



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Ruimtelijke onderbouwing

Parkeergarage Beethoven, eerste fase

12 juni 2012

12 juni 2012

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
Datum	12 juni 2012

12 juni 2012

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING PARKEERGARAGE BEETHOVEN EERSTE FASE

Ons kenmerk : PM DMB
Plaatsaanduiding : PM DMB
Projectbeschrijving : PM DMB
Behandeld door : Remco Bakker (DRO)
Datum indiening : PM DMB

Inhoud

1. Aanvraag	6
2. Bestaande situatie	7
3. Voorgenomen ontwikkeling	7
4. Juridisch – planologisch kader	9
5. Beleidskader	10
5.1 Rijksbeleid	10
5.2 Provinciaal beleid	11
5.3 Gemeentelijk beleid	12
6. Milieueffectrapportage	16
6.1 Doorwerking conclusies MER Zuidas Flanken	16
6.2 Mobiliteit en bereikbaarheid	16
6.3 Luchtkwaliteit	17
6.4 Geluid	17
6.5 Externe veiligheid	17
6.6 Overige milieugevolgen	18
6.7 Conclusie	18
7. Verkeerskundige aspecten	19
7.1 Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011	19
7.2 Verkeersonderzoek Beethoven	19
7.3 Parkeren	20
8. Luchtkwaliteit	24
9. Bodem	24
10. Water	25
10.1 Ontwikkelingen Beethoven fase 1	25
10.2 Waterkeringen	25
10.3 Oppervlaktewater	26
10.4 Grondwater	26
10.5 Watertoets: overleg met waterbeheerder	27

12 juni 2012

10.6 Conclusie	27
11. Flora en fauna	28
11.1 Flora en fauna onderzoek.....	28
11.2 Bomen.....	29
12. Cultuurhistorie en archeologie.....	30
13. Hoogbouwaspecten	31
14. Economische uitvoerbaarheid.....	31
15. Maatschappelijk en bestuurlijk overleg	32

12 juni 2012

1. Aanvraag

Op 25 april 2012 datum aanvraag heeft ING Vastgoed Ontwikkeling naam indiener een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend voor het bouwen in afwijking van bouwvergunning W01/0372-2009, tot oprichten van een ondergrondse parkeervoorziening ten behoeve van de eerste fase van het projectgebied Beethoven, Zuidas. Het betreft een ondergrondse parkeervoorziening met 265 parkeerplaatsen.

Op 19 juli 2010 is op een eerdere aanvraag om bouwvergunning ten behoeve van (op hoofdlijnen) dezelfde ontwikkeling vrijstelling verleend ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Tevens zijn op die datum op grond van de verleende vrijstelling bouwvergunningen afgegeven voor het realiseren van het kantoorgebouw en de ondergrondseparkeervoorziening.

De nu ingediende aanvraag wijkt op een aantal onderdelen af van de verleende en in werking getreden vergunning voor het bouwen van een parkeergarage. De wijzigingen zijn de volgende:

In het oorspronkelijke plan zou de parkeervoorziening aan de zuidzijde worden ontsloten door middel van een inrit met een U-bocht.

In een aantal zienswijzen is tegen de ontsluiting aan deze zijde geageerd vanwege het aantal te kappen bomen. De aanvrager heeft daaraan tegemoet willen komen en heeft het plan aangepast in die zin dat de ontsluiting niet meer met een U-bocht plaatsvindt maar direct wordt gepositioneerd na de voorziene kantoorbebouwing, zodat er minder bomen gekapt hoeven te worden. Tevens is de garage aan de noordzijde ten behoeve van het in aanbouw zijnde Sint Nicolaaslyceum met ruim acht meter ingekort. Ook is de publieke entree naar de garage verkleind. Met deze wijzigingen wordt aan de inhoudelijke bezwaren tegemoet gekomen.

Geconstateerd is dat de op 19 juli 2010 verleende vrijstelling niet kan dienen als juridisch-planologisch kader voor de nu aangevraagde omgevingsvergunning voor de parkeergarage.

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) is het verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan.

Op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, Wabo kan in afwijking van het bestemmingsplan vergunning worden verleend.

De motivering van het besluit dient een goede ruimtelijke onderbouwing te bevatten. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient daartoe.

Het projectgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, echter aangewezen als grootstedelijk

12 juni 2012

project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, bij de centrale stad liggen.

Met ingang van 14 april 2011 zijn in de Crisis- en herstelwet zowel het project Amsterdam Zuid als Amsterdam VU-gebied aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage Aa, nummers 2 en 3). De voorgenomen aanpassing is gelegen binnen het projectgebied van deze projecten, en maakt daarvan onderdeel uit. Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

2. Bestaande situatie

Het plangebied Beethoven, waar onderhavige aanvraag binnen valt, is reeds in ontwikkeling. Om die herontwikkeling van het gebied mogelijk te maken zijn de afgelopen jaren reeds verschillende acties ondernomen. De Christus Geboortekerk en de gemeentewerf zijn gesloopt. Verder zijn een onderstation en een relaishuis van ProRail verplaatst en gesloopt. Ook is er een aantal vergunningen verleend zoals de bouwvergunning voor het nieuwe St. Nicolaaslyceum alsmede een aantal kapvergunningen.

De gronden waarop de aanvraag voorziet zijn deels reeds bouwrijp gemaakt. Zoals in de inleiding aangegeven is, is reeds een vrijstelling en bouwvergunning verleend voor zowel een parkeergarage als voor een kantoorgebouw. De vergunning voor het kantoorgebouw blijft onverkort van toepassing. Het bouwrijpe gebied is in afwachting van de bouwwerkzaamheden tijdelijk groen ingericht.

3. Voorgenomen ontwikkeling

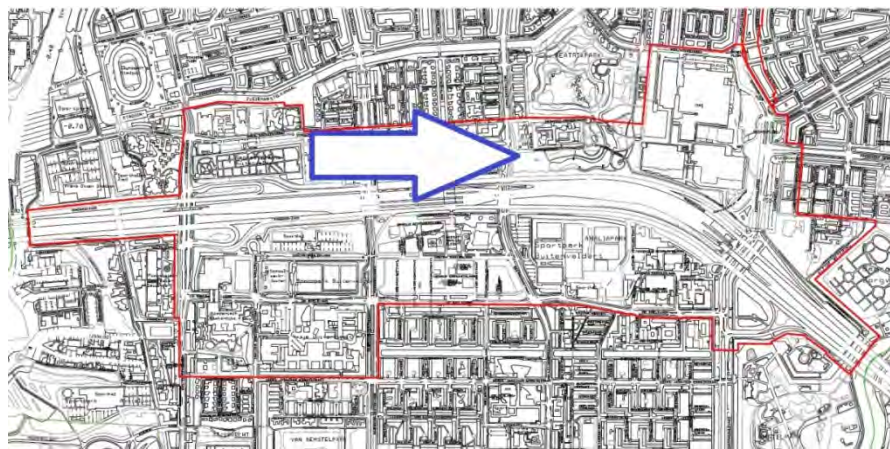
De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening voor 265 parkeerplaatsen. De parkeergelegenheid is bedoeld voor de functies die in het gebied Beethoven zullen worden ontwikkeld. Momenteel is het Sint Nicolaaslyceum in aanbouw, en is voor het kantoorgebouw AkzoNobel bouwvergunning verleend. Voor beide functies wordt in de parkeergarage voorzien in parkeergelegenheid. De overmaat aan parkeerplaatsen zal tot aan verdere realisatie van het gebied Beethoven een publieke functie kennen (zie hoofdstuk 7).

12 juni 2012

Zoals onder 1 aangegeven betreft het een gewijzigd plan ten opzichte van een eerder verleende vergunning. Op onderstaande figuur is het verschil in begrenzing aangegeven.



Het projectgebied ligt ten noordoosten van het centrumgebied van de Zuidas, aan de zuidwestrand van het Beatrixpark langs de Beethovenstraat. Op onderstaande kaart is globaal de ligging van het projectgebied binnen de Zuidasweergegeven.



Locatie projectgebied binnen Zuidas

Voor de exacte ligging en projectafbakening wordt verwezen naar de bij de vergunningaanvraag behorende stukken.

12 juni 2012

4. Juridisch – planologisch kader

De gronden waarop het bouwplan is geprojecteerd maken deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan RAI e.o. Deze gronden zijn bestemd voor 'openbaar groen', waarbinnen gedeeltelijk ook openbare nutsvoorzieningen zijn toegestaan. Verder geldt voor een deel van de gronden waarop het bouwplan is geprojecteerd het 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak "Zuider-Amstelkanaal"'. Deze gronden zijn bestemd voor 'Woonhuizen en andere gebouwen'. Het bouwplan past niet binnen de geldende bestemmingsplannen.

Omdat het bestemmingsplan niet voorziet in de verwezenlijking van het onderhavige project is een omgevingsvergunning aangevraagd voor het gebruiken van gronden in strijd met het bestemmingsplan ex artikel 2.1, lid 1, onder c, Wabo. De vergunning kan worden verleend met toepassing van het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3o, Wabo.

12 juni 2012

5. Beleidskader

5.1 Rijksbeleid

5.1.1 Nota Ruimte

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van veiligheid.

Als onderdeel van de Zuidasontwikkeling wordt met de voorgenomen ontwikkeling waarin met de vergunningaanvraag wordt voorzien uitvoering gegeven aan deze doelstellingen.

5.1.2 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbaarereistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

5.1.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling geeft, als onderdeel van de Zuidasontwikkeling, op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

12 juni 2012

5.2 Provinciaal beleid

5.2.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijktoekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

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

De hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

12 juni 2012

5.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

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

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

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

5.1.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling geeft, als onderdeel van de Zuidasontwikkeling, op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

5.3 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap.

12 juni 2012

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

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

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

In zijn vergadering van 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad een foutieve begrenzing van de hoofdgroenstructuur ter plaatse van het projectgebied Beethoven gecorrigeerd. De gronden waarop de aanvraag betrekking heeft, vallen buiten de hoofdgroenstructuur.

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. De voorgenomen ontwikkeling is daarvan een onderdeel.

5.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;

12 juni 2012

3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - b. werkende stad (werk en inkomen);
 - c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - f. veilige stad ((sociale) veiligheid).

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. De voorgenomen ontwikkeling is daarvan een onderdeel.

5.4.4 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de topositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

12 juni 2012

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

Conclusie

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. De voorgenomen ontwikkeling is daarvan een onderdeel.

5.4.5 Uitvoeringsbesluit Beethoven

Voor het gehele deelproject Beethoven is inmiddels een aantal bestuurlijke besluiten genomen. Op 27 september 2005 is door de stadsdeelraad van Zuideramstel een bestuurlijk projectbesluit vastgesteld als eerste formele stap in de ontwikkeling van het plangebied (toen nog Museumgebied Zuidas geheten). Als vervolg daarop is 4 april 2007 ook het Uitvoeringsbesluit Beethoven vastgesteld. In het uitvoeringsbesluit is het integraal stedenbouwkundig ontwerp geformuleerd. Daarnaast worden er aandachtspunten en randvoorwaarden voor verdere uitwerking gegeven. Het uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van Beethoven.

Het Uitvoeringsbesluit geeft aan dat in het gebied een gemengd stedelijke programma wordt gerealiseerd met een groen karakter, waarin culturele voorzieningen, onderwijs, kantoren en woningen worden voorzien. Voor de aan de orde zijnde locatie wordt een kantoorontwikkeling voorzien.

Één van de uitgangspunten in het Uitvoeringsbesluit Beethoven is het zogenoemde 'groen voor rood'-principe: "het toekomstige parkoppervlak dient even groot te zijn als het huidige parkoppervlak in het plangebied".

Voor zowel de gemeente als voor omwonenden en andere gebruikers van het Beatrixpark is dit uitgangspunt van groot belang. De voorgenomen ontwikkeling is in het uitvoeringsbesluit als uitgangspunt betrokken en past daar binnen.

In afwijking van het uitvoeringsbesluit wordt uitgegaan van een zuidelijke in plaats van noordelijke ontsluiting van de parkeergarage. Door het verplaatsen van de entree van de parkeergarage naar het zuiden krijgt de Pr. Irenestraat een autoluw karakter.

12 juni 2012

6. Milieueffectrapportage

De ontwikkeling van de Flanken in de Zuidas loopt al een aantal jaren. Enkele delen van de Flanken zijn al ontwikkeld. In 2007 is voor de ontwikkeling van de projecten Ravel, Beethoven, Noordzone en VUkwartier een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er geen aanleiding bestond tot het doen van een milieueffectrapportage (m.e.r.), en heeft onder andere besluitvorming van 19 juli 2010 over het bouwplan AkzoNobel en een parkeergarage plaatsgevonden.

Inmiddels is er een milieueffectrapportage uitgevoerd, betrekking hebbend op het gehele programma van de Zuidas Flanken (MER Zuidas - De Flanken, delen A en B (beide gedateerd 25 januari 2011)). De reden voor het uitvoeren van een milieueffectrapportage is een gewijzigd programma voor alle projecten binnen de Zuidas Flanken gezamenlijk, met onder andere een groter aantal woningen dan in eerdere plannen voorzien.

De ontwikkeling van AkzoNobel en de parkeergarage is als onderdeel van de Zuidasflanken meegenomen in deze milieueffectrapportage.

6.1 Doorwerking conclusies MER Zuidas Flanken

Het MER Zuidas - de Flanken (delen A en B, zie bijlagen) beschrijft de milieugevolgen van de ontwikkeling van de Flanken als geheel. Procedureel is het MER gekoppeld geweest aan een het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West (vastgesteld 14 juli 2011, afd. 3A, nr. 119/564), dat inmiddels onherroepelijk is geworden.

In het kader van die besluitvorming is tevens aangegeven op welke wijze in algemene zin, gelet op de totale Zuidasontwikkeling, rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen voor het milieu en hetgeen is overwogen omtrent de beschreven alternatieven. Daarbij is aangegeven hetgeen is overwogen omtrent de naar voren gebrachte zienswijzen en is het advies van de Commissie m.e.r. betrokken.

Van belang is dat het bevoegd gezag bij het nemen van voorliggend besluit rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Daarbij kunnen, voor zover dit noodzakelijk is ter beperking van eventuele nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, voorwaarden, voorschriften en beperkingen worden opgenomen.

In de hierna volgende paragrafen zal worden ingegaan op de in het MER onderzochte milieueffecten, en de betekenis daarvan voor de verdere besluitvorming met betrekking tot de aan de orde zijnde aanvraag voor een parkeergarage.

6.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de ZuidasFlanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Het betreft onder meer de in het deelgebied Kenniskwartier gelegen kruisingen van de DeBoelelaan met de Mahlerlaan/ Van der Boechorststraat en de kruising De Boelelaan met de Amstelveenseweg. Verder worden de aansluitingen van de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) met de A10 als knelpunt benoemd.

Het nemen van maatregelen in de zin van aanpassing van de betreffende kruispunten wordt noodzakelijk geacht ter voorkoming van de nadelige milieueffecten als gevolg

12 juni 2012

van de totale flankenontwikkeling. De keuzes die gemaakt zijn ter verbetering van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.5.3) hebben betrekking op maatregelen die buiten de locatie zijn gelegen waarop de vergunningaanvraag betrekking heeft, en hebben dus geen direct effect op de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van de Zuidas Flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast.

In het kader van het onherroepelijk geworden bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West heeft de gemeenteraad aangegeven hoe om te gaan met de constatering in het MER met betrekking tot mobiliteit. In hoofdstuk 7 zal daarop meer concreet worden ingegaan.

6.3 Luchtkwaliteit

Er treden als gevolg van de voorgenomen flankenontwikkeling geen milieueffecten op waarvoor maatregelen noodzakelijk moeten worden geacht. Uiteraard dient wel te worden voldaan aan de wettelijke regeling op het gebied van luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 wordt daarop nader ingegaan.

6.4 Geluid

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de effecten van de ontwikkeling als geheel op de geluidbelasting van bestaande woningen in de omgeving van het plangebied en geeft een beeld van de toekomstige geluidssituatie in het plangebied van de Flanken. Gelet op de voorgenomen ontwikkeling van een parkeergarage kan dit aspect in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing verder buiten beschouwing blijven.

6.5 Externe veiligheid

In het MER Zuidas - de Flanken en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplan- en gebouwniveau te gebeuren. Met de situering van vluchtwegen is hiermee in het bouwplan rekening gehouden.

Het groepsrisico heeft betrekking op de aard en dichtheid van gebouwen in de omgeving van in dit geval de A10, en de daarmee samenhangende aanwezige dichtheid van personen binnen het invloedsgebied.

Gelet op het karakter van de voorgenomen ontwikkeling van een parkeergarage behoeft geen nader onderzoek te worden gedaan naar de toename van het groepsrisico. De functie van een parkeergarage op zich zal niet leiden tot een toename van de dichtheid van personen in het gebied. Een eventuele toename houdt met name verband met de erboven gelegen functionele bebouwing. Bij de besluitvorming daarover is en zal een eventuele toename van het groepsrisico worden betrokken.

12 juni 2012

6.6 Overige milieugevolgen

De overige in het MER beschouwde milieugevolgen (natuur, cultuurhistorie, archeologie e.d.) zijn, voor zover er al sprake is van negatieve effecten, in belangrijke mate gebonden aan de locatie zelf. Per ruimtelijk besluit dient een afweging te worden gemaakt of het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is.

Voor de aan de orde zijnde ontwikkeling van de parkeergarage gaat het om de effecten op de directe omgeving zelf, en is er geen samenhang met eventuele effecten elders in het plangebied van de Flanken. In de verschillende hierna volgende hoofdstukken zal op de betreffende aspecten nader worden ingegaan.

6.7 Conclusie

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling vormen een klein onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas/Flanken. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor de ontwikkeling van de ondergrondse parkeergarage.

Op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn, gelet op de totale Zuidasontwikkeling, maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk om in de ochtendspits de verwachte intensiteiten te kunnen verwerken. De locaties waar de maatregelen worden uitgevoerd bevinden zich niet in de nabijheid van de parkeergarage. Bovendien betreft het hier een ontwikkeling die in relatie tot het totale flankenprogramma van zeer geringe betekenis is. Naar de projectbijdrage is aanvullend onderzoek gedaan. Hierop wordt in hoofdstuk 8 nader ingegaan.

Alle overige aspecten hebben (eveneens) vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan zal in de betreffende bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten de nodige aandacht moeten worden besteed. In de hierna volgende hoofdstukken zal hieraan voor wat betreft de hier aan de orde zijnde ontwikkeling uitvoering worden gegeven.

Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen wordt niet noodzakelijk geacht.

12 juni 2012

7. Verkeerskundige aspecten

Hoewel de voorgenomen ontwikkeling uitsluitend betrekking heeft op een ondergrondse parkeervoorziening, en een parkeervoorziening op zichzelf beschouwd geen verkeersaantrekkende werking met zich mee zal brengen, kan met betrekking tot de bereikbaarheid van de locatie wel het een en ander worden opgemerkt.

7.1 Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van de Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlagen) opgesteld.

De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeerstudie die in het kader van de MER Zuidas flanken is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidasflanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlagen). 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.

Stand van zaken aanpassingen

Inmiddels is begonnen met de aanpak van de eerst optredende knelpunten. Ten behoeve van de aanpassingen aan het kruispunt Amstelveenseweg - De Boelelaan is inmiddels een vergunning verleend. Voor de op- en afritten naar de A10 vanaf de Amstelveenseweg worden momenteel de ontwerpen opgesteld.

7.2 Verkeersonderzoek Beethoven

Ten behoeve van een bestemmingsplan dat voor de eerste fase van het gebied Beethoven in voorbereiding is, is aanvullend onderzoek gedaan op de eerdere Zuidas-brede verkeersstudies zoals die zijn gedaan in het kader van het MER Zuidas Flanken en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken (Verkeersonderzoek Beethoven, 4 mei 2012, zie bijlagen). Dit onderzoek heeft betrekking op de ontsluiting van het plangebied Beethoven en de doorstroming van de daarmee samenhangende wegen, met name de Beethovenstraat. De projectbijdrage ten opzichte van de autonome ontwikkeling wordt door dit onderzoek in beeld gebracht. De ontwikkeling van de parkeergarage en de functies ten behoeve waarvan deze wordt gerealiseerd is daarin betrokken.

12 juni 2012

In het rapport worden de volgende voor de voorgenomen ontwikkeling relevante conclusies getrokken:

Uit het rapport volgt dat de voorgenomen ontwikkelingen in Beethoven en de ontsluiting viade zuidzijde geen doorstromingsproblemen voor het verkeer op de Beethovenstraat totgevolg hebben.

De intensiteiten die op de ventweg verwacht worden zijn erg laag. Dit verkeer heeft zeer weinig effect op de verkeersafwikkeling op de aansluitende kruispunten.

De conclusie van de kruispuntberekeningen is dat het uit oogpunt van verkeersdoorstroming niet noodzakelijk is om verkeersregelinstallaties (VRI's) te plaatsen op de kruispunten Beethovenstraat – Prinses Irenestraat en Beethovenstraat – Mathijs Vermeulenpad. Uit doorstromingsoogpunt kan dit zelfs als ongewenst worden gezien. Het kruispunt Beethovenstraat – Strawinskylaan heeft uit doorstromingsoogpunt wel een VRI nodig (deze staat er al), hierbij is één opstelvak per afslagbeweging voldoende (in de huidige situatie zijn twee van de zes mogelijke afslagbewegingen op dit kruispunt met een dubbel opstelvak uitgerust).

Conclusie

Gelet op het aanvullend onderzoek kan worden geconstateerd dat op grond van de voorgenomen ontwikkeling geen verkeerskundig ongewenste situatie ontstaat. Gelet ook op de Zuidasbrede en programmatische aanpak van op enig moment optredende knelpunten kan worden geconcludeerd dat er vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmeringen zijn die aan vergunningverlening in de weg staan.

7.3 Parkeren

7.3.1 Beleidskader

Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen. Daarin is aangegeven voor kantoren en bedrijven de volgende normen te (blijven) hanteren: voor kantoren en bedrijven een norm van 1:250 m² bruto vloeroppervlak (bvo) op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

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

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

12 juni 2012

Nota parkeren Zuidas 2001

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

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmingsplanniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

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

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

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

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

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

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

12 juni 2012

7.3.2 Uitwerking

Voor het gehele gebied Beethoven is een totale parkeerbalans opgesteld waarbij de hiervoor omschreven parkeernormering is betrokken (Uitvoeringsbesluit Beethoven). De voorgenomen ontwikkeling van de parkeergarage voorziet in parkeergelegenheid voor de gehele eerste fase van Beethoven. Hieronder wordt aangegeven op welke wijze het aantal parkeerplaatsen waarin de aan de orde zijnde aanvraag voorziet zich verhoudt tot de parkeerbalans voor geheel Beethoven.

Parkeerbalans Beethoven

Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit wordt de garage onder het gebied gedeeld door alle functies (gebruikers en bezoekers). In de garage is een compartimentering denkbaar. Door deze combinatie/dubbel gebruik kan efficiëntie, een hoger niveau van beheer, service en veiligheid ontstaan. De garage moet door de aanwezigheid van verschillend publiek, maar ook vanwege het feit dat de functies in de garage entrees krijgen, worden opgevat als een publiek domein.

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

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

Bij het bepalen van de oorspronkelijke parkeerbalans Zuidas is uitgegaan van 206 parkeerplaatsen in Beethoven: 196 op straat en 10 op eigen terrein. Deze zullen uiteindelijk allemaal verdwijnen. Per saldo komen er dus 690 – 206 = 484 extra parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen (690 pp) worden gerealiseerd in een ondergrondse parkeerbak. Op maaiveld worden net als elders in de Zuidas geen parkeervergunningen afgegeven.

Ook het bezoekersparkeren wordt opgevangen in de ondergrondse garages. Dit betekent dat de parkeergarages (voor een deel) openbaar toegankelijk worden. De wijze van exploitatie moet nog nader worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van het bezoekersparkeren wordt aandacht besteed aan de mogelijke overlast voor omliggende gebieden waar wel openbare parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig zijn.

Eerste fase ontwikkeling

Binnen het plangebied Beethoven dient het parkeren ondergronds te worden opgelost. Uiteindelijk gaat het bij de gebiedsontwikkeling van heel Beethoven (eerste en tweede fase) om 690 parkeerplaatsen. De nu aan de orde zijnde aanvraag voorziet in de ontwikkeling van een eerste fase van deze gebiedsgarage, waarin een deel van het parkeren ten behoeve van alle in Beethoven te vestigen functies, dus inclusief het

12 juni 2012

programma van de tweede fase, moet worden opgevangen. De vergunningaanvraag voorziet in een ondergronds te realiseren parkeergarage die 265 parkeerplaatsen zal bevatten.

Deze parkeergarage voorziet deels in parkeergelegenheid voor ontwikkelingen die reeds worden gerealiseerd (Sint Nicolaaslyceum) dan wel zijn vergund (kantoorgebouw AkzoNobel), maar deels ook in parkeergelegenheid voor toekomstige ontwikkelingen.

Rekening houdend met deze totale gebiedsontwikkeling Beethoven, en de daarbinnen voorziene functies (zoals ook opgenomen in het uitvoeringsbesluit Beethoven) mogen in deze garage overeenkomstig de volgende normering parkeerplaatsen ten behoeve van bovengronds te realiseren kantoren en andere functies worden gebruikt:

- kantoren: 1 parkeerplaats per 250 m² bvo;
- culturele voorzieningen: 1 parkeerplaats per 250 m² bvo;
- onderwijs: min. 20 en max. 35 parkeerplaatsen, wat resulteert in een norm van minimaal 0,17 en maximaal 0,3 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca I, horeca III, horeca IV, maatschappelijke dienstverlening, anders dan onderwijs, en consumentverzorgende dienstverlening: 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

In de weekenden zal de parkeergarage tevens een gebruik ten behoeve van de bezoekers van de RAI kennen.

Zoals uit het bovenstaande blijkt worden in de uiteindelijke situatie alle benodigde parkeervoorzieningen in een gezamenlijke, publiektoegankelijke parkeergarage ondergebracht. De ontwikkeling waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, kan dan ook worden gezien als een tussenfase.

Voor zover er in relatie met het bovengronds gerealiseerde programma sprake is van een overmaat aan gerealiseerde parkeerplaatsen, kennen deze een publiek gebruik. Oorspronkelijk waren er volgens de parkeerbilans Zuidas 206 openbare parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig in Beethoven. Als gevolg van de ontwikkeling binnen Beethoven zullen deze parkeerplaatsen verdwijnen. Aangezien het gemeentelijk beleid gericht is op het terugdringen van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt (voor heel Beethoven) slechts in een beperkte compensatie van deze parkeerplaatsen voorzien. Het daadwerkelijk aantal publiektoegankelijke parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal feitelijk gerealiseerde plaatsen, en het met de bovengrondse functies samenhangend functioneel gebruik van de parkeergarage.

12 juni 2012

8. Luchtkwaliteit

Op grond van de Wet milieubeheer dient bij de besluitvorming rekening te worden gehouden met de gevolgen die een ontwikkeling kan hebben op de luchtkwaliteit.

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

Het project Zuidas wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project Zuidas, zoals opgenomen, is als volgt:

- Flanken: 1.100.000 m²b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m²b.v.o. woningen (5.600)
- Dok: 600.000 m²b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m²b.v.o. woningen (ca. 4.000)

De voorgenomen ontwikkeling van een parkeergarage, bedoeld ten behoeve van functioneel programma binnen de Zuidas, past binnen de uitgangspunten van het NSL. Vanuit de Wet milieubeheer zijn er geen belemmeringen die aan vergunningverlening in de weg staan.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies. Vanuit het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) zijn er geen belemmeringen die aan vergunningverlening in de weg staan.

9. Bodem

Door het Ingenieursbureau Amsterdam is historisch (voor)onderzoek verricht (Notitie Vooronderzoek Beethoven 23 juni 2008, zie bijlagen).

Uit de historisch bekende gegevens en resultaten van de tot nu toe verrichte onderzoeken blijkt dat de bodem vrijwel overal schoon tot licht verontreinigd is. Het gebied wordt uit milieuhygiënisch ook als niet verdacht aangemerkt. In algemene zin kan worden gesteld dat vrijkomende grond binnen de kaders van het huidige bodembeleidsplan en de bodemkwaliteitskaarten zonder bewerking kan worden hergebruikt – desgewenst binnen het projectgebied.

Geconcludeerd kan worden dat uit onderzoek in voldoende mate is gebleken dat de bodem in het gehele plangebied schoon tot licht verontreinigd is en mogelijk slechts zeer plaatselijk sprake kan zijn van bodem- of grondwaterverontreinigingen.

De bestaande bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de verdere uitvoering van dit plan.

12 juni 2012

10. Water

In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing dient een watertoets te worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Om een en ander in beeld te brengen is de notitie "Waterparagraaf deelgebied Beethoven 1e fase" (29 augustus 2011) opgesteld (zie bijlagen). Deze notitie is het resultaat van het overlegproces met de waterbeheerder (de watertoets) en geeft inzicht in de wijze waarop het geldende waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige ontwikkelingen voor de waterhuishouding. Hieronder volgt een weergave van de voordeze ruimtelijke onderbouwing belangrijkste constatering.

10.1 Ontwikkelingen Beethoven fase 1

Het huidige maaiveld in het gebied ligt rond NAP +0,7 m. De huidige gemiddelde grondwaterstanden in het gebied liggen globaal tussen NAP -0,4 en NAP -0,2 m en lopen af richting de watergangen in het Beatrixpark.

In het noordelijk deel van het deelgebied wordt de nieuwbouw van het Sint Nicolaaslyceum gerealiseerd (kavel 1). Onder deze kavel wordt een half ondergrondse sporthal gerealiseerd. Op kavel 3 en 5 worden kantoren gerealiseerd met een aaneengesloten parkeergarage. De onderzijde van alle ondergrondse constructies bevindt zich op NAP -4,0 m. De bovenzijde van de parkeergarage onder kavel 3 en 5 ligt op NAP +0,4 m. Op deze parkeergarage wordt rekening gehouden met een gronddekking van 1,5 m voor de doorvoer van kabels en leidingen, het afvoeren en bergen van grondwater en het aanbrengen van begroeiing zoals bomen en struiken, waardoor het maaiveld zich op NAP +1,9 m bevindt.

10.2 Waterkeringen

Langs het noordelijke talud van de ringweg A10 zuid ligt een verholen directe secundaire waterkering. Ter plaatse van de Beethovenstraat maakt het tracé van de waterkering een korte slinger naar het noorden om de Beethovenstraat over te steken. De waterkering is van regionaal belang en biedt voor de Binnendijkse Buitenveldertse Polder (polderpeil NAP-2,0 m) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water van de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4 m). De waterkering bestaat uit een verholen kering wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen en in de legger vastgesteld tracé in de ondergrond, met een niet-zichtbaar taludlichaam waarbinnen beperkingen gelden conform de Keur.

De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,4 m) en taluds van 1:2 aan de zijde van de Amstellandsboezem en 1:3 aan de zijde van de Binnendijkse Buitenveldertse Polder. Dit profiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden zijn

12 juni 2012

niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 m brede kernzone, waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden.

In de huidige legger gaat het tracé aan de westzijde van de Beethovenstraat circa 100 m naar het noorden, om vervolgens de Beethovenstraat te kruisen en aan de oostzijde van de Beethovenstraat weer naar het zuiden te gaan om vervolgens het noordelijke talud van de ringweg A10 zuid weer naar het oosten te volgen.

Om de realisatie van de ondergrondse parkeergarage mogelijk te maken is op 18 januari 2008 een verzoek bij AGV ingediend tot het verleggen van de waterkering naar een 80 m zuidelijker tracé.

Bij de ontheffing verleend voor het bouwrijp maken van het perceel Beethoven van 4 augustus 2008, is aangegeven dat Waternet/AGV voornemens is de gevraagde leggerwijziging over te nemen. Dit voornemen is herhaald in de notitie "Stand van Zaken Leggerwijziging Beethoven".

De ondergrondse parkeergarage en bebouwing valt buiten de verschillende beschermingszones van de toekomstige ligging van de waterkering. Bij de verdere uitwerking van de bouwwijze van de parkeergarage wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de waterkering (bijvoorbeeld bij het wel of niet toepassen van ankers in de damwanden).

10.3 Oppervlaktewater

Volgens de Keur dient water dat wordt gedempt 100% gecompenseerd te worden elders in het gebied. Bovendien dient extra verharding gecompenseerd te worden met extra oppervlaktewater (10% voor de Amstellandsboezem).

Voor de Zuidas is de wateropgave van het gehele projectgebied in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden aan de hand van de Visie Zuidas 2009. De wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart. De opgave voor het deelgebied Beethoven volgens het uitvoeringsbesluit van april 2007 is om uiteindelijk 0,55 hectare oppervlaktewater (toename van 0,06 ha) in het plangebied te realiseren bij een maximaal verhard oppervlak van 3,70 ha (toename van 0,87 ha).

Bij de ontwikkeling van Beethoven fase 1 blijft het wateroppervlak gelijk aan de huidige situatie en neemt het verharde oppervlak toe met in totaal 12.000 m² (kavel 1 = circa 1.500 m² en kavel 3 en 5 = 10.500 m²). Deze toename van de verharding wordt gecompenseerd met het grootste deel van het door Stadsdeel Zuid ter beschikking gestelde nieuwe water bij de Schinkeleilanden (1.400 m²). Er wordt geen oppervlaktewater gegraven of gedempt in deelgebied Beethoven fase 1, de waterafvoer blijft zodoende ongewijzigd.

10.4 Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm. Deze norm is opgenomen in de nota Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 en stelt: "Een ontwateringsdiepte van 0,50 m

12 juni 2012

beneden maaiveld mag met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Deze norm gaat uit van bouwen zonder kruipruimte. Wanneer bij inrichting van het gebied met kruipruimte wordt gebouwd, mag een ontwateringsdiepte van 0,90 m met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Hierbij wordt als richtlijn een verhoogde grondwaterstand over een periode van 5 dagen achtereen als overschrijdingsduurgehanteerd." Met een grondwaterstandberekening dient men aan te tonen dat voldaan wordt aan de grondwaternorm en dat in omliggende gebieden met bestaande bouw "geen of slechts verwaarloosbare" verslechtering van de grondwatersituatie optreedt.

Door de realisatie van de ondergrondse constructies stijgen de maatgevende grondwaterstanden voornamelijk in het deelgebied Beethoven fase 1. De hoogste maatgevende grondwaterstand is circa NAP +1,3 m en treedt op aan de zuidzijde van kavel 5. Aangezien het maaiveldniveau binnen deelgebied Beethoven fase 1 op NAP +1,9 m gerealiseerd wordt, is de ontwatering in het deelgebied minimaal 0,6 m. Er wordt dus voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

In de Beethovenstraat (ten westen van het deelgebied) stijgt de maatgevende grondwaterstand plaatselijk 0,1 m. Met een maximale maatgevende grondwaterstand van NAP +0,4 m en een maaiveldhoogte van NAP +1,0 m blijft ook hier voldaan worden aan de gemeentelijke grondwaternorm (ontwatering is 0,6 m).

Ten zuiden van de gekoppelde parkeergarage onder kavel 3 en 5 wordt de maatgevende grondwaterstand globaal NAP +0,8 m. Om hier te blijven voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm, moet hier een maaiveldniveau van minimaal NAP +1,3 m gehanteerd worden. Vervolgens mag het maaiveld wel geleidelijk aflopen naar het zuiden.

Er blijft voldaan worden aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen bij het handhaven van het huidige oppervlaktewatersysteem en de realisatie van de ondergrondse constructies in deelgebied Beethoven fase 1. Aangezien voor bouwen met kruipruimtes strengere normen gelden dan voor bouwen zonder kruipruimtes, mag bij de nieuwe bebouwing geen kruipruimte toegepast worden.

10.5 Watertoets: overleg met waterbeheerder

Waternet is bij totstandkoming van zowel het projectbesluit voor het plangebied Beethoven als het uitvoeringsbesluit Beethoven betrokken. Hierin zijn voorwaarden gesteld voor de verdere planvorming. In paragraaf 10.2 is hierop reeds inhoudelijk ingegaan. Met betrekking tot de nog formeel te verleggen waterkering heeft Waternet aangegeven te zullen toetsen conform de nieuwe ligging.

10.6 Conclusie

In de planontwikkeling is met de aanwezige waterkering rekening gehouden. Middels een dubbelbestemming is de nieuwe ligging daarvan op de plankaart aangegeven. vanuit oogpunt van waterberging en grondwater zijn er geen belemmeringen aanwezig om uitvoering te geven aan de plannen.

12 juni 2012

11. Flora en fauna

11.1 Flora en fauna onderzoek

Voor het plangebied Beethoven, eerste fase, wordt een bestemmingsplan voorbereid. In dat kader is nader onderzoek gedaan (Natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Beethoven, mei 2012, zie bijlagen). In dit natuurwaardenonderzoek is nagegaan of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor het bestemmingsplan. Er zijn in de nabijheid geen Natura2000-gebieden, waarop een negatief effect te verwachten valt. Het gaat dus vooral om soortbescherming volgens de Flora- en faunawet.

Het aantal beschermde soorten in het plangebied is na de gepleegde ingrepen beperkt. Nesten van vogels zijn er nog wel. Deze zijn beschermd door de Flora- en faunawet. Voor de vogelsoorten die nog in het gebied aanwezig zijn geldt dat de verblijfplaatsen alleen gedurende de broedperiode beschermd zijn en daarbuiten niet. Bij werkzaamheden dienen de nesten van vogels ontzien te worden. Dat kan goed door de planning van de werkzaamheden op de broedtijd van de aanwezige vogels aan te passen.

Conclusies

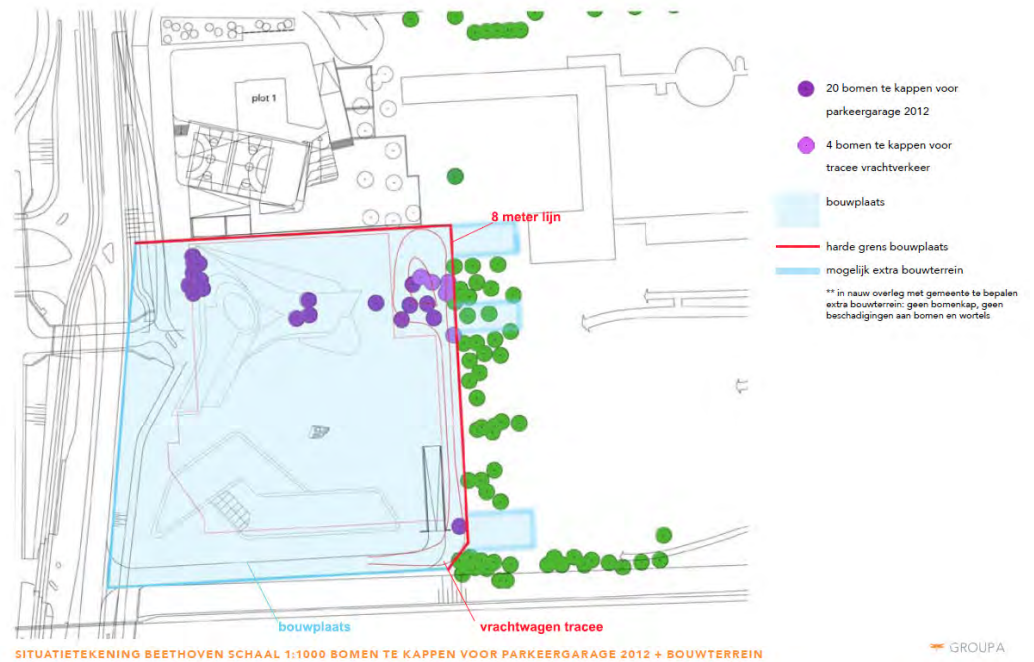
Kap- en sloopwerkzaamheden in het plangebied hebben inmiddels plaatsgevonden. De school is in aanbouw en het overige deel van het plangebied ligt braak. De natuurwaarden zijn op dit moment dan ook gering. Er kunnen nog vogels in het resterende groen broeden. Werkzaamheden aan bomen en struiken dienen dan ook buiten de broedperiode van de aanwezige vogels te worden uitgevoerd.

In het onderzoek wordt een aantal aanbevelingen meegegeven. Gelet op het onderhavige voornemen tot het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening worden deze in dit kader voor kennisgeving aangenomen.

12 juni 2012

11.2 Bomen

In verband met de voorgenomen realisatie van de parkeergarage dient nog een aantal bomen te worden gekapt (op onderstaande figuur weergegeven). Hiervoor zijn reeds vergunningen verleend.



12 juni 2012

12. Cultuurhistorie en archeologie

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Dit leidt er onder andere toe dat een beschrijving moet 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.

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Beethoven (Archeologisch bureauonderzoek, Plangebied Beethoven, Stadsdeel Zuideramstel BO 08-080 Amsterdam 2008, 23 juli 2009, zie bijlagen).

De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van en het gebruik en de bewoning van de voormalige BinnendijkscheBuitenveldertse Polder vanaf de Late Middeleeuwen tot in de 20ste eeuw. Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een beleidskaart van archeologische waarden afgeleid. Deze kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg. Binnen het plangebied blijkt uit historisch-topografisch en bodemkundig onderzoek dat ter plaatse van het plangebied de ondergrond zo is verstoord dat hier geen archeologische resten meer aanwezig zijn. Deze terreinen zijn vrijgesteld van archeologische maatregelen.

In het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

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

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er een ter bescherming daarvan dienende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht.

In het gebied waarop de vergunningaanvraag betrekking heeft zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig waarmee rekening dient te worden gehouden (Cultuurhistorische verkenning BMA 15 mei 2012, zie bijlagen).

12 juni 2012

13. Hoogbouwaspecten

De voorgenumen ontwikkeling betreft de realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening. Naderonderzoek naar hoogbouweffecten is niet nodig.

14. Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

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

In het kader van het Uitvoeringsbesluit Beethoven is een grondexploitatie opgesteld. De gemeenteraad heeft hierover op 4 april 2007 besloten. Het gebied waarop de vergunningaanvraag betrekking heeft en de daar voorziene ontwikkeling maken onderdeel uit van Beethoven en van de daarvoor vastgestelde grondexploitatie.

12 juni 2012

15. Maatschappelijk en bestuurlijk overleg

Er wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor het gebruiken van gronden in strijd met het bestemmingsplan ex artikel 2.1, lid 1, onder c Wabo. De vergunning kan worden verleend met toepassing van het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3^o, Wabo. Overeenkomstig artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van overeenkomstige toepassing.

Dit betekent dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van de omgevingsvergunning overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn.

In het kader van de eerder verleende vrijstelling van 19 juli 2010 heeft bestuurlijk vooroverleg plaatsgevonden. Gelet op het karakter van de aanpassingen ten opzichte van de toen verleende vrijstelling, en het karakter van het bestuurlijk overleg ex artikel 3.1.1. Bro, waarbij de verschillende overheden het ruimtelijk plan beoordelen vanuit de voor hen mogelijk aan de orde zijnde belangen, is afgezien van het hernieuwd voorleggen. De wijzigingen zijn niet dusdanig dat naar het oordeel van de gemeente Amsterdam een hernieuwde adviesronde nodig is.

Tevens wordt aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken.

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

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

Ook is reeds eerder vrijstelling verleend voor een parkeergarage. De zienswijzen en bezwaren die in dat kader naar voren zijn gebracht zijn betrokken bij het huidige ontwerp, en hebben uiteindelijk ook geleid tot de hernieuwde aanvraag.

12 juni 2012

**Namens burgemeester en wethouders van Amsterdam,
opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 12 juni 2012 2012**

Bijlagen:

1. MER Zuidas – de Flanken, deel A
2. en deel B
3. Verkeersstudie Zuidas Flanken 2011
4. Actieplan Weginfrastructuur 2011
5. Verkeersonderzoek Beethoven, 4 mei 2012
6. Historisch Bodem Onderzoek Beethoven, 23 juni 2008
7. Waterparagraaf deelgebied Beethoven 1e fase" (29 augustus 2011)
8. Natuurwaardenonderzoek bestemmingsplan Beethoven, mei 2012
9. Archeologisch bureauonderzoek, Plangebied Beethoven, Stadsdeel Zuideramstel BO 08-080 Amsterdam 2008, 23 juli 2009
10. Cultuurhistorische verkenning BMA 15 mei 2012