

Zuidas Amsterdam - Flanken

Startnotitie m.e.r.

documentnr. 217971

versie 4

31 maart 2010

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam

Zuidas Amsterdam

Postbus 79092

1070 NC Amsterdam

datum vrijgave

31-03-2010

beschrijving versie 4

definitieve versie

goedkeuring

drs. T. Artz

vrijgave

dr. ir. L.T. Runia

	Inhoud	Blz.
	Begrippen en terminologie	3
1	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis en aanleiding	4
1.1.1	De Zuidas	4
1.1.2	Verplichting tot milieueffectrapportage	4
1.2	De Zuidas: ligging en deelgebieden	5
1.2.1	Ligging en samenhang	5
1.2.2	De plannen voor de flanken Zuidas	6
1.3	De Zuidasontwikkeling	8
1.4	Leeswijzer	9
2	De m.e.r.-procedure	11
2.1	De voorgenomen activiteiten in de Zuidas zijn m.e.r.-plichtig	11
2.2	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	12
2.3	Doel van deze milieu-effectrapportage	12
2.4	M.e.r.-procedure	12
2.4.1	Huidige m.e.r.-procedure	13
2.4.2	M.e.r.-procedure na 1 juli 2010	13
2.5	Startnotitie	14
2.6	Zienswijzen op deze startnotitie	15
3	Voorgenomen activiteit	16
3.1.1	Referentiesituatie	16
3.2	Realisatie ontwikkeling en herstructurering Zuidas Amsterdam	17
3.3	Alternatieven en varianten	18
3.4	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	20
4	Beleidskader en genomen besluiten	21
4.1	Beleidskader	21
4.1.1	Nationaal beleid	21
4.1.2	Provinciaal/ regionaal beleid	22
4.1.3	Gemeentelijk beleid	22
5	Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Verkeer en vervoer	26
5.3	Milieu	28
5.3.1	Woon- en leefomgeving	28
5.3.2	Natuurlijk milieu	30
5.4	Ruimtelijke ordening	32
6	Mogelijke gevolgen voor het milieu	33
6.1	Focus in dit MER	33
6.1.1	Mogelijke effecten	33
6.1.2	Nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten	33
6.1.3	Samenhang met m.e.r. VU en VUmc	34
6.2	In het MER te onderzoeken milieugevolgen	34

6.2.1	Effectbeschrijving en beoordelingskader	34
6.2.2	Verkeer en vervoer	35
6.2.3	Geluid	35
6.2.4	Luchtkwaliteit	35
6.2.5	Externe veiligheid	36
6.2.6	Ruimtelijke ordening en economie	36
6.2.7	Water en bodem	36
6.2.8	Ecologie	36
6.2.9	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	36
6.2.10	Overige milieuaspecten	37
Bijlage I	Vigerende bestemmingsplannen en toegestane functies	

Begrippen en terminologie

In deze startnotitie worden diverse begrippen gebruikt die niet in het alledaags taalgebruik terugkomen. Hieronder volgt een kleine opsomming van veel gebruikte begrippen in dit document:

- § Alternatieven: de mogelijke manieren waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om grote veranderen ten opzichte van het hoofdplan (bijvoorbeeld grote verschuiving van bouwblokken).
- § m.e.r.: de totale procedure die uiteindelijk leidt tot een milieueffectrapport. In de tekst wordt het woord - procedure - er ter informatie achter gezet.
- § MER: het milieueffectrapport zelf.
- § Plangebied: het gebied waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.
- § Startnotitie m.e.r.: een notitie waarin het voornemen, doel en aandachtspunten voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) worden beschreven. Deze startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure.
- § Studiegebied: het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen. Zo reiken effecten op de luchtkwaliteit verder dan effecten op de bodem
- § Varianten: kleine variaties binnen alternatieven.
- § Voorgenomen activiteit: de realisatie van de plannen bij de flanken, zoals weergegeven in tabel 3, die in het MER beschouwd worden.

1 Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis en aanleiding

1.1.1 De Zuidas

De Zuidas in het zuiden van Amsterdam, langs de A10 Ringweg-zuid, is een gebied dat al een aantal jaren sterk in ontwikkeling is. In 1994 is de gemeente Amsterdam begonnen met integrale planvorming om het gebied een impuls te geven. Het Rijk heeft het belang van de Zuidas in 1997 bevestigd door het tot Nieuw Sleutel Project (NSP) aan te wijzen. De gemeente Amsterdam wil de ontwikkelingen van de Zuidas vastleggen in nieuwe bestemmingsplannen. Ten behoeve daarvan wordt milieu-effectrapportage (m.e.r) uitgevoerd. De m.e.r.-procedure begint met de publicatie van deze startnotitie.

Aan de Zuidas is en wordt al hard gewerkt. Sinds 1998 is er circa 500.000 m² bebouwing opgeleverd, 200.000 m² is nog in aanbouw en circa 400.000 m² bedrijfsvloeroppervlak is in voorbereiding. De gemiddelde afzet van kantoren bedraagt circa 45.000 m² per jaar, terwijl de prognose 30.000 m² per jaar aangaf. Deze trend zet zich, ondanks de recessie op de kantorenmarkt, door (visie Zuidas, 2009). Goed gesitueerd ten opzichte van Amsterdam en Schiphol en uitstekend bereikbaar ontwikkelt de Zuidas zich tot een intensief gebruikt stedelijk gebied waar wonen en werken samengaan. De Zuidas is een gebied met een internationale uitstraling.

In diverse visies en masterplannen van de Zuidas, waarvan de vigerende visie in 2009 is vastgesteld, wordt het toekomstperspectief, inclusief bouwprogramma geschetst voor het gehele gebied. Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. De vigerende visie geeft duidelijk aan dat de Zuidas meer is dan alleen een zakencentrum. Gelet op de voorzieningen, die er reeds zijn, zoals de VU en VUmc, de RAI en de Rietveldacademie, en de (toekomstige) woonmogelijkheden, kan met recht gesproken worden van een gemengd stedelijk gebied. De internationale uitstraling van de Zuidas wordt de komende jaren versterkt door de verdere uitbreidingsplannen. Belangrijk aandachtspunt is hierbij de inzet op duurzaamheid. Dit thema geldt niet als randvoorwaarde, maar als succesfactor die de aantrekkingskracht en de concurrentiepositie van het gebied vergroot.

1.1.2 Verplichting tot milieueffectrapportage

Voorgeschiedenis: m.e.r.-beoordeling 2003 en 2007

De ontwikkeling van de Zuidas loopt al een aantal jaren. Enkele delen van de Zuidas zijn al ontwikkeld. Voor de ontwikkelingen die de partiële streekplanherziening ANZKG mogelijk maakte is in 2003 een beoordeling uitgevoerd van de eventuele verplichting om een milieu-effectrapportage (m.e.r) uit te voeren (Ingenieursbureau Amsterdam, 2003). Deze m.e.r.-beoordeling heeft er destijds geleid tot de conclusie dat voor de op dat moment voorziene ontwikkelingen een m.e.r.-procedure niet nodig was.

In 2007 is voor de ontwikkeling van de projecten Ravel, Beethoven, Noordzone en VU-kwartier aanvullend een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Op basis van die m.e.r.-beoordeling werd in 2007 geconcludeerd dat voor de besluitvorming over de betreffende projecten geen m.e.r.-procedure nodig was.

Wijzigingen van uitgangspunten

Bij de huidige constatering dat de voorgenomen activiteiten m.e.r.-plichtig zijn is er sprake van een gewijzigd programma ten opzichte van het gezamenlijk programma van de m.e.r.-beoordelingen 2003 en 2007. De m.e.r.-beoordeling 2003 ging uit van 355.000 m² wonen, de m.e.r.-beoordeling 2007 van 350.000 m² wonen. Inmiddels wordt voorzien in circa 763.000 m² wonen en een significant groter aantal kleinere woningen (o.a. studentenwoningen). Dit leidt tot de verwachting dat het aantal van 4.000 woningen en het project m.e.r.-plichtig. Daarnaast is ook de totale ontwikkeling (dus ook kantoren en voorzieningen) die nu gepland is groter dan de geplande ontwikkelingen ten tijde van de m.e.r.-beoordeling 2003 en ten tijde van de m.e.r.-beoordeling 2007. Het programma uit 2003 en 2007 bij elkaar opgeteld leidt globaal tot het thans voorliggende programma.

Naast deze wijzigingen is van belang dat diverse ontwikkelingen in de Zuidas de laatste jaren meer concreet geworden zijn, waardoor deze nu ook meegenomen kunnen worden in de planvorming en dus in de te volgen m.e.r.-procedure. Deze wijzigingen gezamenlijk leiden er toe dat nu wel sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de m.e.r.-plicht.

1.2 De Zuidas: ligging en deelgebieden

1.2.1 Ligging en samenhang

Flanken en dok

De Zuidas is gelegen in het zuiden van Amsterdam. Het gebied ligt aan weerszijden van de A10 Ringweg-zuid en in de directe nabijheid van tram-, metro- en treinverbindingen, zie figuur 1. De Zuidas is verdeeld in twee hoofdonderdelen, namelijk het centrale deel (de A10, spoor-, tram- en metrolijnen) en de rest van het gebied, ook wel aangeduid als 'flanken'. De flanken bestaan uit diverse deelgebieden, waarvoor op hoofdlijnen bouwprogramma's zijn vastgesteld. Deze startnotitie heeft betrekking op het grootste deel van de flanken. Parallel aan de ontwikkeling van de Zuidas vinden ook op de terreinen van VU en VUmc, die grenzen aan de flanken van de Zuidas, ontwikkelingen plaats.

Voor het centrale deel, de doorsnijding van het Zuidas-gebied door de infrastructuurbundel van de A10 en trein- en metrolijnen bestaan plannen voor het aanleggen van een brede tunnel, waarboven - op het vrijgekomen maaiveld - stedelijke functies een plaats kunnen krijgen. Deze plannen, bekend onder de naam 'dok', staan in beginsel los van het programma voor de flanken. Hoewel een eerste principiële keuze met betrekking tot het dok door het kabinet is gemaakt, valt definitieve (juridische) besluitvorming vooralsnog niet te verwachten.

Het dok staat in die zin dan ook los van de voorgenomen activiteiten waarvoor nu m.e.r.-procedures worden gestart. Voor het dok zal te zijner tijd een tracé/m.e.r.-procedure doorlopen moeten worden met het Rijk als bevoegd gezag. Naar verwachting zal het dok effect hebben op de milieusituatie in de flanken van de Zuidas en mogelijk ook in het plangebied van VU en VUmc. Het gaat hierbij om effecten op de verkeerssituatie, lucht-

kwaliteit en geluid. Met deze effecten zal in de m.e.r.-procedure voor de flanken rekening worden gehouden. Het is de bedoeling dat te doen door in twee referentiesituaties mee te nemen. Een zonder ontwikkeling van het dok en een met ontwikkeling van het dok.

VU en VUmc

VU en VUmc zijn door de Gemeenteraad aangewezen als onderdeel van het grootstedelijk projectgebied Zuidas. Binnen dat gebied nemen de ontwikkelingen van VU en VUmc een eigen, afzonderlijke plaats in. Het is een grotendeels bestaande situatie, waarvoor een herontwikkeling wordt voorzien. Gezien die herontwikkeling en de (mogelijke) samenhang met het flankenprogramma van de Zuidas, hebben VU en VUmc er in overleg met de gemeente Amsterdam voor gekozen eveneens een m.e.r.-procedure te willen doorlopen, zij het separaat.

1.2.2 De plannen voor de flanken Zuidas

Deelgebieden

In figuur 2 zijn de diverse deelgebieden van de flanken weergegeven, dit zijn:

- § Kenniskwartier (zonder VU en VUmc)
- § Fred Roeskestraat
- § Strawinsky
- § Mahler 4
- § Gershwin
- § Beethoven
- § Ravel
- § Parkrand (valt op de kaart samen met deelgebied Vivaldi)
- § Vivaldi
- § RAI
- § Kop Zuidas
- § Rechtbank e.o. (niet apart benoemd in figuur 2).

De gebieden die horen bij VU en VUmc zijn, als onderdeel van het door de gemeente vastgestelde projectgebied Zuidas, weliswaar op een aantal figuren weergegeven, maar de ontwikkelingen van VU en VUmc zijn geen onderdeel van deze m.e.r.-procedure.

In hoofdstuk 5 wordt bij de referentiesituatie nader gekeken naar de kenmerken van het gebied, alsmede de bepalende milieucomponenten. In hoofdstuk 3 worden de beoogde ontwikkelingen nader beschouwd.



figuur 1 De Zuidas en directe omgeving



Zuidas Amsterdam

Stand van zaken
september 2009

Plangebied	Menging stad en park	Visueel/invisibele relatie	Speel- en recreatie
Zuidas West	Sportpark	Snelweg (A10)	Station
Zuidas Centrum	Begraafplaats	Ondergrondse dokstraat	Noord-Zuidlink en halte
Zuidas East	Sportvelden	Stadsstraat	Waterverbinding Amstel
Water	Pedestrianroute	Secundaire route	Bestaande/ geplande bebouwing

0 100 250 500m

figuur 2 Zuidas met de verschillende deelgebieden

Ambitieniveau duurzaamheid

Amsterdam en de Zuidas in het bijzonder besteedt veel aandacht aan duurzaamheid. Een duurzame stad maakt intensief en 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.

Deze ambitie is de leidraad voor een duurzaam succesvolle ontwikkeling van Zuidas. Dit is een integrale benadering die aansluit bij de duurzaamheidsdefinitie van de VN voor een duurzame stad:

“a city in which achievements in social, economic and physical developments are made to last”.

De uitgangspositie voor een duurzame stedelijke ontwikkeling is goed. Bij het tot dusver gevoerde beleid leidt dit al tot een beperkt gebruik van de auto (circa 30% van de verplaatsingen), de overige 70% van de verplaatsingen bestaan uit langzaam verkeer (fiets) en openbaar vervoer. Bovendien zijn er ruime mogelijkheden voort te bouwen op waardevolle Amsterdamse en Zuidas-brede voorzieningen. Zo heeft Amsterdam al zeer goede voorzieningen voor afvalscheiding en verwerking, het opwekken van groene stroom uit afval, en het gescheiden verwerken van vuil- en hemelwater. Binnen Zuidas is een collectieve voorziening van warmte en koeling al in ontwikkeling, hierop kan worden voortgebouwd. Met deze uitgangspositie kan de ambitie van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu gespecificeerd worden: ‘Zuidas wil in 2030 tot de top-10 van duurzame stedelijke centra in Europa behoren’.

1.3 De Zuidasontwikkeling

Uitgangspunten

De Zuidas is onderverdeeld in een aantal deelgebieden, zie figuur 2. Voor de meeste van deze deelgebieden, die vallen onder de flanken, zijn in het verleden reeds beleidsuitgangspunten vastgesteld. Het gaat om gemeentelijke, niet juridische planvormen, zoals stedenbouwkundige programma's van eisen (SPvE's), startbesluiten en uitvoeringsbesluiten, zie tabel 1. In deze documenten zijn ontwikkelprogramma's opgenomen, die in tabel 2 zijn weergegeven. Voor een aantal deelgebieden is sprake van (mogelijke) aanpassingen in het programma. Bovendien geldt dat er voor een aantal deelgebieden reeds programma is gerealiseerd. Per saldo blijft er nog een te realiseren programma over van circa 1.533.000 m², welke in het MER moet worden beschouwd. Hier wordt in hoofdstuk drie nader op ingegaan.

tabel 1 Lijst met besluiten waarop de voorgenomen activiteiten zijn gebaseerd

Deelgebied	Type besluit
Fred Roeskestraat	Uitvoeringsbesluit d.d. nov. 2008 (nog niet vastgesteld)
Kenniskwartier (excl. VU/VU MC)	cc- Uitvoeringsbesluit 2009/2010 (nog niet vastgesteld)
Strawinsky	Startbesluit d.d. 23 juni 2009
Mahler 4	Bestemmingsplan d.d. april 2003 (is vernietigd)
Gershwin	Bestemmingsplan d.d. dec. 2003 (is vernietigd, nieuw bestemmingsplan is in procedure)
Beethoven	Uitvoeringsbesluit d.d. april 2007
Ravel	Uitvoeringsbesluit d.d. juli 2009
Parkrand	SPvE d.d. maart 2005
Vivaldi	SPvE d.d. maart 2005
Rai	Projectbesluit d.d. 28 okt. 2008
Kop Zuidas	Bestemmingsplan Kop Zuidas vastgesteld op 20 jan. 2010

Voorgenomen ontwikkeling

In de Zuidas worden de komende jaren op grote schaal de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen spelen in de diverse deelgebieden, zie paragraaf 1.2. In tabel 2 staan de totaal geplande ontwikkelingen in de flanken weergegeven. In diverse flankengebieden zijn echter al diverse

bouwvergunningen en/of artikel 19 WRO-vrijstellingen onherroepelijk vergund, waardoor de voorgenomen activiteiten die in het MER beschouwd worden minder m² bedragen dan de totale ontwikkeling van de flanken, zoals in tabel 2 is weergegeven. Op het aantal vierkante meters dat in het MER beschouwd wordt, is in hoofdstuk drie nader ingegaan.

Het doel van de ontwikkeling van de Zuidas is enerzijds om de internationale concurrentiepositie van Amsterdam en de Zuidas verder te versterken, bijvoorbeeld door de verdere ontwikkeling van kantoren met bijbehorende voorzieningen in de Zuidas. Daarnaast is de Zuidas een uniek gemengd stedelijk gebied met een zeer gunstige ligging ten opzichte van diverse transportassen en enkele bijzondere functies, zoals VU en VUmc (die in een eigen m.e.r.-procedure aan de orde komen), de RAI en diverse grootschalige kantoorgebouwen. Om dit unieke gemengde gebied te behouden en te versterken worden woningen (waaronder studentenwoningen) en diverse voorzieningen mogelijk gemaakt.

tabel 2 Beoogd totaal ontwikkelingsprogramma in de Zuidas

Aantal bvo woningen (m ²)	Kantoren bvo m ²	Voorzieningen bvo m ²	Totaal m ²
ca. 763.000 m ²	ca. 837.500 m ²	ca. 360.500 m ²	ca. 1.961.000 m ²

Te nemen besluiten

De voorgenomen activiteit dient mogelijk gemaakt te worden met behulp van bestemmingsplanwijzigingen. Voor de voorgenomen activiteit geldt een m.e.r.-plicht, vanwege het aantal woningen dat in stedelijk gebied toegevoegd wordt, daarnaast geldt ook een m.e.r.-beoordelingsplicht omdat het hier gaat om een stadsproject.

Verder wordt onder het begrip voorzieningen een aantal functies begrepen, die mogelijk vanwege de hoeveelheden bezoekers die deze aantrekken, kunnen worden gezien als recreatieve voorzieningen waarvoor een m.e.r.-plicht dan wel een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Waarschijnlijk zijn de voorgenomen recreatieve voorzieningen niet van dien aard dat sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht, hier wordt in hoofdstuk twee nader op ingegaan.

Voor de twee onderdelen van de Zuidas (flanken en dok) worden aparte procedures doorlopen. Dit document heeft alleen betrekking op de flanken van de Zuidas. Waar in dit document wordt gesproken over de Zuidas worden daarmee, tenzij expliciet anders aangegeven, de flanken bedoeld. Daarnaast wordt voor de ontwikkelingen van VU en VUmc een separate m.e.r.-procedure doorlopen.

1.4 Leeswijzer

In dit hoofdstuk zijn de plannen en doelen op hoofdlijnen weergegeven. In hoofdstuk twee wordt de m.e.r.-procedure geschetst, waarbij wordt aangegeven waarom de Zuidasontwikkeling bij de flanken m.e.r.-plichtig is. Hier staan ook de formele vereisten in waar deze startnotitie en het vervolg van de procedure aan moet voldoen.

In hoofdstuk drie is zijn de voorgenomen activiteiten weergegeven. Voor de Zuidasontwikkeling zijn diverse verschillende alternatieven uitgewerkt, waarbij ook sprake is enkele varianten op deze alternatieven. Deze worden kort genoemd in dit hoofdstuk.

Het volgende hoofdstuk (vier) heeft betrekking op de relevante beleidskaders. Hier wordt geen uitputtend overzicht gegeven, maar alleen de belangrijkste kaders benoemd en de mogelijke effecten van deze kaders op de Zuidasontwikkeling geschetst.

Hoofdstuk vijf behandelt de bestaande milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling. Hieruit kan gedestilleerd worden welke thema's waarschijnlijk van belang zullen zijn in het MER.

Ten slotte wordt het beoordelingskader in hoofdstuk zes weergegeven en kort beschreven waar elk thema aan getoetst wordt.

2 De m.e.r.-procedure

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

M.e.r. is geen doel op zich, maar vindt altijd plaats ten behoeve van het nemen van een besluit, bijvoorbeeld een bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure kent een aantal stappen. De resultaten van het milieuonderzoek worden opgenomen in een milieueffectrapport (MER).

Op 1 juli van dit jaar treedt een wijziging van de m.e.r.-regelgeving in werking. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de procedure onder de 'oude' regeling zal vallen. In paragraaf 2.4.2 wordt ingegaan op de verschillen tussen de oude en nieuwe regeling.

2.1 De voorgenomen activiteiten in de Zuidas zijn m.e.r.-plichtig

De voorgenomen activiteiten in de Zuidas zijn m.e.r.-plichtig, conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2008 (VROM, 2008). De m.e.r.-plicht geldt voor de voorgenomen activiteiten in de Zuidas omdat sprake is van een 'activiteit, die betrekking heeft op een aangesloten gebied en 4.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom' (Besluit m.e.r., bijlage C, activiteit 11.1).

Daarnaast geldt ook een m.e.r.-beoordelingsplicht voor de Zuidas, omdat sprake is van 'de uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Deze m.e.r.-beoordelingsplicht geldt vanaf 'een oppervlak van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer' (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 11.2).

Verder wordt onder voorzieningen een aantal functies (o.a. hotels) verstaan die vanwege hun omvang en de daarmee samenhangende bezoekersaantrekkende werking eveneens m.e.r.-beoordelingsplichtig kunnen zijn. Het gaat om de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening of een combinatie van voorzieningen die 250.000 bezoekers of meer per jaar aantrekt (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 10.1).

Waarschijnlijk zijn de voorgenomen recreatieve en/of toeristische voorzieningen, bijvoorbeeld hotel- of theaterfuncties, niet van dien aard dat sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze recreatieve en/of toeristische voorzieningen worden reeds in de totale m.e.r.-procedure meegenomen. Een extra stimulans hiervoor is de uitspraak van het Hof van Justitie van de EU op 15 oktober 2009, waarin de door Nederland gehanteerde drempelwaarden voor een m.e.r.-beoordeling ter discussie worden gesteld. Eventuele cumulatie van op zichzelf niet m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en activiteiten die de huidige m.e.r.-beoordelingsdrempels niet overschrijden wordt door deze voorzieningen mee te nemen bij de totale m.e.r.-procedure ondervangen.

Omdat voor de te ontwikkelen woningen in de Zuidas reeds zorgen voor een m.e.r.-plicht, worden de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten, zoals genoemd in bijlage D, activiteit 11.2 en activiteit 10.1 eveneens meegenomen in de m.e.r.-procedure. Er is dus geen aparte m.e.r.-beoordeling meer uitgevoerd.

2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen conform de Wet milieubeheer in samenhang met de bestemmingsplanprocedure conform de Wet ruimtelijke ordening.

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

- Gemeenteraad van de gemeente Amsterdam

Het bevoegd gezag is tevens degene die het milieu-effectrapport moet maken. Er is geen sprake van een externe partij (initiatiefnemer) als degene die de betreffende activiteit wil ondernemen.

2.3 Doel van deze milieu-effectrapportage

Ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de Zuidas moet een aantal formele besluiten worden genomen: het vaststellen van bestemmingsplannen. De gemeente Amsterdam wil dit MER gebruiken om meer inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen van het milieu van de ontwikkeling van de Zuidas. Meer en beter inzicht in de milieugevolgen kan bijdragen aan het maken van keuzes over bijvoorbeeld de omvang van het te realiseren programma en de optimale situering van verschillende functies (wonen, werken en voorzieningen) binnen het plangebied. Ook kan het MER bijdragen aan het maken van keuzes over de aard, omvang en locatie van voorzieningen die in het plangebied mogelijk worden gemaakt.

2.4 M.e.r.-procedure

Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan een juridisch overheidsbesluit. In dit geval gaat het om het vaststellen van één of meerdere bestemmingsplannen en projectbesluiten. Deze m.e.r.-procedure geldt voor alle ruimtelijke ontwikkelingen die beschreven worden in het milieueffectrapport. De m.e.r. en de publicatie van het MER Zuidas wordt formeel gekoppeld aan het eerste concrete ruimtelijke besluit dat in ontwerp ter inzage zal worden gelegd en worden vastgesteld. Daarna kan voor de volgende ruimtelijke plannen, die vallen onder deze m.e.r.-procedure, onder voorwaarden¹ verwezen worden naar het MER voor de Zuidas.

Op dit moment is voor de flanken een aantal bestemmingsplannen in voorbereiding. Het betreft bestemmingsplannen voor (delen van) de volgende deelgebieden:

- Gershwin
- Beethoven
- RAI
- Fred. Roeskestraat
- Mahler
- Kenniskwartier

¹ Dit is het geval zolang het MER beschouwd kan worden als actueel en de plannen niet dermate afwijken van hetgeen in het MER aangenomen is, dat afwijkende milieueffecten te verwachten zijn.

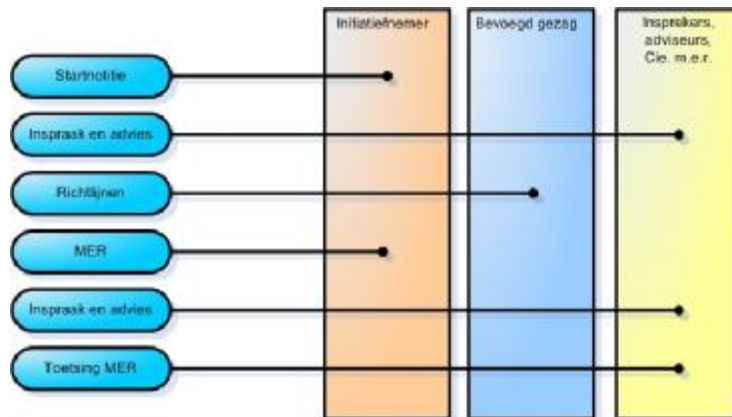
De m.e.r. zal formeel worden gekoppeld aan het eerste concrete bestemmingsplan of projectbesluit van bovenstaande dat in procedure zal worden gebracht.

2.4.1 Huidige m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie;
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid zienswijzen in te dienen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER);
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- Het ter inzage leggen van het MER;
Om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r. ;
De kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In figuur 3 is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



figuur 3 stappen in de m.e.r.-procedure

2.4.2 M.e.r.-procedure na 1 juli 2010

De Wet modernisering m.e.r.-regelgeving is gepubliceerd in de Staatscourant op 26 januari 2010 en zal naar alle waarschijnlijkheid in werking treden op 1 juli 2010. Deze wetwijziging van de m.e.r.-regelgeving zorgt voor diverse aanpassingen aan de huidige procedures. Voor de m.e.r.-procedure van de flanken geldt dat de onderdelen, zoals weergegeven in onderstaande tabel, gewijzigd worden.

De te volgen m.e.r.-procedure voor de flanken vindt thans in het huidige wetgevende kader plaats. Het verschil met de nieuwe m.e.r.-wetgeving zit voornamelijk in de startfase. Deze is in de nieuwe wetgeving grotendeels vormvrij gelaten. In de startfase is een advies van de Commissie m.e.r. is niet meer verplicht en ook de richtlijnen hoeven niet door het bevoegd gezag vastgesteld worden. In deze m.e.r.-procedure voor de flanken wordt de Commissie m.e.r. wel om advies gevraagd en worden de richtlijnen in principe vastgesteld door het bevoegd gezag. Mocht blijken dat het vaststellen van de richtlijnen pas plaats kan vinden na 1 juli, dus nadat de nieuwe wetgeving van kracht is geworden, geldt dat deze m.e.r.-procedure onder de nieuwe m.e.r.-wetgeving valt. Het moment van vaststelling van de richtlijnen is hiervoor maatgevend. Vaststelling voor 1 juli betekent dat de procedure onder de huidige wetgeving kan plaatsvinden, vaststelling na 1 juli betekent dat de procedure onder de nieuwe wetgeving valt.

Als deze m.e.r.-procedure onder de nieuwe m.e.r.-wetgeving gaat vallen is het niet noodzakelijk om in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief te beschouwen. Tevens geldt ook dat er geen aanvaardbaarheidsbeoordeling hoeft plaats te vinden.

Huidige regelgeving m.e.r.-procedure voor projecten	Nieuwe regelgeving uitgebreide m.e.r.-procedure voor projecten
Opstellen startnotitie	Mededeling aan bevoegd gezag
Openbaar maken startnotitie	Openbare kennisgeving
Zienswijzen indienen + raadplegen wettelijke adviseurs	Zienswijzen indienen + altijd raadplegen adviseurs en betrokken overheidsorganen over reikwijdte en detailniveau
Richtlijnenadvies Commissie m.e.r.	Verplichting Commissie m.e.r. vervalt, vrijwillig advies is mogelijk
Vaststellen richtlijnen door bevoegd gezag	Advies reikwijdte en detailniveau
Opstellen MER, MMA verplicht	Opstellen MER, MMA niet verplicht
Aanvaardbaarheidsbeoordeling	Vervalt
Openbaar maken MER + opsturen aan de wettelijke adviseurs, incl. Commissie m.e.r	Blijft hetzelfde
Zienswijzen indienen	Blijft het zelfde
Verplicht toetsingsadvies Commissie m.e.r.	Blijft hetzelfde
Besluit nemen, inclusief motivering + bekendmaken besluit	Blijft hetzelfde
Evaluatie	Blijft hetzelfde

2.5 Startnotitie

In deze startnotitie geeft de gemeente Amsterdam aan wat de voorgenomen activiteit is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieu-onderwerpen volgens de inschatting van de gemeente in het milieueffectrapport moeten worden onderzocht. De startnotitie wordt door het bevoegd gezag openbaar maakt. Een ieder kan op deze startnotitie zienswijzen naar voren brengen. Hierop wordt in paragraaf 2.6 nader ingegaan.

De startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure. De zienswijzen op en de adviezen over de startnotitie hebben als doel het richting geven aan de inhoud van het milieu-onderzoek voor de m.e.r.. Daarbij gaat het er bijvoorbeeld om welke milieugevolgen in beeld moeten worden gebracht en welke alternatieven moeten worden onderzocht. In deze startnotitie m.e.r. worden de diverse alternatieven, die in het milieueffectrapport onderzocht worden kort weergegeven.

Op basis van de startnotitie m.e.r., de ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie voor de Milieueffectrapportage over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen opgesteld, die door de gemeenteraad worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Indien niet voor 1 juli 2010 richtlijnen zijn vastgesteld, dan zal de nieuwe wettelijke regeling van toepassing worden. In dat geval zullen de zienswijzen en adviezen direct worden betrokken bij het op te stellen MER. Een verslag hiervan zal opgenomen worden in de participatieparagraaf van het bestemmingsplan.

2.6 Zienswijzen op deze startnotitie

Deze startnotitie wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om een zienswijze over de startnotitie te geven. Deze zienswijzen zijn mede de basis voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). In uw zienswijze kunt u aangeven wat u in het MER onderzocht wilt hebben (welke alternatieven, welke milieugevolgen).

Op dit moment in de procedure gaat het niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Dat komt pas aan de orde in de vervolgpprocedure, na publicatie van het milieueffectrapport tezamen met het ontwerp bestemmingsplan.

Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan:

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening
t.a.v. de heer R.C. Bakker
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
o.v.v. inspraakreactie startnotitie Zuidas - Flanken

De zienswijzen worden verzameld en aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) ten behoeve van het opstellen en vaststellen van de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

3 Voorgenomen activiteit

In dit hoofdstuk is een nadere beschrijving van de voorgenomen activiteit opgenomen. Tevens is beschreven welke referentiesituatie in het MER zal worden gehanteerd. Verder gaat dit hoofdstuk in op de in het MER te onderzoeken alternatieven.

3.1.1 Referentiesituatie

Referentiesituatie: huidige situatie en autonome ontwikkeling

De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden in het MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is die situatie die in 2020 zal zijn ontstaan op basis van de huidige situatie en het realiseren van vastgestelde (ruimtelijke) plannen, de zogenaamde 'autonome ontwikkeling'. Echter de voorgenomen ontwikkelingen worden gefaseerd gerealiseerd, hierbij kan er dus ook na 2020 nog realisatie van activiteiten plaatsvinden. Daarnaast geldt ook dat voor de toekomstige ontwikkeling van het dok dat deze mogelijk ook later dan 2020 gerealiseerd zal zijn.

Om de ontwikkeling van het dok en fasering van de voorgenomen activiteiten op een juiste wijze mee te nemen wordt in het MER ook een doorkijk naar 2030 gegeven. Dit maakt het mogelijk om alternatieven/varianten met elkaar te vergelijken en zichtbaar te maken hoe de alternatieven/varianten worden beoordeeld ten aanzien van de diverse (milieu)thema's.

De referentiesituatie is gebaseerd op de zogenaamde autonome ontwikkeling. Maatregelen en ruimtelijke plannen, waarover reeds juridische (en onherroepelijk geworden) besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de referentiesituatie meegenomen. Het gaat hierbij onder andere om de reeds gerealiseerde programma's in Mahler, Gershwin en Kop Zuidas, en over programma's die volgens het vigerend bestemmingsplan reeds mogelijk zijn, zoals met name in de noordflank het geval is. De vigerende bestemmingsplannen en toegestane functies zijn in bijlage I weergegeven.

Voor zover blijkt dat er in de feitelijke situatie, door in het verleden verleende vrijstellingen meer programma aanwezig is, dan hetgeen in het betreffende bestemmingsplan is toegestaan, zal worden uitgegaan van de feitelijk aanwezige situatie.

Doorkijk naar het dok

Zoals aangegeven vragen de plannen voor het centrale deel van de Zuidas (het dok) in het MER om aparte aandacht. Over het dok zijn nog geen concrete besluiten genomen, maar het is nadrukkelijk wel de bedoeling van de betrokken partijen om het dok te realiseren. In het MER voor de Zuidas wordt als referentiesituatie uitgegaan van een autonome ontwikkeling zonder dok. Er zal een doorkijk worden gegeven naar een situatie waarbij het dok zal worden gerealiseerd. Dit is vooral van belang voor de situatie na 2020. Het voornaamste doel hiervan is om op hoofdlijnen in beeld te brengen of er met de ontwikkeling van de flanken geen situatie ontstaat die realisatie van het dok in de toekomst zou belemmeren.

Bij de realisatie van het dok verandert de situatie voor de verkeerssituatie en voor diverse milieuthema's (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) ingrijpend. Verwacht mag worden dat het ondergronds brengen van de infrastructuur een positieve invloed heeft op

deze milieuthema's voor de flanken. Dit zal op hoofdlijnen worden onderzocht. Daarnaast wordt ook kwalitatief of beperkt kwantitatief onderzocht of de voorgenomen ontwikkelingen mogelijke belemmeringen kunnen vormen voor realisatie van het dok. Naast een doorkijk naar het dok wordt ook globaal gekeken naar het programma dat uiteindelijk op het dok wordt voorzien. Dit zal in kwalitatieve zin gebeuren. Een meer kwantitatieve doorrekening van de effecten zal eerst plaatsvinden in het kader van de plan- en besluitvorming rond het dok zelf, en blijft in het MER voor de flanken verder buiten beschouwing..

3.2 Realisatie ontwikkeling en herstructurering Zuidas Amsterdam

De voorgenomen activiteit bestaat uit het (verder) ontwikkelen van de Zuidas te Amsterdam. Het is begrijpelijk dat voor een langlopende ontwikkeling als dat van de flanken Zuidas voortschrijdend inzicht kan ontstaan ten aanzien van het programma. Enige flexibiliteit is dan ook gewenst. Een beperkte programmatische herverdeling tussen deelgebieden dient om die reden mogelijk te zijn. Om deze reden is het programma nog niet verdeeld over de diverse deelgebieden. In het MER zal voor de uit te voeren verkeerstudies (en de daarop gebaseerde onderzoeken: geluid en luchtkwaliteit) wel een indeling naar gebieden gemaakt worden.

Een deel van de programma's, zoals opgenomen in tabel 2, paragraaf 1.3, is inmiddels gerealiseerd, en daarmee te beschouwen als de referentiesituatie. Deze programma's maken geen deel meer uit van de (nog) voorgenomen activiteit. Een en ander heeft geleid tot een aanpassing van de voorgenomen activiteit.

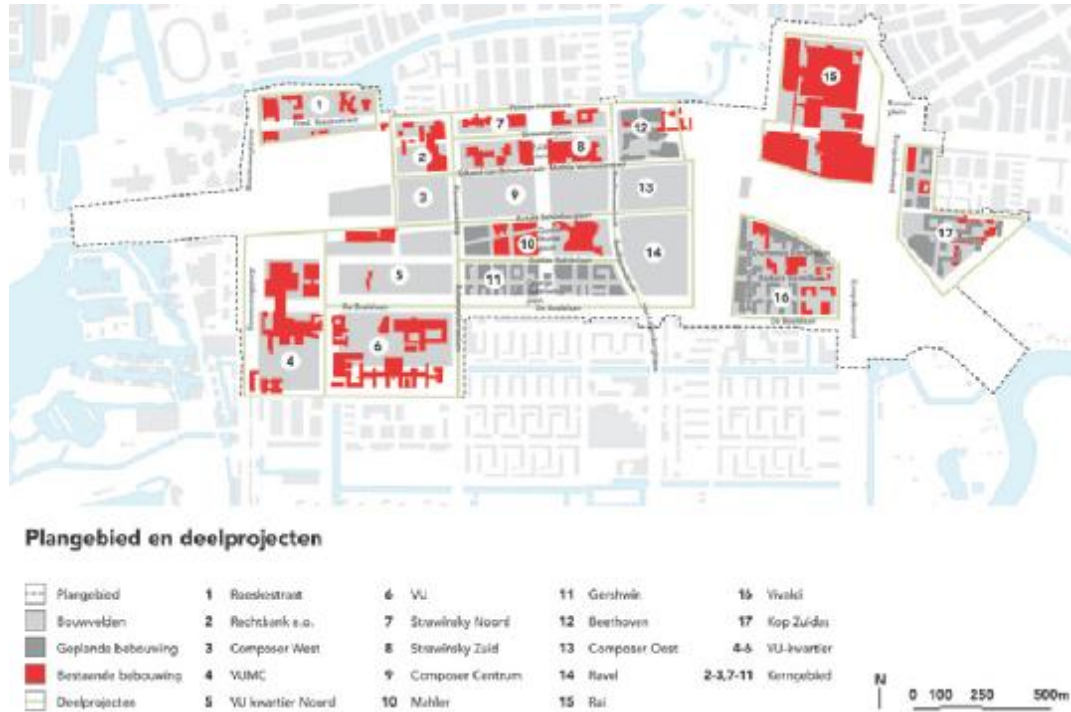
In tabel 3 is opgenomen welke activiteiten er nog ontplooid gaan worden en als zodanig in het MER beschouwd moeten worden. In de tabel is uitgegaan van m² voor woningen per deelgebied. In de visie Zuidas 2009 is uitgegaan van 125 m² per woning als globaal uitgangspunt. Echter in het gebied worden ook studentenwoningen mogelijk gemaakt, waarbij een kleiner aantal m² per woning wordt gehanteerd. Bij de verdere planuitwerking wordt hier nader invulling aangegeven. Studentenwoningen worden in de beoordeling of een activiteit m.e.r.-plichtig is als gewone woningen meegenomen.

In tabel 3 is de netto toevoeging van woningbouwprogramma (incl. geprognosticeerd aantal woningen), kantooroppervlak en voorzieningenoppervlak weergegeven. In totaal wordt dan ruim 1,5 miljoen m² aan nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk gemaakt.

tabel 3 De voorgenomen activiteit (de te beMER-en activiteit)

Aantal bvo woningen (m ²)	Kantoren bvo m ²	Voorzieningen bvo m ²	Totaal m ²
ca. 680.000 m ²	ca. 582.500 m ²	ca. 271.500 m ²	ca. 1.534.000 m ²

In figuur 4 zijn de diverse deelgebieden weergegeven. De deelgebieden 3, 9 en 13, die het dok betreffen, vallen buiten deze m.e.r.-procedure. De deelgebieden 4, en 6 komen in de m.e.r.-procedure van VU en VUmc aan de orde. Het deelgebied 5 komt voor een deel aan bod in die procedure.



figuur 4 Zuidas met de verschillende deelgebieden

3.3 Alternatieven en varianten

Alternatieven in dit MER

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijk manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als *alternatieven*. In principe moeten in een MER alle 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven aan de orde komen. Voor de flanken van de Zuidas zullen de alternatieven worden gebaseerd op verschillende groottes van het te realiseren programma.

Alle alternatieven gaan uit van de ruimtelijke hoofdstructuur zoals die is beschreven in de Visie Zuidas [2009]. De hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur (ontsluitingsstructuur, deelgebieden) zijn daarmee voor alle alternatieven gelijk. Er wordt in het MER dus niet gekeken naar een wezenlijk andere (stedenbouwkundige) indeling van het plangebied. Voor de Zuidas ligt de locatie en de keuze voor een grootstedelijke ontwikkeling met hoge dichtheid immers reeds vast.

Een te onderzoeken alternatief is een ruimtelijke invulling met een minder grote dichtheid, zonder dat dit de grootstedelijkheid van het gebied aantast. Hiervoor is een alternatief ontworpen waarbij niet 100% van het programma wordt gerealiseerd, maar 85% het programma. Op basis van de huidige inschattingen voor woningen, kantoorruimte en voorzieningen is het dan nog wel noodzakelijk deze overige 15% elders te realiseren.

Naast de alternatieven met 100% en 85% realisatie van het programma wordt ook een alternatief onderzocht met een toename van 15% ten opzichte van het voorgenomen programma.

De drie alternatieven die beschouwd worden in het MER zijn:

- § alternatief 1: realisatie van het totale programma (conform tabel 3);
- § alternatief 2: een verlaging met een factor 0.85 van het totale programma.
- § alternatief 3: een verhoging met een factor 1.15 van het totale programma.

Naast de alternatieven qua grootte van de voorgenomen activiteiten zijn er ook variaties binnen het plan mogelijk.

Varianten binnen de alternatieven

Zoals gesteld zijn binnen het plan enkele variaties mogelijk. In totaal zijn, naast het beschouwen van de drie alternatieven zonder variaties, een aantal relevante varianten te benoemen. Aangezien de meest bepalende (milieu)thema's mobiliteit, akoestiek en luchtkwaliteit zijn, daarbij aangevuld met de door de gemeente Amsterdam uitgedragen ambitie van een duurzame stad, is besloten de varianten ook op deze thema's te baseren. De thema waarbinnen variatie mogelijk is zijn:

§ Variant thema A: Duurzaamheid

Onder dit thema vallen diverse maatregelen die de duurzaamheid van het gebied kunnen verbeteren. Dit past bij de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam. De maatregelen die onder dit thema vallen worden nog nader uitgewerkt, maar te denken valt aan energiezuinige gebouwen, warmte-koudeopslag, etc.

§ Variant thema B: Mobiliteit

Mobiliteit is een van de meest bepalende thema's bij de Zuidas. De variaties/maatregelen die onder dit thema vallen zijn:

- parkeerreductie met 20%
- beïnvloeding van de modal split
- eenrichtingsverkeer
- invoering 30 km/uur
- infrastructurele maatregelen

§ Variant thema C: Positionering functies binnen deelgebieden

De indeling van de deelgebieden ten opzichte van de grote verkeersassen kan leiden tot (te) nadelige effecten voor de luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheidsrisico. In dit thema wordt gekeken in hoeverre het schuiven van functies en bouwblokken een positief effect heeft op deze milieuthema's. Het kan bijvoorbeeld wenselijk zijn de woningen op grotere afstand van de A10 en andere bepalende verkeersroutes te plaatsen.

Deze varianten zijn er op gericht het MER te laten bijdragen aan keuzes die bij de verdere uitwerking van de plannen moeten worden gemaakt. Het MER kan er zo toe bijdragen dat in het plangebied zelf, maar ook in de omgeving een goed woon-, werk- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

Uitgaande van drie alternatieven en drie thema's waarop de varianten gebaseerd zijn is een groot aantal varianten mogelijk. In het MER zal een beperkt aantal logische combinaties van alternatieven en varianten worden onderzocht. De te onderzoeken alternatieven zullen in samenspraak met betrokken stedenbouwers en milieukundigen worden ontwikkeld. Hierbij wordt gebruik gemaakt van informatie over de 'externe milieu-invloeden' (zoals verkeerslawaaï) en van gegevens over de verkeersstructuur en de verkeersafwikkeling. Ook wordt rekening gehouden met de effecten die een toekomstig dok kan hebben.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Conform de huidige m.e.r.-regelgeving dient in een MER onderzoek te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt: het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Gezien de aard van de ontwikkeling van de Zuidas zal het MMA in dit geval bestaan uit een set van aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaamheid.

Indien de richtlijnen na 1 juli 2010 worden vastgesteld geldt het nieuwe wetgevende kader ten aanzien van m.e.r. en is het MMA niet meer verplicht. Echter bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid kan een variant ontwikkeld worden die de rol van het MMA in het MER 'over kan nemen'.

4 Beleidskader en genomen besluiten

4.1 Beleidskader

De besluitvorming omtrent de voorgenomen activiteiten in de Zuidas staat niet op zichzelf. Enerzijds is het Europese, landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid kaderstellend voor de besluitvorming op lokaal niveau. Anderzijds wordt de besluitvorming op gemeentelijk niveau nog gevolgd door verschillende andere besluiten voordat daadwerkelijk met de uitvoering kan worden begonnen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het relevante beleid. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven, voor zover relevant.

Nationaal beleid en wetgeving

- § Wetten: o.a. Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet op de Waterkering, Wet beheer Rijkswaterstaatwerken, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, Wet Luchtkwaliteit, Wet gemeentelijke taken;
- § Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid;
- § Nota's: o.a. Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw, Nationaal milieubeleidsplan 4, Nota Waterbeleid 21e eeuw, 4e Nota Waterhuishouding, Kaderrichtlijn Water.

Provinciaal/regionaal beleid

- § Streekplan Noord-Holland Zuid (2003 en herzien in 2007);
- § Regionale woonvisie (2004).

Lokaal beleid

- § Structuurplan 'kiezen voor stedelijkheid' (2003);
- § Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam (concept 2010)
- § Visie Zuidas (2009);
- § Sociaal Structuurplan 2004 - 2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005);
- § Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008);
- § Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam (2010).

4.1.1 Nationaal beleid

Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functie, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren. Meer specifiek ligt de focus op vier algemene doelen:

- § Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- § Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- § Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- § Borging van de veiligheid.

4.1.2 Provinciaal/ regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2004, herzien in 2007)

Amsterdam neemt binnen het provinciale streekplan een bijzondere positie in. Als uitvloeisel van de gesloten beleidsovereenkomst tussen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders is het gemeentelijke structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' op 17 februari 2004 vastgesteld door Gedeputeerde Staten vastgesteld als uitwerking van het streekplan Noord Holland-Zuid.

In 2010 zal de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040 - Kwaliteit door veelzijdigheid vaststellen.

Regionale Woonvisie (2004)

De Regionale Woonvisie (vastgesteld in december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de 16 gemeenten van de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. De Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal in de Woonvisie staat de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en herstructurering.

De Zuidas geeft invulling aan dit beleid.

4.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' (2003)

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven.

Het gebied Zuidas is in het structuurplan hoofdzakelijk aangemerkt als grootstedelijk kerngebied. Een deel van het gebied maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. De omgeving (en een klein onderdeel) van Zuidas is aangemerkt ten behoeve van grootstedelijk wonen/werken.

Bovenstaande algemene uitgangspunten zijn in het visiedeel voor deelgebieden ook voor Zuidas meer geconcretiseerd (paragraaf 6.7 van het structuurplan). Daarin is aangegeven dat de opgave voor Zuidas bestaat uit het ontwikkelen van een grootstedelijk kerngebied met een internationale top van bedrijven en voorzieningen. Daarmee moet het een belangrijk deel van de stad worden waarmee Amsterdam zich internationaal profileert. Voor die internationale uitstraling is meer nodig dan kantoren, het gaat dan bijvoorbeeld ook om bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter. Zuidas moet verankerd worden in het stedelijke weefsel van de aanliggende buurten. Hierbij is het van belang dat er ook veel ruimte komt voor wonen en voorzieningen. De barrièrewerking en milieuhinder van de omvangrijke infrastructuur moeten worden teruggedrongen. De bereikbaarheid moet verder worden vergroot op alle niveaus. Hiervoor moet ruimte worden gereserveerd, voor zowel weg als rail.

Zuidas wordt in 20 tot 30 jaar ontwikkeld tot een deel van de stad, complementair aan de binnenstad, met een andere kleuring en een ander karakter. Kantoren en internationale voorzieningen, met name op het gebied van cultuur, zullen zorgen voor een divers karakter. Daarnaast zal er worden gewoond, gesport en gerecreëerd. Het grootste deel van de woningbouw zal plaatsvinden na 2010, uitgaande van uitvoering

van het dokmodel op lange termijn.

Het is gewenst dat de infrastructuur in Zuidas grotendeels onder de grond wordt gebracht. Daarmee worden de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het gebied sterk vergroot. De milieuhinder neemt af en de aangrenzende woonbuurten Buitenveldert en Zuid kunnen met langzaam-verkeersroutes met elkaar worden verbonden. Bovendien kan er meer worden gebouwd. Er wordt in de Amsterdamse visie een programma van in totaal 2.000.000 m² gerealiseerd met een menging van 50% wonen en 50% werken. Ook groen en sport spelen een rol in Zuidas. Bestaande sportterreinen worden - in geoptimaliseerde vorm - opgenomen in het nieuwe Drentepark, boven op de infrastructuur. Amstelland en het Amsterdamse Bos gaan meer bijdragen aan de kwaliteit en uitstraling van Zuidas, door het verbeteren van groene routes en de aanleg van ondersteunende voorzieningen in en aan het groen.

Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam (concept 2010)

De structuurvisie Amsterdam 2040 vervangt het vigerende structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' uit 2003. Omdat over de structuurvisie Amsterdam 2040 op de hoofdpunten besluitvorming heeft plaatsgevonden kan het beleid uit deze structuurvisie als leidend worden beschouwd. De hoofdpunten uit de structuurvisie zijn:

- § Amsterdam wil 70.000 woningen in de stad bijbouwen om de bevolkingsgroei in de stad te accommoderen.
- § Het centrumgebied zal zich verder uitrollen richting de ring A10.
- § Een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersnet moet het centrum van de metropool verbinden met zijn omgeving.

Aan de ontwikkeling van de Zuidas wordt in de structuurvisie een aparte paragraaf (6.1) gewijd. Het doel is de Zuidas zo te ontwikkelen dat het niet alleen hét deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling is, er zal ook op grote schaal gewoond worden in verschillende prijsklassen en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken.

Amsterdam is al de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor de Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen. Toonaangevende bedrijven en instellingen, zoals de Vrije Universiteit met haar universitair medisch centrum dragen hier volop aan bij.

De plannen voor de Zuidas voorzien na 2015 ook in een uitbreiding en het ondergronds brengen van een deel van de A10 en de spoor- en metrolijnen, waarmee er meer kwalitatief hoogwaardige ruimte ontstaat.

Daarnaast wordt in de structuurvisie ook aandacht besteed aan de mogelijke consequenties van het binnenhalen van de Olympische Spelen in 2028. De Zuidas zou hier qua verkeersknooppunt een belangrijke rol in kunnen spelen. In het MER zal indien hier meer duidelijkheid over bestaat kort kwalitatief op ingegaan worden.

Visie Zuidas (2009)

In de Visie Zuidas 2009 staat dat de Zuidas zich zal ontwikkelen tot een duurzame en succesvolle internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De voorgenomen activiteiten leveren een zeer wezenlijke bijdrage aan de ambitie. De ambitie

voor de Zuidas vertaalt zich in de volgende uitgangspunten, die voor de voorgenomen activiteiten gelden als randvoorwaarden:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar:

- § Topvoorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, horeca en detailhandel
- § Eigentijdse architectuur
- § Hoogwaardige inrichting openbare ruimte
- § Gebouwen met voldoende flexibiliteit

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig:

- § Bouwen in hoge dichtheid
- § Een menging van functies, met een evenwichtige verdeling van wonen, werken en voorzieningen
- § Openbare ruimte nodigt uit om te ontmoeten (maaiheldstad)
- § Een plintinvulling die bijdraagt aan de levendigheid

Duurzaam: efficiënt en verantwoord:

- § Ontsluiting van het gebied die geen claim legt op omliggende woonbuurten en optimaal gebruik laat maken van OV- en fietsontsluiting. Doorgaande routes voor langzaam verkeer worden met name bij de stations verbeterd met sociale veiligheid als belangrijk aandachtspunt
- § Aansluiting op de kwaliteiten in de omgeving
- § Een ruimtelijke structuur die flexibiliteit van programma biedt en zorgt voor optimale afscherming van geluid.
- § Gebouwen die een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen van Zuidas

Sociaal Structuurplan 2004 - 2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005)

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 en participeren in de samenleving via werk, enscholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
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).

In de Zuidas wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten.

Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008)

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen. Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties 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 kencijfers, 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.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam (2010)

De Amsterdamse richtlijn met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam (Amendement C - Gemeentebblad afd. 1, nr. 148). Ook landelijke regelgeving (Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit) vormt aanleiding voor het opstellen van de richtlijn. Het beschermen van de volksgezondheid vormt namelijk een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

De volgende punten zijn van belang:

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, worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd.
2. Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg worden geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing geprojecteerd.
3. 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 men verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de GGD.
4. De richtlijn heeft in beginsel alleen betrekking op nieuwe situaties en niet op bestaande bebouwing.
5. De richtlijn geldt alleen voor de centrale stad. In het kader van de nieuwe structuurvisie wordt bekeken of de werking van de richtlijn kan worden uitgebreid naar de stadsdelen zodat de centrale stad en de stadsdelen zoveel mogelijk handelen vanuit hetzelfde beleidskader en dezelfde uitgangspunten.

5 Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling

5.1 Inleiding

Om de effecten van de voorgenomen activiteiten in de Zuidas op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten in het plan- en studiegebied vergeleken met de referentiesituatie. Belangrijke aandachtspunten zijn gezien de ligging en de kenmerken van het project onder andere mobiliteit, geluid en akoestiek.

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per (milieu)thema is een beknopte beschrijving van de huidige situatie beschreven. Hierbij is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot en met het jaar 2020 met een eventuele doorkijk naar 2030. De basis voor deze autonome ontwikkelingen zijn de vastgestelde beleidskaders en ruimtelijke ontwikkelingen. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

5.2 Verkeer en vervoer

De Zuidas is een druk vervoerknooppunt. De A10 - Ringweg Zuid, diverse wegen die onderdeel maken van het Amsterdamse hoofdwegennet, (HSL)station Zuid, station RAI voor metro en trein en diverse opstappunten voor de tram. Daarnaast spelen er diverse ontwikkelingen met betrekking tot aanpassing van het openbaar vervoer en de diverse wegen.

Autoverkeer

De Zuidas in het Regionaal Verkeer en Vervoerplan van de gemeente Amsterdam als belangrijk infrastructureel knooppunt benoemd (RVVP, 2004). Op dit moment treedt vooral op de A10 - Ringweg Zuid congestie op, maar ook op de Mahlerlaan en de De Boelelaan staat het verkeer regelmatig vast. De overige wegen kunnen het verkeer in de autonome situatie redelijk tot goed aan.

In de omgeving zijn diverse projecten met betrekking tot het autoverkeer die invloed hebben op de verkeersstromen bij de Zuidas, zie figuur 5. Het betreft de realisatie van spitsstroken op de A4/A10/A2 (korte termijn) en de uitbreiding van de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere (lange termijn). Daarnaast is uiteraard de mogelijke ontwikkeling van het Dok met het ondergronds brengen van onder andere de A10, hetgeen invloed heeft op de verkeersstromen, aangezien ook de capaciteit van de A10 dan aangepast kan worden. Benadrukt wordt dat het Dok geen onderdeel uitmaakt van de autonome ontwikkeling.

Openbaar vervoersnetwerk

Treinnetwerk

De Zuidas is een knooppunt van diverse openbaar vervoersmodaliteiten. Tram, bus, metro en treinverbindingen komen samen in de Zuidas. Momenteel liggen de stations RAI en Amsterdam-Zuid bovengronds. In de toekomstige situatie wordt het spoor, zowel voor de Hoge Snelheidstrein als conventionele trein, voor een deel ondergronds gebracht met globaal dezelfde ligging als in de huidige situatie.

Het project OV-SAAL (Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad) betreft diverse maatregelen om de kwaliteit van het spoor te verbeteren om zo de mainport

Schiphol/Amsterdam op een juiste wijze te verbinden met het achterland. Een ander project dat invloed heeft op de vervoerstromen in de Zuidas is het gebruik van de HSL Zuid, waarbij de Zuidas een van de stations is.

Metro

Het huidige netwerk van metrolijnen, waarbij op de Zuidas 2 haltes zijn (Zuid/WTC en RAI) wordt in circa 2017 uitgebreid met de Noord-Zuidlijn. Hierdoor komen twee metrostations bij: De Boelelaan en Europaplein.

Tram en bus

In de Zuidas zijn reeds veel haltes voor tram en bus aanwezig. Er wordt gestreefd naar vrije bus- en/of trambanen. Daarnaast dient het netwerk van haltes op termijn te voldoen aan het criterium van een maximale loopafstand van 400 meter naar een halte toe.

Fiets

In en rondom het plangebied zijn diverse mogelijkheden het gebied per fiets te bereiken. In het MER wordt hier nader op ingegaan.

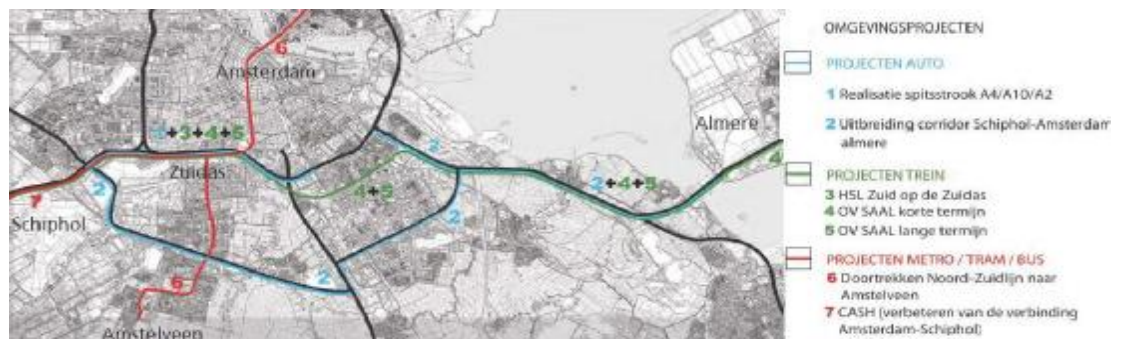
Parkeren

Zoals in hoofdstuk vier is aangegeven zijn parkeernormen vastgelegd in de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008). De normen voor kantoren en bedrijven zijn 1 parkeerplaats bij 250 m² b.v.o. op A-locaties en 1 parkeerplaats bij 125 m² op B-locaties. Voor woonfuncties zijn geen normen opgelegd en voor overige functies gelden specifieke normen, die aangepast zijn op basis van de CROW-parkeerscijfers.

Ten aanzien van de Zuidas is de ambitie om 20% reductie op de huidige parkeernormen te realiseren. Dit moet mogelijk zijn, omdat er veel alternatieven zijn voor de auto in en rondom de Zuidas.

Verdere geplande ontwikkelingen

Naast de autonome ontwikkelingen zijn er ook ontwikkelingen die nog niet formeel zijn vastgelegd, maar welke wel een duidelijke impact hebben op de toekomstige situatie. Ten eerste is dit het onder de grond brengen van de infrastructuur. Hiervoor worden reeds studies uitgevoerd. Het onder de grond brengen van de infrastructuur levert een hoop leefbaarheidswinst op. Daarnaast kan bij deze reconstructie ook de infrastructuur geoptimaliseerd worden, zodat de ontsluiting verbetert. In figuur 5 zijn de diverse (autonome) ontwikkelingen weergegeven.



figuur 5 Overzicht van de diverse (autonome) ontwikkelingen met impact op het verkeer en vervoer bij de Zuidas

5.3 Milieu

5.3.1 Woon- en leefomgeving

Geluid

In de Zuidas bevinden zich meerdere geluidzones als gevolg van de A10 - Ringweg Zuid en het spoor. De geluidhinder als gevolg van de A10 - Ringweg Zuid is hierbij dominant. De geluidzone voor de A10 - Ringweg Zuid is 350 meter, uitgaande van drie of vier rijstroken (Wet geluidhinder).

De geluidbelasting dient alleen berekend te worden op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen (waaronder universiteiten) en medische voorzieningen. Kantoren zijn geen geluidsgevoelige objecten en hoeven niet getoetst te worden aan de geluidnormen. Geluidsgevoelige objecten waar sprake is van een dove gevel of vliesgevel hoeven ook niet getoetst te worden aan de geluidsnormen.

Voor de geluidbelasting geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de weg en van 55 dB (voor woningen, voor scholen en medische voorzieningen geldt 53 dB) voor het spoor. Als deze voorkeursgrenswaarden overschreden worden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidshinder een hogere waarde (onthefving op de geluidbelasting) worden verleend door Burgemeester en Wethouders. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn. Het Amsterdamse geluidbeleid (2007) geeft aan dat voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend in principe dienen te beschikken over een stille zijde.

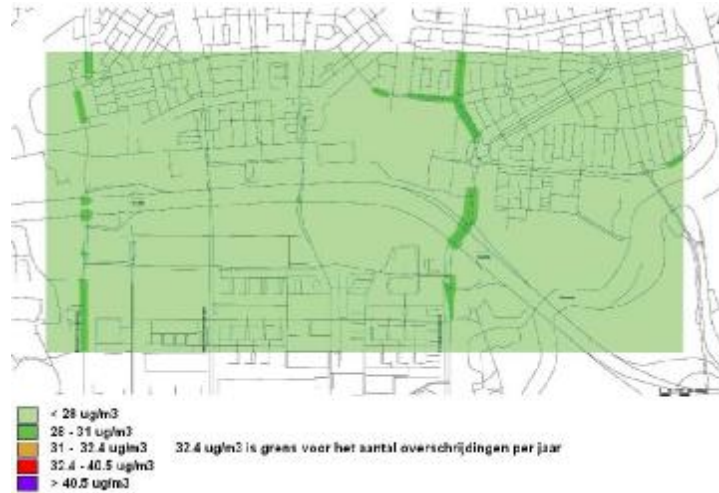
Voor een aantal reeds uitgevoerde projecten binnen de Zuidas zijn in het verleden hogere waarden vastgesteld. Dit betreft onder andere de locatie bij het stadsdeelkantoor, waar ook woningen zijn gerealiseerd en de ROC-vestiging.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt (naast de achtergrondconcentraties) met name bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, NO_2 en PM_{10} , door het verkeer. In figuur 6 is de concentraties NO_2 voor 2015 weergegeven. In 2015 moet voldaan worden aan de grenswaarden. De concentraties NO_2 liggen in 2015 ruim onder de grenswaarden.



figuur 6 Concentraties NO_2 Zuidas autonome situatie 2015



figuur 7 Concentraties PM₁₀ Zuidas autonome situatie 2010

Voor de luchtkwaliteit in het plangebied is ook de Amsterdamse richtlijn inzake gevoelige bestemmingen van belang. Hierbij geldt dat bij snelweg en stedelijke wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal afstanden ten aanzien van gevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen, e.d.) moeten worden aangehouden. Voor snelweg geldt een zone van 300 meter en voor drukke stedelijke wegen een zone van 50 meter. In het MER wordt bekeken of er gevoelige bestemmingen binnen deze zones vallen en zo ja wat de motivatie is om af te wijken van de gemeentelijke richtlijnen.

De Zuidas en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Sinds 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Dit programma bevat een set generieke en lokale maatregelen waardoor de luchtkwaliteit verbetert. Daarnaast zijn in het NSL ook diverse projecten opgenomen, die een grote impact op de luchtkwaliteit (kunnen) hebben. Van deze projecten is reeds berekend dat deze uitgevoerd kunnen worden, mits de projecten zich houden aan de aangegeven m² b.v.o. en aantal woningen.

De Zuidas is als project opgenomen in het NSL. In de tabel met projecten heeft het nummer 724 en is beschreven als Zuidas (flanken). Als programma voor de flanken is opgenomen:

- § 1.100.000 m² b.v.o kantoren
- § 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)

In tabel 2 zijn de bedrijfsvloerooppervlaktes opgenomen voor de geplande ontwikkelingen. Voor de kantoren en woningen is sprake van een overschatting van het aantal b.v.o. in het NSL, echter de m² voor voorzieningen zijn niet meegenomen in het NSL.

Er mogen wijzigingen doorgevoerd worden in het project ten opzichte van wat in het NSL vermeld staat. Deze wijzigingen mogen echter niet leiden tot een toename van meer dan 0,1 µg/m³. Door middel van het toepassen van enkele vuistregels kan dit bepaald worden. Deze bepaling vindt plaats in de beginfase van het MER.

Externe veiligheid

Over de A10 - Ringweg Zuid vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De maximale Veiligheidszone gemeten vanaf het midden van de weg is, conform bijlage 5 van de Circu-

laire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is 0 meter. Tot 2020 neemt deze Veiligheidszone niet toe, omdat het Basisnet Weg, waaruit deze 0 meter afkomstig is, reeds uitgaat van 2020. Naast de weg is ook een hogedruk aardgasleiding aanwezig in het oosten van het plangebied. De leiding heeft geen risicocontour. Hier wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat uit berekeningen voor de Zuidas van ingenieursbureau Aviv (2007, 2009) blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico op de gehele route wordt overschreden. In de toekomstige situatie zorgen de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor invloed op dit groepsrisico.

Overige hinderaspecten

Door verkeer kan ook hinder aanwezig zijn op het gebied van:

- § Trillingen
- § Licht
- § Hittestress

Deze aspecten worden in het MER nader onderzocht middels een kwalitatieve analyse

5.3.2 Natuurlijk milieu

Bodem en grondwater

Op grond van historische gegevens is het de verwachting dat er geen grootschalige bodemverontreinigingen voorkomen in het gehele gebied, zie onder andere bij referenties achterin deze startnotitie. Op grond van ervaringen in de al in ontwikkeling zijde gebieden in de Zuidas is bekend dat de bodem over het algemeen niet of in lichte mate verontreinigd is met op een enkele locatie een ernstige verontreiniging, zie figuur 8. Het grootste gedeelte kan echter geclassificeerd worden als klasse 1A, hetgeen overeenkomst met geen of lichte verontreiniging.



figuur 8 Bodemkwaliteit Amsterdam (2010)

In de nabijheid van Zuidas zijn geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden gelegen.

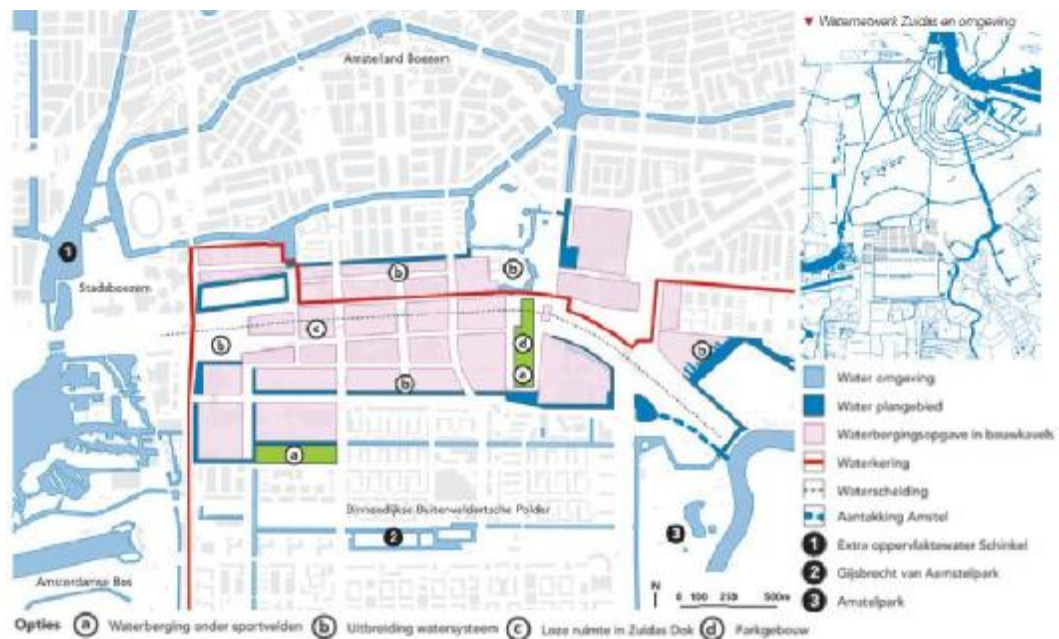
Water

In figuur 9 is het waternetwerk waar de Zuidas onderdeel van uitmaakt weergegeven. In het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (2006) is een Integrale Keur met betrek-

king tot het beschermen van wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. De aanleg van verhard oppervlak betekent tot een grotere belasting van het oppervlakte-watersysteem en/of rioleringsysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

Om wateroverlast binnen en buiten de Zuidas te voorkomen is een stand-still beginsel het uitgangspunt. Ingezet wordt in eerste instantie op het vasthouden van het gevallen regenwater, zie ook opties in figuur 9.

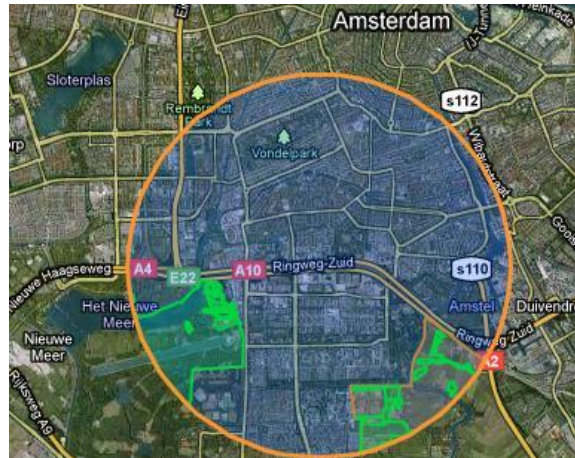
Vanwege de mogelijkheid tot ondergrondse bebouwing (parkeren) zijn, naast de andere waterhuishoudkundige aspecten, de grondwatereffecten een belangrijk thema binnen het MER.



figuur 9 Waterstructuur Zuidas en omgeving (2009)

Ecologie

Natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het landelijk netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones, worden niet doorsneden door de Zuidas en ook niet bij de voorgenomen ontwikkelingen, zie figuur 10. Wel zijn ten westen van het VU/VUmc terrein gronden gelegen die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur. Hetzelfde geldt voor EHS-gebieden ten zuidoosten van het plangebied. Natura2000-gebieden liggen verder weg, waardoor deze in de beoordeling niet meegenomen hoeven te worden. In de diverse plangebieden zijn broedende vogels, eekhoorns, foeragerende vleermuizen en de bittervoorn waargenomen en beschreven in de diverse onderzoeken. In het MER dienen de effecten op flora en fauna nader onderzocht te worden.



figuur 10 Ecologische hoofdstructuur (groen) ten opzichte van de Zuidas (Alterra, 2010)

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Het gebied van de Zuidas heeft geen bijzondere landschappelijke waarden, anders dan die gebruikelijk zijn voor stedelijk gebied. Het gebied is zowel in het nationale als het provinciale en gemeentelijke beleid aangewezen als een stedelijk te ontwikkelen gebied met hoge potenties. Het is de bedoeling om in het gebied een nieuw, levendig stadscentrum te creëren met een mix aan gebruikersgroepen en een aantrekkelijke openbare ruimte.

Ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie geldt dat er in het gebied geen bijzondere archeologische of cultuurhistorische waarden voorkomen (beoordelingsnotitie m.e.r., 2007).

5.4 Ruimtelijke ordening

In Amsterdam vinden naast de ontwikkeling bij de flanken en het VU en VUmc meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Er kunnen relaties bestaan tussen deze ontwikkelingen onderling. In het MER wordt op deze relaties beknopt kwalitatief ingegaan.

6 Mogelijke gevolgen voor het milieu

6.1 Focus in dit MER

6.1.1 Mogelijke effecten

De mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten bij de flanken kunnen als volgt worden ingedeeld:

- effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied;
- effecten van de ontwikkelingen buiten het plangebied;
- effecten van buiten het plangebied op de toekomstige werk-, woon- en leefomgeving in het plangebied.

Effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied

Hierbij gaat het om de effecten die de voorgenomen activiteit kan hebben op bestaande waarden (zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarde) en functies in het plangebied. Omdat het bij de flanken gaat om een plangebied in een stedelijke omgeving is de bestaande waarde van het plangebied klein. Hierdoor zijn de effecten van de ontwikkelingen voor natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie niet relevant. In het MER zal dit daarom een ondergeschikte rol spelen. Naar verwachting is wel aandacht nodig voor de mogelijke effecten van de ontwikkeling op de waterhuishouding.

Effecten van ontwikkelingen buiten het plangebied

Effecten van ontwikkelingen buiten het plangebied hebben voornamelijk betrekking op verkeer, luchtkwaliteit en geluid. Ontwikkelingen die mogelijk invloed hebben op deze thema's betreffen bijvoorbeeld de plannen bij VU/VUmc. Daarnaast kunnen ook infrastructurele aanpassingen een tijdelijk of permanent effect hebben op deze milieuthema's.

Effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving

De voorgenomen activiteiten hebben effecten op de omgeving. Zo zorgt de Zuidasontwikkeling voor effecten op luchtkwaliteit, geluid, verkeer en mogelijk op de EHS. Deze effecten worden in het MER gedetailleerd onderzocht.

Toekomstige werk-, woon- en leefomgeving in het plangebied

In het plangebied zullen functies worden verplaatst en nieuwe functies worden toegevoegd. Het gaat hierbij deels om functies die gevoelig zijn voor geluidhinder, luchtkwaliteit en die van belang kunnen zijn in het kader van externe veiligheid.

Voor de flanken van de Zuidas is met name infrastructuur en de verkeersbelasting van belang voor de toekomstige kwaliteit van de leefomgeving in het plangebied.

6.1.2 Nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten

In het MER ligt de nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten op en als gevolg van de voorgenomen activiteiten. De effecten van de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen activiteiten hebben een impact op het onderliggend wegennet, alsmede op luchtkwaliteit en de geluidbelasting. De ontwikkelingen in de flanken zijn direct langs

de A10 gelegen en in de huidige situatie is reeds sprake van een hoge verkeersbelasting voor de wegen. Daarnaast zijn op diverse plaatsen hogere geluidswaarden verleend. In het MER wordt de inpasbaarheid van de voorgenomen activiteiten voor de verkeersgerelateerde effecten centraal gesteld.

6.1.3 Samenhang met m.e.r. VU en VUmc

Zoals in de diverse hoofdstukken reeds is aangegeven bestaan er diverse verbanden tussen de flanken in de Zuidas en VU en VUmc. Voor beide ontwikkelingen worden separate m.e.r.-procedures doorlopen. Echter ook hier bestaat voor de diverse uit te voeren onderzoeken een grote samenhang. Zo wordt er gebruik gemaakt van hetzelfde verkeersmodel, waarbij beide ontwikkelingen meegenomen worden. Vanuit dit verkeersmodel worden de effecten op het onderliggend wegennet met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidbelasting bepaald. Zoals in paragraaf 6.1.2 is vermeld ligt op deze thema's de nadruk in het MER.

De overige milieuthema's, zoals archeologie, ecologie, bodem en water zijn meer locatiegebonden, waardoor hier de aanwezige samenhang minder van belang is.

6.2 In het MER te onderzoeken milieugevolgen

6.2.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader

Effectbeschrijving

In deze startnotitie is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name verkeer, geluid, lucht en externe veiligheid. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Beoordelingskader

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 4 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen. In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

tabel 4 beoordelingskader MER: thema's en aspecten

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Ruimtelijke ordening en economie	Wonen, werken en recreatie

Thema	Aspect
Bodem en water	Bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden, beschermde soorten, ecologische relaties
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Archeologische waarden, verwachtingswaarden, cultuurhistorische waarden, stedelijk landschap en barrièrewerking
Overige hinderaspecten	Trillingen, lichthinder, hittestress, kabels en leidingen

6.2.2 Verkeer en vervoer

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modelexercities. Hiervoor wordt het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam gebruikt. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2020. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de bepalende routes in het studiegebied. Hiervoor wordt een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen dat toeneemt.

In het MER worden ook de aspecten bereikbaarheid en verkeersveiligheid nader onderzocht. Bepalend is in eerste instantie de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen.

6.2.3 Geluid

Voor het aspect geluid wordt ten behoeve van het MER een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt vooral aandacht besteed aan wegverkeersgeluid en spoorweggeluid. In het MER zal met behulp van het geluidmodel inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de ontwikkeling zijn op geluidbelasting door wegverkeer in het studiegebied (welke wegen worden beïnvloed, hoe groot is die invloed, welke geluidbelasting treedt bij de verschillende alternatieven op). Bij deze berekeningen wordt de bandbreedte van de totale ontwikkeling, die tot uiting komt in de alternatieven, in beschouwing genomen.

Voor de situatie in het plangebied zelf wordt de aandacht die in het MER aan dit aspect wordt besteed afgestemd op de mate van concreetheid van de ontwikkeling. Dit kan per deelgebied verschillen: sommige deelgebieden komen pas later in ontwikkeling. Voor de deelgebieden die pas in later stadium in een bestemmingsplan worden opgenomen zal in dit MER globaal aandacht worden besteed aan de geluidniveaus in dat deelgebied zelf. Dit impliceert overigens dat voor deze deelgebieden bij de verdere uitwerking nader akoestisch onderzoek nodig zal zijn. Dat kan dan plaatsvinden in het kader van de dan te volgen bestemmingsplanprocedure.

6.2.4 Luchtkwaliteit

In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de voorgenomen activiteit voor zover nodig berekend. Ten behoeve hiervan zal in het MER een analyse worden opgenomen van de manier waarop de Zuidas is meegenomen in het NSL. Het MER zal ingaan op eventuele verschillen

en waar nodig zullen (model)berekeningen worden uitgevoerd. Alle stoffen, zoals genoemd in hoofdstuk vijf, titel 5.2 van de Wet milieubeheer worden hierbij beschouwd, al zijn de stoffen stikstofdioxide en fijn stof het meest kritisch.

6.2.5 Externe veiligheid

In het MER wordt het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat thans over de A10 en door diverse buisleidingen gaat beschouwd. Hierbij wordt zowel de plaatsgebonden risicocontouren en het groepsrisico beschouwd. Bij de doorkijk naar het dok wordt ook de veranderende externe veiligheids situatie kort kwalitatief beschouwd.

6.2.6 Ruimtelijke ordening en economie

In impact van de voorgenomen activiteiten worden beknopt kwalitatief beschouwd op sociale veiligheid, lokale bereikbaarheid en barrièrewerking van de A10.

6.2.7 Water en bodem

In het kader van het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aanleg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap.

De voorgenomen ontwikkelingen hebben mogelijk effect op de bodemopbouw. Voor de realisatie moet grondverzet plaatsvinden.

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen van bodem en/of grondwater aanwezig zijn en hoe daarmee wordt omgegaan.

6.2.8 Ecologie

De voorgenomen activiteiten bij de flanken hebben naar verwachting geen of weinig effect op de natuur met de bijbehorende aspecten: ruimtebeslag, verstoring en versnippering.

In het MER wordt hier nader op ingegaan.

6.2.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De voorgenomen activiteiten hebben effect op het (stedelijke) landschap. Er is effect op de visuele kwaliteit te verwachten. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op het aanwezige (stedelijke) landschapen en op karakteristieke elementen. In het MER wordt ook aandacht besteed aan barrièrewerking als gevolg van de aanwezigheid van de A10.

In het MER zal ook het effect van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) en archeologie worden beschreven.

6.2.10 Overige milieuaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen, licht en kabels, hittestress en leidingen in het MER beschreven (kwalitatief).

Bijlage I : De vigerende bestemmingsplannen en toegestane functies

Hieronder wordt per deelgebied van het project Zuidas het planologisch kader voor zover het betreft de nu geldende bestemmingsplannen weer gegeven. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren diverse planologische besluiten genomen op grond waarvan, los van het bestemmingsplan, bouwvergunningen zijn mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om vrijstellingen en projectbesluiten. Deze zijn in onderstaand overzicht buiten beschouwing gelaten.

Ten zuiden van de A10

Ten zuiden van de A10 geldt overwegend het bestemmingsplan Buitenveldert (uit 1973). Voor een beperkt gebied ten zuiden van station Zuid WTC geldt bestemmingsplan Karel Lotsyiaan (uit 1994), opgesteld ten behoeve van het hoofdkantoor van de ABN-AMRO

Deelgebied Kenniskwartier Noord:

De gronden gelegen binnen het projectgebied Kenniskwartier Noord zijn op grond van het *bestemmingsplan Buitenveldert* overwegend bestemd ten behoeve van doeleinden van recreatie, en dan met name sportterreinen en openbaar groen.

Deelgebied Mahler:

- Voor een beperkt gebied ten zuiden van station Zuid WTC geldt *bestemmingsplan Karel Lotsyiaan* (uit 1994), opgesteld ten behoeve van het hoofdkantoor van de ABN-AMRO. Dit bestemmingsplan is partieel herzien (in 1997) o.a. ten behoeve van ene uitbreiding van het maximaal toelaatbaar programma tot maximaal 90.000 m2 bvo kantoren (excl. parkeren).
- De gronden gelegen binnen het projectgebied Kenniskwartier Noord zijn verder, voor zover vallend onder *bestemmingsplan Buitenveldert*, overwegend bestemd ten behoeve van doeleinden van recreatie, en dan met name sportterreinen en openbaar groen.

Deelgebied Gershwin:

Op het gehele gebied is *bestemmingsplan Buitenveldert* van toepassing. De gronden gelegen binnen het projectgebied Kenniskwartier Noord zijn overwegend bestemd ten behoeve van doeleinden van recreatie, en dan met name sportterreinen en openbaar groen.

Deelgebied Ravel:

Op het gehele gebied is *bestemmingsplan Buitenveldert* van toepassing. De gronden gelegen binnen het projectgebied Kenniskwartier Noord zijn overwegend bestemd ten behoeve van doeleinden van recreatie, en dan met name sportterreinen en openbaar groen.

Deelgebied Vivaldi (incl. Parkrand):

Op grond van het *bestemmingsplan Buitenveldert* gelden voor de gronden binnen het project Zuidas bekend onder de naam Vivaldi, en die zijn gelegen tussen het Amaliapark, Ringweg A10, Europaboulevard en de De Boelelaan, overwegend de volgend bestemmingen:

- Bedrijfsgebouwen;
- Openbare gebouwen of gebouwen met een bijzondere bestemming;
- Kantoorgebouwen.

Ten noorden van de A10

Voor het gebied ten noorden van de A10 dat valt onder het projectgebied Zuidas geldt een aantal bestemmingsplannen, deels partieel herzien.

Deelgebied Fred Roeskestraat:

Voor de gronden binnen Zuidas bekend onder de gebiedsaanduiding Fred Roeskestraat, gelegen tussen het Zuider Amstelkanaal in het noorden en noordoosten, de Amstelveenseweg in het westen en de begraafplaats Zorgvlied in het zuiden, gelden de volgende bestemmingsplannen:

- *Scholenstrook Fred Roeskestraat* (uit 1998); Binnen de geldende bestemmingen wordt qua bebouwing hoofdzakelijk voorzien in onderwijs. Het maximaal programma wordt bepaald door de bouwvoorschriften.
- *Kop Fred Roeskestraat* (uit 1999) voor het meest westelijke deel; Binnen de geldende bestemming worden kantoren mogelijk gemaakt. Het maximaal programma wordt bepaald door de bouwvoorschriften.
- *Zuidstrook* (uit 1991) voor de strook ten zuiden van de Fred Roeskestraat; Binnen het bestemmingsplan is het bestaande uitvaartcentrum mogelijk. Daarbij kent het bestemmingsplan voor de locatie op de hoek Amstelveenseweg – Fred Roeskestraat een bestemming ten behoeve van kantoren, met daaronder een parkeergarage. Het maximaal programma op deze plek bedraagt 6.500 m² bvo kantoren excl. parkeren.

Deelgebied Rechtbank e.o.:

Voor de gronden binnen Zuidas bekend onder de gebiedsaanduiding Rechtbank e.o., gelegen tussen de begraafplaats Zorgvlied in het westen, de Fred Roeskestraat in het noorden, de Parnassusweg in het oosten en de A10 in het zuiden, geldt het bestemmingsplan:

- *Prinses Irenestraat e.o.* (uit 1981); Qua programma voorziet het bestemmingsplan hoofdzakelijk in openbare gebouwen en gebouwen met een bijzondere bestemming, waarbij het gaat om een rijksverzamelgebouw (max. 37.000 m²), het kantongerecht (max. 9.300 m²) en een kindertehuis (max. 6.500 m²). Daarbij is een tuincentrum toegestaan.
- Incl. een *eerste gedeeltelijke herziening* (uit 1985) ten behoeve van een uitvaartcentrum: De herziening voorziet uitsluitend in een uitvaartcentrum, met een maximaal oppervlak van 1.550 m².

Deelgebied Strawinsky:

Het gebied Strawinsky kent een noordzone, en een zuidzone. Er geldt echter één integraal startbesluit.

Voor de gronden binnen Zuidas bekend onder de gebiedsaanduiding *Strawinsky noord*, gelegen tussen de Parnassusweg in het westen, de Prinses Irenestraat in het noorden, de Beethovenstraat in het oosten en de Strawinskylaan in het zuiden, geldt het bestemmingsplan:

- *Prinses Irenestraat e.o.* (uit 1981); Het bestemmingsplan voorziet voor wat betreft bouwprogramma in kantoorbebouwing, in vier afzonderlijke bouwvolumes van 11.100 m², 8.000 m², 5.700 m² en 6.000 m² (van west naar oost) excl. parkeervoorzieningen.
- Incl. een *tweede gedeeltelijke herziening* (uit 1988); De herziening heeft met name betrekking op parkeervoorzieningen (bebouwing en normen).

Voor de gronden binnen Zuidas bekend onder de gebiedsaanduiding *Strawinsky zuid*, gelegen tussen de Parnassusweg in het westen, de Strawinskylaan in het noorden, de

Beethovenstraat in het oosten en de A10 in het zuiden, gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Prinses Irenestraat e.o. (uit 1981); Het bestemmingsplan voorziet voor wat betreft bouwprogramma in kantoorbebouwing voor de kavel ten westen van de Eduard van Beinumstraat met een maximaal bouwvolume van 67.000 m², excl. parkeervoorzieningen.
- incl. een vierde gedeeltelijke herziening (uit 1988); Het programma wordt met de herziening niet noemenswaardig herzien.
- Zuidplein (uit 1999); Het bestemmingsplan voorziet voor wat betreft bouwprogramma in stedelijke functies voor het gebied ten oosten van de Eduard van Beinumstraat. Het gaat om een wereldhandelscentrum (in totaal 138.000 m²) met publieksvoorzieningen (totaal max. 5.000 m²), waaronder detailhandel (max. 3.350 m²) excl. parkeervoorzieningen.

Deelgebied Beethoven:

Voor de gronden binnen Zuidas bekend onder de gebiedsaanduiding Beethoven, gelegen tussen de Beethovenstraat in het westen, de Prinses Irenestraat in het noorden en oosten, het Beatrixpark in het oosten en de A10 in het zuiden, gelden hoofdzakelijk de volgende bestemmingsplannen:

- *Zuideramstelkanaal UP in hoofdzaak* (uit 1953); Op basis van het bestemmingsplan is een deel van het gebied bestemd voor woonhuizen en andere gebouwen, waarbij in het raadsbesluit expliciet onderwijsvoorzieningen zijn genoemd. Het UP kent geen bouwingsregeling. Daarvoor dient te worden teruggevallen op de bouwverordening.
- *RAI e.o.* (uit 1988); Het bestemmingsplan kent voor zover het betrekking heeft op gronden die gelegen zijn binnen projectgebied Beethoven geen relevant bouwprogramma. Er is sprake van een groenbestemming, met de mogelijkheid van een gemeentewerf.

Deelgebied RAI:

Voor het gehele RAI-gebied geldt het bestemmingsplan RAI e.o. (uit 1988).

Binnen het bestemmingsplan wordt qua bebouwing hoofdzakelijk voorzien in Tentoonstellings- en congresruimte. Het maximaal programma wordt bepaald door de bouwvoorschriften.

Deelgebied Kop Zuidas:

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 21 januari voor dit deelgebied een bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet in een programma van 230.450 m² brutovloeroppervlak binnen het plangebied, waarvan max. 83.000 m² brutovloeroppervlak kantoren en max. 60.000 m² brutovloeroppervlak wonen. Het bestemmingsplan heeft nog geen onherroepelijke status.