situatie leidt de nieuwe ontwikkeling niet tot een toename van verharding. Watercompensatie is daarmee niet vereist.

Riolering en afkoppeling
De nieuwe woningen worden voor de afvoer van afvalwater aangesloten op het gemeentelijk rioolsysteem. De aansluiting van de afvoer van afvalwater en hemelwater vanaf de kavels zal zo veel mogelijk op één plek moeten gebeuren, in plaats van op meerdere plekken. Het optimaliseren van dit soort aansluitingen wordt ook in de Waterstrategie Zuidas beschreven.

De beoogde gebouwen moeten zoveel als mogelijk bijdragen aan een goed stadsklimaat. Zo moeten nieuwe daken in Zuidas zoveel mogelijk worden ingezet voor groene en blauwe daken en leefruimte, waar mogelijk in combinatie met waterberging en energieopwekking. Regenwater moet zoveel mogelijk op de kavels zelf opgevangen en geborgd worden. Hiervoor gelden de eisen vanuit de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam. Bij de verdere planuitwerking zal ervoor gezorgd worden dat het hemelwater gescheiden wordt afgevoerd en geïnfiltreerd wordt in de bodem. Hierbij worden geen uitlogende materialen gebruikt.

hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 Algemeen

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

15.2 Toetsingskader

Provincie: Omgevingsverordening NH 2020
De provincie heeft ervoor gekozen zich tijdig voor te bereiden op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarom is vooruitlopend op de komst van de Omgevingswet vormgegeven aan de kerninstrumenten van de provincie van deze wet: de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening integreert 21 verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, waaronder de oude Provinciale Ruimtelijke Verordening. Regels die meer gericht zijn op het hoe (hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving) dan op het wat (verbodsbepalingen en uitzonderingen daarop). Regels die zich meer richten op het doel dan op het middel. De verordening is een weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van landelijk gebied. De regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Het toepassingsbereik en het oogmerk van deze verordening is ruim. De verordening richt zich op de hele fysieke leefomgeving, met als oogmerk zowel het bereiken en borgen van goede omgevingskwaliteit, het behoud van biodiversiteit als ook het gebruiken van de leefomgeving voor het bereiken van maatschappelijke doelen.

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

In 2050 wil Noord-Holland klimaatneutraal en circulair zijn. Het doel is de CO_2-uitstoot door het gebruik van fossiele brandstoffen verminderen. Daarbij dienen we bestand te zijn tegen extreme weersveranderingen. Dat heeft gevolgen voor bijvoorbeeld wonen, werken, vervoer en landbouw. Daarom wordt gewerkt aan de energietransitie, aan een circulaire economie, duurzaam wonen en duurzame infrastructuur. Het energienetwerk wordt op deze veranderingen voorbereid. De provincie draagt bij aan innovatieve technologie om deze doelen te bereiken.

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

Gemeentelijk beleid: Agenda Duurzaamheid
Duurzaamheid staat ook hoog op de Amsterdamse agenda. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. De inhaalslag wordt behaald in goede samenwerking met partners uit de stad (de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen). Niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook door de energie en doorzettingskracht die al aanwezig is in de samenleving te versterken. Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad vastgesteld (Agenda Duurzaamheid). De Agenda Duurzaamheid is uitgerust met kwantitatieve en kwalitatieve

doelstellingen langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Bij de vertaling van deze vijf thema's in ambities en doelen is de onderlinge samenhang en de samenhang met andere beleidsdoelen betrokken. In de Agenda Duurzaamheid is beschreven hoe met een integrale aanpak de doelen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door in te gaan op de financiering van de transitie naar een duurzaam Amsterdam en door het monitoren van het proces voor te stellen. De agenda besluit met een uitvoeringsprogramma samengevat op doelen, richting en maatregelen.

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

Vergelijkbaar met de landelijke systematiek wordt gewerkt langs vier transitiepaden naar een klimaatneutrale stad: de gebouwde omgeving, mobiliteit, elektriciteit en haven & industrie. Binnen deze transitiepaden wordt in 16 pijlers beschreven wat we gaan doen om tot CO_2-reductie te komen.

15.3 Duurzaamheid in Zuidas

15.3.1 Visie Zuidas

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

a. Energie;
b. Mobiliteit;
c. Circulair bouwen en afval;
d. Groen;
e. Water;

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

15.3.2 Plan voor een groene Zuidas

Het ‘Plan voor een groene Zuidas’ is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 december 2017. Het is een uitwerking van de Visie Zuidas (vastgesteld door de gemeenteraad op 5 oktober 2016). Tijdens de vaststelling van de Visie Zuidas is een motie aangenomen waarin de gemeenteraad heeft gevraagd om als gemeente concreet te sturen op maximale vergroening van Zuidas om een bijdrage te leveren aan de kwaliteit en de leefbaarheid van Zuidas en aan te sluiten bij de duurzaamheidsambities van de gemeente. Het plan is de uitwerking hiervan en geeft ambities en maatregelen om groen en water in Zuidas te optimaliseren. Het plan is de schakel tussen inrichtingsplannen en een aantal relevante stedelijke beleidsagenda’s zoals Agenda Groen, Duurzaamheid, Rainproof, Bewegende Stad, Visie Openbare Ruimte 2025, de Hoofdboomstructuur en de Gebiedsagenda Buitenveldert/Zuidas.

Het plan bestaat uit een algemene werkwijze voor groen in de stad en een specifieke aanpak voor Zuidas. De werkwijze is opgebouwd uit waarden, schalen en thema's. Zuidas wil groen met gebruiks-, belevings- en/of toekomstwaarden creëren. Er wordt gekeken naar alle ruimtelijke schalen van groen: van metropolitaan landschap tot aan de kavel. De schalen vormen samen het groene raamwerk waarin belangrijke thema's als gebruik, water en biodiversiteit, die inherent verbonden zijn aan groen, een plek krijgen en bijdragen aan het creëren van waarden.
Om de groenere identiteit van Zuidas te verwezenlijken wordt er met het plan ingezet op:

- procesverandering binnen de organisatie van Zuidas;
- instrumenten die Zuidas kan inzetten om de groene inrichting van de private en openbare ruimte te stimuleren;
- concrete maatregelen (per deelgebied) voor een groene inrichting van de openbare ruimte.

Het behouden en versterken van de kwaliteit van wonen en werken in een groeiende en verdichtende Zuidas waarin veel ontwikkelingen plaatsvinden, is een belangrijke uitdaging. Voor de kwaliteit van leven in een stad speelt groene ruimte een essentiële rol.

Planspecifiek
Voor het Parnasgebied is het uitgangspunt dat er losstaande gebouwen worden gerealiseerd binnen een groene campusomgeving. Daarnaast is er de ambitie om de gebouwen te vergroenen. Dit resulteert in een gevarieerd en ruimtelijk gebied waar vergroende gebouwen van verschillende afmetingen en typologieën zich bevinden in een groene omgeving. Het nieuwe gebouw op kavels C2 en C3 zal, net als het voormalige deels monumentale rechtbankgebouw, een alzijdig karakter hebben. Het onbebouwde dakdeel van de kantooronderbouw op de vierde verdieping, tussen de woonblokken, wordt omgevormd tot een collectieve groene tuin voor de bewoners.
Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de ambitie zoals verwoord in het Plan voor de groene Zuidas.

15.4 Doorwerking planvorming

Flexibel, duurzaam materiaalgebruik en klimaatbestendig
Om het gebouw een lange levensduur te kunnen geven en in de toekomst andere functies mogelijk te maken wordt flexibel en aanpasbaar ontwerpen gestimuleerd. Zo kan de levendige programmamix in de loop van de tijd mogelijk naar behoefte aangepast worden in samenstelling, niet in totaalvolume. Ook het gebruik van duurzame materialen met een lage milieudruk wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. Het gebouw zal minimaal moeten voldoen aan het keurmerk BREEAM Excellent of een gelijkwaardig certificaat. De gemeente hecht binnen dat keurmerk/certificaat extra belang aan mobiliteit, energie en waterberging. De gebouwen moeten ook zoveel mogelijk bijdragen aan een goed stadsklimaat. Zo moeten nieuwe daken in Zuidas zoveel mogelijk worden ingezet voor groene en blauwe daken en leefruimte, waar mogelijk in combinatie met waterberging en energieopwekking, in artikel 3.2 onder h is hiervoor een planregel opgenomen. Regenwater moet zoveel mogelijk op de kavels zelf opgevangen en geborgd worden. Hiervoor gelden de eisen vanuit de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam.

hoofdstuk 16 Milieuzonering

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

16.1 Resultaten

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) wordt onderscheid gemaakt in niet-bindende richtafstanden voor de omgevingstypen 'gemengd gebied' en 'rustige woonwijk en rustig buitengebied'.

Nabij het plangebied zijn woningen, kantoren en een rechtbank gesitueerd. Een gebied met een matige tot sterke functiemenging is een gemengd gebied. Direct naast woningen komen ook andere functies voor. De omgeving van het plangebied bestaat uit een combinatie van een rechtbank, kantoren en woningen. Daarnaast ligt de locatie nabij hoofdinfrastructuur, namelijk de rijksweg A10. Derhalve is er sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dit betekent dat de richtafstanden met één afstandsstap kunnen worden verminderd, met uitzondering van het aspect gevaar.

In de navolgende tabel is staan de milieubelastende activiteiten in de omgeving weergegeven.

Activiteit	SBI-2008	Adres	Milieucategorie	Richtafstand (gemengd gebied)	Minimale afstand tot de woningen (m)
Museum	1901, 9102	Parnassusweg 220	1	0 m	5 m
Rechtbank	84	Parnassusweg 280	1	0 m	10 m
Uitvaartcentrum	9603	Fred. Roeskestraat 91	1	0 m	100 m
Begraafplaats	96031	Fred. Roeskestraat 103	1	0 m	140 m

Zoals in de bovenstaande tabel is af te lezen wordt er voldaan aan de gestelde richtafstanden uit de VNG-publicatie.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen veroorzaakt voor het voorliggende bestemmingsplan.

hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Totstandkoming planregeling

De planregeling van het bestemmingsplan is tot stand gekomen met het naastgelegen bestemmingsplan Zuidas-Parnas Parnassusweg 220 partiele herziening en het voorheen geldende bestemmingsplan Zuidas-Parnas (2015) als uitgangspunt. Grenzen van de verschillende bestemmingen en planregelingen zijn daarbij op hoofdlijnen overgenomen.

17.2 Opbouw bestemmingsplan

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

17.3 Regels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

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

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

Artikel 2 Wijze van Meten
Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Gemengd-1
Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit één globale eindbestemming, te weten, Gemengd-1. Binnen deze bestemming, zijn functioneel gezien, woonruimten en kantoren toegestaan. In toelichting paragraaf 17.4 wordt deze bestemming nader toegelicht.

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel
Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de 'standaardregels' die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 5 Algemene bouwregels
Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt 'bij wijze van recht'. Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

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

Artikel 6 Algemene gebruiksregels
In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

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

In hoofdstuk 6 is geborgd dat wordt voldaan aan het auto-, fiets- en scooterparkeerbeleid.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels
Met dit voorschrift kunnen burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Een besluit om af te wijken vereist altijd een nader afwegingsmoment. Een afwijkingsbesluit kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 8 Algemene procedureregels
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 luidden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 9 Overige regels
Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Artikel 10 Overgangsrecht
In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 11 Slotregel
De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

17.4 Toelichting per bestemming

Artikel 3 Gemengd - 1
Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit één globale eindbestemming, te weten, Gemengd - 1. Binnen deze bestemming, zijn functioneel gezien, woonruimten en kantoren toegestaan. Hierbij is het 'algemene uitgangspunt' dat in de eerste vier bouwlagen kantoren is toegestaan. Uitzondering hierop is de zuidelijke toren. Dit bouwdeel mag deels ook voorzien in kantoren op de vierde tot zesde verdieping. In aansluiting op de noordelijk gelegen daktuin is dit niet toegestaan. Om dit te regelen zijn twee specifieke aanduidingen opgenomen die de zuidelijke toren in 'tweeën' splitst. Hierbij laat de zuidelijk gelegen aanduiding de functie kantoren tot en met de zesde bouwlaag toe. De noordelijke aanduiding laat de functie kantoren tot en met de vierde bouwlaag toe.

De entrees voor wonen, werken en parkeren hebben een ruimtelijk effect op de aanliggende openbare ruimte. In de Nota van Uitgangspunten randvoorwaarden opgenomen voor wat betreft de situering van deze entrees. Middels een aanduiding op de verbeelding is dit vastgelegd.

De Nota van Uitgangspunten kent ook nadere randvoorwaarden voor wat betreft het woningbouwprogramma. Maximaal 4.550 m² BVO aan woonruimte mag gerealiseerd worden waarbij maximaal 12% aan woonruimten t.b.v. de vrije sector gerealiseerd mag worden en een minimum van 88% aan woonruimten voor middeldure huur met een minimum gebruiksoppervlakte (GBO) van 40 m² per woning. Ook dit is in de planregels vastgelegd.

hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (Grex-wet), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. De Grex-wet is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de Grex-wet 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-wet opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd". De gemeenteraad besluit of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval is een anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente gesloten. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat het kostenverhaal verzekerd is via een anterieure overeenkomst.

Er is een risicoanalyse planschade opgesteld. Ten aanzien van het planschaderisico zijn afspraken opgenomen in de anterieure overeenkomst, waardoor eventuele planschade volledig voor rekening van de ontwikkelaar komt.

hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Participatie

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

Het bestemmingsplan Parnas-Zuidas Fred. Roeskestraat 55 partiële herziening is een postzegelbestemmingsplan, waar geen nieuwe grootschalige ontwikkeling of nieuwe beleidslijnen mogelijk worden gemaakt. Om die reden wordt voorgesteld het niveau "informeren" uit de participatieladder aan te houden.

Er hebben in mei 2023 informerende gesprekken plaatsgevonden met de klankbordgroep, Vereniging Irenebuurt Amsterdam, Levvel en de Raad voor de Rechtspraak. Daarnaast is voor omwonenden een informatiebijeenkomst georganiseerd op 6 juni 2023.

De Algemene inspraakverordening heeft als uitgangspunt dat geen inspraak wordt verleend op plannen/besluiten waar de uitgebreide (openbare) voorbereidingsprocedure (UOV) van de Algemene wet bestuursrecht op van toepassing is. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de UOV van toepassing is bij de vaststelling van bestemmingsplannen. Bestemmingsplannen worden daarom niet opengesteld voor inspraak, maar doorlopen de wettelijke zienswijzenprocedure. Het ontwerpbestemmingsplan is 6 weken ter inzage gelegd.

De directe omgeving is al geïnformeerd door middel van twee informatiebijeenkomsten ten tijde van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten die in september 2021 is vastgesteld door de raad. Die NvU is vertaald in dit bestemmingsplan. Mede om die reden is in de fase van wettelijk vooroverleg (voorontwerpbestemmingsplan) gekozen voor een informerend participatietraject, bestaande uit informerende gesprekken met diverse stakeholders in de directe omgeving en een informatieve bewonersbijeenkomst voor omwonenden.

Daarnaast is in de fase van de wettelijk verplichte tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan een inloopbijeenkomst georganiseerd op 21 september 2023..

19.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro en ambtelijk overleg

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

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

In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies voorgelegd aan:

- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap AGV, p/a Waternet;
- Ministerie van I&W/Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
- Ministerie van I&W/Rijkswaterstaat Midden-Nederland;
- Gemeente Amstelveen;
- Ministerie van Economische Zaken;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Inspectie Leefomgeving en Transport.

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Tennet;
- Monumenten en Archeologie;
- Algemene Federatie van Woningcorporaties;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Fietsersbond Amsterdam;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Projectorganisatie Zuidasdok;
- Vattenfall;
- Liander;
- ProRail;
- NS Stations

Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Waternet
Waternet heeft diverse tekstuele wijzigingen voorgesteld, waaronder het verzoek om de geldende ontwateringsnorm op te nemen in de plantoelichting. Op basis van de reactie van het Hoogheemraadschap AGV / Waternet is in de toelichting, hoofdstuk 14, verwezen naar de geldende ontwateringsnorm en zijn diverse andere tekstuele wijzigingen in de toelichting verwerkt.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Brandweer Amsterdam-Amstelland
De Brandweer heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Projectorganisatie Zuidasdok
De projectorganisatie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Liander
Liander heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

ProRail
ProRail heeft de volgende opmerkingen gemaakt:

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren
Uit het plan zal een mobiliteitsbehoefte voortvloeien. Het plan ligt op loop- en fietsafstand van station Amsterdam-Zuid. Uit de plantoelichting valt echter niet op te maken, hoe de mobiliteitsbehoefte wordt gefaciliteerd, met bijvoorbeeld loop- en fietsroutes een lage parkeernorm voor auto's, plus een norm voor fietsparkeren. Het advies van ProRail is om het gehele plan alsnog op deze genoemde punten aan te vullen.

Hoofdstuk 7 Geluid
Door het ontbreken van het akoestisch onderzoek is het voor ProRail niet mogelijk om het aspect Geluid te beoordelen.

Ten tijde van het voorontwerpbestemmingsplan waren het mobiliteitsonderzoek en het geluidsonderzoek nog niet gereed. Deze beide onderzoeken zijn inmiddels afgerond en verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

Monumenten en Archeologie
Verzocht is de paragraaf cultuurhistorie en archeologie aan te vullen met een korte beschrijving van de cultuurhistorische waarden in de omgeving van het plangebied en hoe daarmee rekening wordt gehouden. Dit is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

19.3 Ontwerpbestemmingsplan

19.3.1 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 7 september 2023 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de genoemde periode kon een ieder een zienswijze indienen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 13 zienswijzen ingediend. De beantwoording daarvan heeft plaatsgevonden en is vervat in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' die separaat bij besluitvorming aan de raad is voorgelegd. De zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in het plan, die eveneens in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen' zijn verwoord.

19.3.2 Ambtshalve wijzigingen

In de Nota van beantwoording en wijzigingen is opgenomen welke ambtelijke wijzigingen zijn doorgevoerd.