



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Ruimtelijke motivering

**Vervangende nieuwbouw
parkeergarage t.b.v. Atrium Zuidas
25 juni 2014**

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	25 juni 2014

Vervangende nieuwbouw parkeergarage t.b.v. Atrium Zuidas

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

Inhoud

1.	Voornemen tot afwijkingsvergunning	5
2.	Bestaande situatie	7
3.	Voorgenomen ontwikkeling	8
4.	Juridisch – planologisch kader	10
5.	Beleidskader	12
6.	M.e.r.-beoordeling	17
7.	Verkeerskundige aspecten	17
8.	Geluid	18
9.	Luchtkwaliteit.....	18
10.	Bodem	19
11.	Water	20
12.	Cultuurhistorie en archeologie.....	23
13.	Flora en fauna	24
14.	Externe veiligheid	26
15.	Kabels en leidingen	26
16.	Economische uitvoerbaarheid.....	26
17.	Toekomstige ontwikkelingen locatie Atrium.....	27
	Bijlagen:	28

1. Voornemen tot afwijkingsvergunning

Op 9 juli 2012 is de Structuurvisie ZuidasDok vastgesteld. Deze Structuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het project ZuidasDok. Het project heeft onder andere betrekking op een uitbreiding van de A10 met extra rijstroken, waarbij ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas de A10 ondergronds wordt gebracht.

In vervolg op de vaststelling van de structuurvisie is gewerkt aan een ambitiedocument voor ZuidasDok. Dit document is te beschouwen als nadere uitwerking van de Structuurvisie ZuidasDok. Het geeft richting aan de ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige ontwikkelingen, alsmede aan de infrastructurele ontwikkeling van ZuidasDok. Momenteel wordt gewerkt aan een verdere concretisering van de plannen, waarna naar verwachting begin 2015 een ontwerp Tracébesluit ter inzage zal worden gelegd. Volgens planning zal eind 2015 met de werkzaamheden worden begonnen.

In verband met de voorgenomen ontwikkeling van ZuidasDok zal een aantal bestaande voorzieningen moeten worden verplaatst. Deze zijn momenteel gevestigd daar waar straks uitbreiding van de A10 is voorzien. Het betreft onder andere de bestaande parkeervoorzieningen van het Atrium. Het gebruik van de huidige parkeervoorziening zal eind 2015 worden beëindigd. Ten einde voor die tijd een vervangende parkeervoorziening te hebben gerealiseerd, is momenteel in overleg met de eigenaar van het Atrium een bouwplan voor een nieuwe parkeergarage in voorbereiding.

Deze vervangende parkeervoorziening wordt voorzien op de locatie van het bestaande Atrium, rondom de bestaande kantoorbebouwing. Het gaat om vervanging van het bestaande aantal door het Atrium in gebruik zijnde parkeerplaatsen van 547.

Het geldende bestemmingsplan staat de positionering van de vervangende parkeervoorziening op de beoogde locatie niet toe. 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.

De parkeervoorziening betreft een bij het Atrium behorend bouwwerk. Op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2o Wabo jo. art. 4, lid 1 onder a, bijlage II Bro kan daarvoor in afwijking van het geldende bestemmingsplan een omgevingsvergunning (hierna afwijkingsvergunning) worden verleend, teneinde een zelfstandige juridisch-planologische titel te bieden voor de aan te vragen omgevingsvergunning voor het bouwen.

De gemeente is voornemens deze afwijkingsvergunning te verlenen. De motivering van dat besluit dient op de ruimtelijk relevante onderwerpen gemotiveerd te worden. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient daartoe.

De projectlocatie is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is Zuidas, waar de projectlocatie deel van uitmaakt, echter aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is onder andere besloten de bevoegdheden tot vergunningverlening op grond van de Wabo bij het centraalstedelijk bestuur neer te leggen.

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

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er zal onder andere een herverdeling komen van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke bovendien zullen overgaan in bestuurscommissies). Voor de vergunningverlening op grond van de Wabo heeft dit voor het gebied Zuidas geen gevolgen.

Met ingang van 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas opgenomen in bijlage II (bijlage Aa, nummer 3). De aan de orde zijnde projectlocatie maakt van het project Amsterdam Zuidas onderdeel uit. Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift dienen te worden opgenomen, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

2. Bestaande situatie

De beoogde locatie voor de vervangende parkeervoorziening is een onderdeel van het deelgebied Strawinsky van het grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het deelgebied Strawinsky omvat het gebied rondom de Strawinskylaan. De Strawinskylaan vormt met het Zuidplein, WTC en station Amsterdam Zuid het levendige toegangsgebied tot Zuidas. De meeste voorzieningen zijn er te vinden: winkels, terrassen, restaurants. Dit is het hart van Zuidas. Aan de zuidzijde van de Strawinskylaan bevindt zich een aantal kenmerkende kantoorgebouwen van Zuidas, zoals het WTC en ook het Atrium.



Luchtfoto van de projectlocatie, situatie 2013, rood omcirkeld de bestaande parkeervoorziening

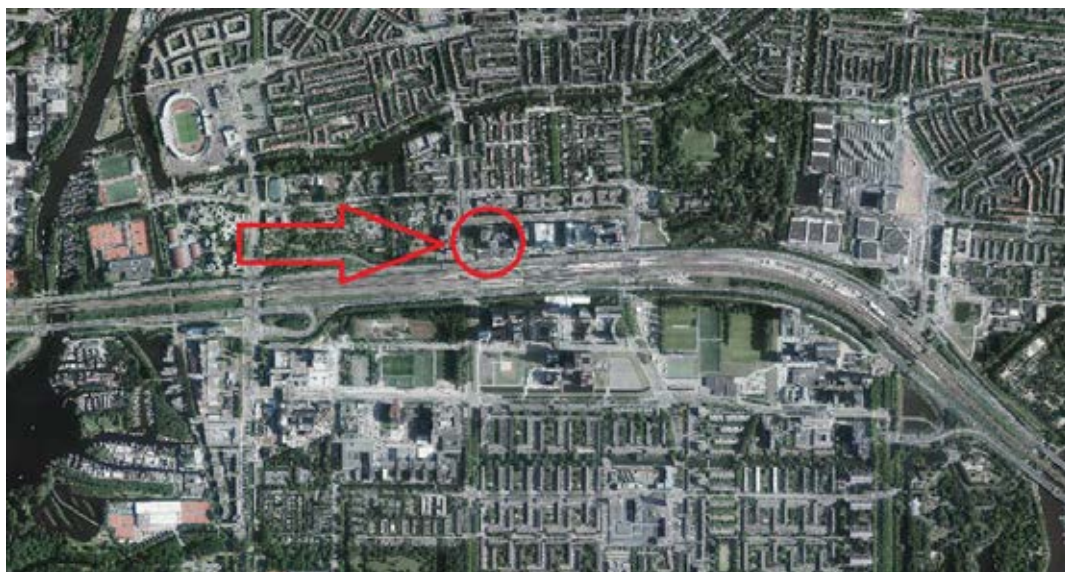
Het projectgebied en de directe omgeving ervan worden gedomineerd door de aanwezigheid van het bestaande kantoorgebouw Atrium. Direct ten oosten ervan staan de zogenoemde Twin Towers van CRI. De onbebouwde ruimte om het Atrium heen is nagenoeg geheel verhard en in gebruik als parkeerruimte. Aan de zuidzijde van het Atrium bevindt zich de huidige parkeervoorziening, die ten behoeve van de ontwikkeling van het ZuidasDok op korte termijn zal moeten verdwijnen. Langs de Parnassusweg bevindt zich een rij bomen.

3. Voorgenomen ontwikkeling

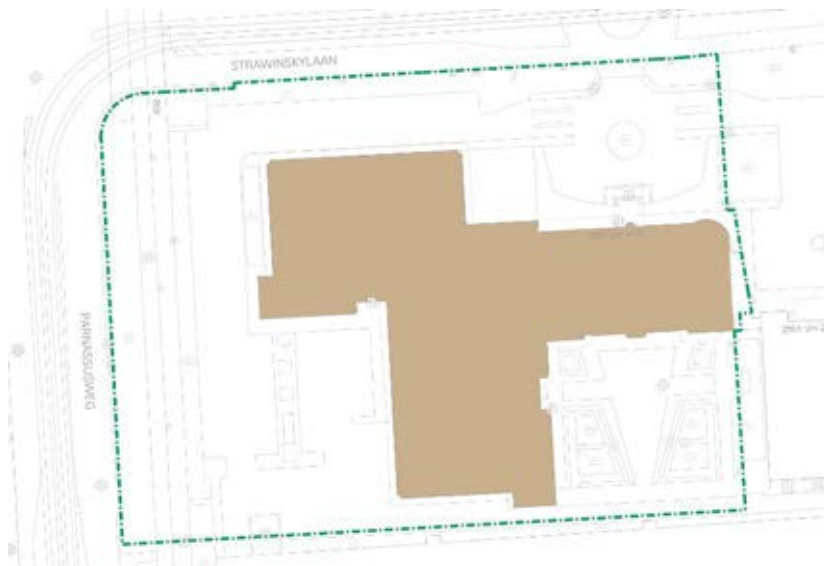
De te verlenen omgevingsvergunning heeft betrekking op het bieden van een juridisch-planologisch kader en bouwvergunning ten behoeve van een gebouwde parkeervoorziening met 547 parkeerplaatsen. Deze komen in de plaats van de bestaande door het Atrium in gebruik zijnde parkeerplaatsen, die nu deels op eigen terrein, maar vooral in de gebouwen van de zuidelijk gelegen en te slopen parkeergarage zitten.

Projectlocatie

Het projectgebied ligt binnen het gebied Zuidas, ten noorden van de A10. De locatie wordt globaal begrensd door de Parnassusweg in het westen, de Strawinskyiaan in het noorden, de kantoorbebouwing van CRI in het oosten, en de A10 in het zuiden. Op hiernavolgende figuren zijn globaal de ligging en begrenzing van het projectgebied weergegeven. Voor de daadwerkelijke begrenzing van de te realiseren parkeergarage wordt verwezen naar de aanvraag.



Locatie projectgebied binnen Zuidas



Projectlocatie nieuwbouw parkeergarage Atrium - Zuidas

Het project

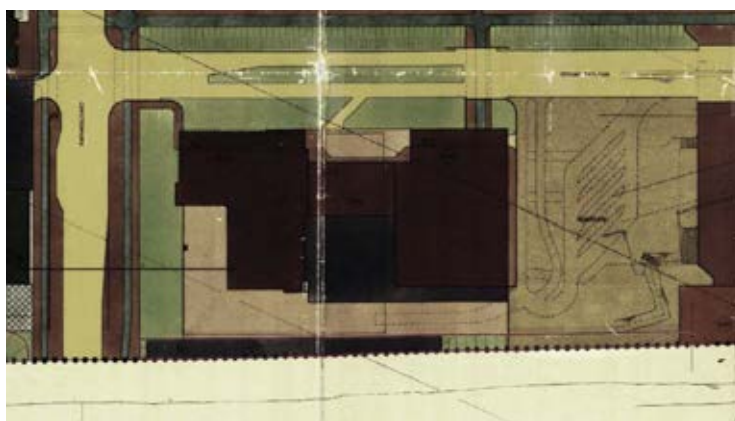
Het gaat om het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening, waarbij het parkeren in hoofdzaak in meerdere bouwlagen onder maaiveld zal plaatsvinden (op de (grond)waterhuishoudingsaspecten wordt in paragraaf 11 nader ingegaan). Een deel van de parkeerplaatsen zal op maaiveld, bovenop de gebouwde parkeervoorziening plaatsvinden, en sluit aan op het niveau van de verhoogde Strawinskylaan.

De ontsluiting van autoverkeer voor het Atrium vindt evenals in de huidige situatie plaats via de noordzijde aan de Strawinskylaan. Om opstopping op de openbare weg te voorkomen is voldoende bufferruimte op eigen terrein voor de in- en uitritten nodig. Het maximum aantal parkeerplaatsen Atrium is 547 plaatsen, wat overeenkomt met het huidige aantal.

Ten einde een en ander in goede banen te leiden zal de aansluiting op de Strawinskylaan ten opzichte van de bestaande situatie enigszins worden verschoven naar het oosten. Vanuit oogpunt van bereikbaarheid is dit niet bezwaarlijk (zie paragraaf 7).

4. Juridisch – planologisch kader

De gronden waarop het bouwplan is geprojecteerd maken deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan "Prinses Irenestraat e.o.", vastgesteld 4 november 1981. Het bestemmingsplan bestemt de gronden van het projectgebied ten behoeve van Kantoorgebouwen (geregeld in artikel 3 van de voorschriften), Erven behorende bij kantoorgebouwen (geregeld in artikel 4), en Hoveniersbedrijven (geregeld in artikel 5, gewijzigd per vierde herziening (vastgesteld 19 oktober 1988)). Voor wat betreft de kantoorgebouwen gaat het om Kantoorgebouwen A2.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.



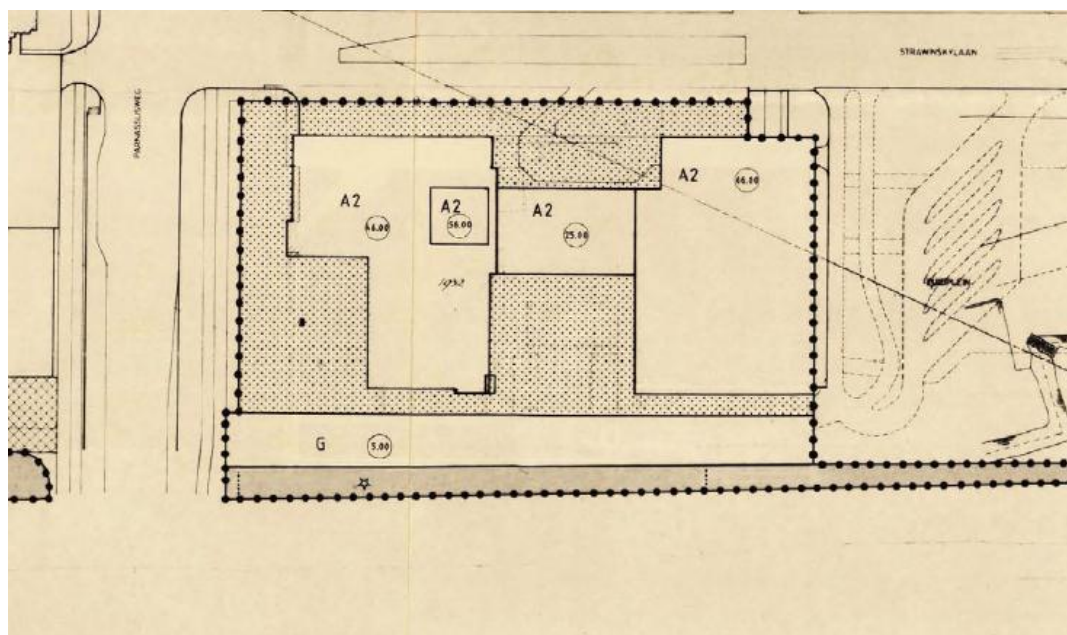
Uitsnede legenda bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Het bestemmingsplan is tot vier keer toe gedeeltelijk herzien, waarvan de tweede en vierde herziening betrekking hebben op de locatie waar de vervangende parkeervoorziening is beoogd. Met de tweede herziening is (onder andere) een aantal parkeerplaatsen aan de bestemming Kantoorgebouwen A2 toegekend van 928.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de bestemming Kantoorgebouwen A2 niet alleen het Atrium maar ook de aangrenzende kantoorbebouwing van CRI omvat. Het aantal van 928 is van toepassing op dit geheel.

Een en ander neemt niet weg dat gelet op het bepaalde in de artt. 3 t/m 5 van de planregels moet worden vastgesteld dat gebouwde parkeervoorzieningen binnen de projectlocatie, zoals nu voorzien ter vervanging van de bestaande parkeervoorzieningen, niet passen binnen de geldende planvoorschriften.

Ook de vierde herziening voorziet hierin niet. Wel worden hierin nadere regels gegeven met betrekking tot onder andere bouwhoogte en maximaal programma binnen de als Kantoorgebouwen A2 aangeduide gronden. Tevens is de bestemming Hoveniersbedrijven vervallen ten behoeve van Erven behorende bij kantoorgebouwen.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o., vierde herziening

Het geldende bestemmingsplan, met inbegrip van de herzieningen, voorziet niet in de gewenste ontwikkeling van de parkeervoorziening. 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.

De parkeervoorziening betreft een bij het Atrium behorend bouwwerk. Op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2o Wabo jo. art. 4, lid 1 onder a, bijlage II Bro kan daarvoor een omgevingsvergunning worden verleend, teneinde een zelfstandige juridisch-planologische titel te bieden voor de aan te vragen omgevingsvergunning voor het bouwen.

5. Beleidskader

De locatie en ontwikkeling van de beoogde parkeervoorziening maakt onderdeel uit van het gebied dat is aangewezen als grootstedelijk project Zuidas. Bij de in dit hoofdstuk opgenomen toets aan de diverse relevante beleidskaders wordt de beoordeling gedaan vanuit de context van het project als onderdeel van de totale Zuidasontwikkeling.

Voor wat betreft Rijks-, provinciaal en regionaal beleid wordt vooropgesteld dat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in het herpositioneren van een bestaande parkeervoorziening. Het betreft daarmee een ontwikkeling met een (qua mogelijke effecten) zeer lokaal karakter. Deze parkeervoorziening dient ten behoeve van een bestaand kantoorgebouw en kantoorgebruik. De voorgenomen verplaatsing raakt geen algemene belangen van Rijksbeleid. Evenmin zijn er beleidsuitgangspunten op provinciaal of regionaal niveau aan de orde.

Wel is het zo dat de voorgenomen verplaatsing noodzakelijk is vanuit de voorgenomen ontwikkeling van het ZuidasDok, waarvoor door het Rijk een Tracébesluit in voorbereiding is. De voorgenomen verplaatsing maakt daarmee uitvoering van dit Rijksproject mogelijk.

Hieronder volgt kort samengevat een overzicht van het relevante gemeentelijk beleid.

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.

Op 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.



Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

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

Met de verplaatsing van de parkeervervoorziening, noodzakelijk ten behoeve van de ontwikkeling van het ZuidasDok, wordt aan de uitgangspunten van de structuurvisie uitwerking gegeven.

Structuurvisie ZuidasDok

Op 9 juli 2012 is de Rijksstructuurvisie ZuidasDok vastgesteld. ZuidasDok zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbetert en Zuidas een stevige impuls krijgt om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. De doorstroming van de A10 wordt verbeterd door de uitbreiding van de capaciteit van de A10 tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Tegelijkertijd wordt het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden. Door een verbeterde doorstroming op de A10-zuid ontstaat een robuust autonetwerk in de Noordvleugel. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds aangelegd, waardoor de milieukwaliteit in de Flanken van Zuidas (de gebieden ten noorden en zuiden van de infrastructuurbundel

A10/spoor) verbetert en de barrièrewerking vermindert. Het huidige station Amsterdam Zuid wordt aangepast tot een kwalitatief hoogwaardige OV-terminal, waar ook binnenlandse hogesnelheidstreinen kunnen stoppen en de Noord/Zuidlijn, trams en bussen in geïntegreerd zijn. Niet alleen vanuit de stad en regio is Zuidas goed bereikbaar, door aanlanding van de Hanzelijn en de hogesnelheidstreinen is een groot deel van Nederland beter aangesloten op Zuidas en Amsterdam.

De realisatie van het ZuidasDok leidt ertoe dat een aantal bestaande functies, waaronder de huidige parkeervoorziening van Atrium en CRI, zal moeten worden verplaatst. In die zin draagt de voorgenomen vervangende parkeergarage bij aan de realisatie van het ZuidasDok.

Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn parkeernormen opgenomen. Er is er voor gekozen om voor kantoren en bedrijven een parkeernorm te hanteren van 1:250 m2 brutovloeroppervlakte (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.

Het locatiebeleid geeft richtlijnen over parkeernormering in geval van nieuwe ontwikkelingen. In dit geval is er geen sprake van een nieuwe programmatische ontwikkeling, maar van het terugbrengen van een gelijk aantal parkeerplaatsen dat ook nu reeds in gebruik is bij een bestaande kantoorfunctie.

Wel is het zo dat in vergelijking met de geldende parkeernormen het betreffende kantoor een hogere parkeernorm heeft per vierkante meter kantoor. In de Nota parkeren Zuidas uit 2001 is aangegeven op welke wijze daarmee moet worden omgegaan.

Nota parkeren Zuidas 2001

In de Nota parkeren Zuidas 2001 is het specifiek op de Zuidas van toepassing zijnde parkeerbeleid gegeven. Onder andere wordt erin aangegeven dat gelet op de complexiteit van de Zuidasontwikkeling een gebiedsbenadering voor de hand ligt. Daarmee loopt het Zuidas beleid uit 2001 feitelijk voor op het gemeentebrede locatiebeleid.

Van belang is dat de constatering is gedaan dat de Zuidas zou gaan wijzigen van een B-locatie naar een A-locatie, en dat dit een strengere parkeernorm met zich mee zou brengen voor onder andere kantoren. Voor de locatie van het Atrium betekent dit concreet dat daar de parkeernorm zou gaan verschuiven van 1 parkeerplaats per 125 m2 kantoor, naar 1 parkeerplaats per 250 m2 kantoor. Overigens is het zo dat bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan, uitgaande van 928 parkeerplaatsen bij 75.000 m2 kantoor, een nog groter aantal parkeerplaatsen is toegestaan.

In het parkeerbeleid voor de Zuidas uit 2001 is met deze veranderende inzichten reeds rekening gehouden. Geconstateerd is dat zich situaties zullen voordoen waarin bij de herontwikkeling van een gebied in de Zuidas bestaande parkeerterreinen betrokken zullen zijn die worden wegbestemd. Dat is hier, vanwege de Dok-ontwikkeling, het geval.

In het algemeen geldt dat (vervolgens) voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen moet worden uitgegaan van de norm die (dan) voor het betrokken gebied geldt. In de regel zal dit betekenen dat een toegenomen vraag naar parkeren als gevolg van verdichting die plaatsvindt door de herontwikkeling, niet zal leiden tot een toename van het aantal parkeerplaatsen.

Dit uitgangspunt is niet geheel één op één van toepassing op het nu aan de orde zijnde besluit, omdat de herontwikkeling in dit geval slechts meebrengt dat een bestaande parkeervoorziening moet verdwijnen, en het terugplaatsen ervan op een locatie in de directe nabijheid. Er wordt niet voorzien in herontwikkeling of uitbreiding van een bepaald functioneel (kantoren) programma.

Wel kan uit het uitgangspunt worden gedestilleerd dat er in elk geval geen sprake kan zijn van een toename van het aantal parkeerplaatsen. Nu er sprake is van vervangende nieuwbouw van de huidige parkeervoorziening ten behoeve van het bestaande Atrium, kan worden geconcludeerd dat dit passend is binnen de uitgangspunten van beleid.

Tot slot kan nog worden opgemerkt dat er plannen in voorbereiding zijn die tevens voorzien in uitbreiding van het bestaande Atrium. Deze uitbreiding is passend binnen de ontwikkelingsvisie voor de Zuidas. In dat geval zal meer specifiek worden gekeken naar het ingroei- en herontwikkelingsbeleid zoals opgenomen in de Nota parkeren Zuidas 2001.

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 toppositie. 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.

- **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.

Met de verplaatsing van de parkeervoorziening, noodzakelijk ten behoeve van de ontwikkeling van het ZuidasDok, voorgenomen ontwikkeling wordt aan de uitgangspunten van de visie Zuidas 2009 uitwerking gegeven.

6. M.e.r.-beoordeling

De voorgenomen aanpassing betreft geen activiteit welke op zichzelf grond van de Wet milieubeheer m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Het bepaalde in artikel 2, vijfde lid, onder b van het Besluit m.e.r. is evenmin van toepassing.

Wel maakt de ontwikkelingslocatie onderdeel uit van de Zuidas Flanken, waarvoor reeds een m.e.r.-procedure is doorlopen. Hierin is een functioneel programma op de milieueffecten beoordeeld, bestaande uit 763.000 m² woonfuncties, 837.500 m² kantoorfuncties en 360.500 m² overige voorzieningen, waarvan al een deel is gerealiseerd, of in aanbouw is. Het parkeerprogramma waarop voorliggende ruimtelijke motivering van toepassing is, is ondersteunend aan een functie die reeds bestaand is, en als zodanig onderdeel heeft uitgemaakt van het MER Zuidas – de Flanken. Bovendien gaat het om het één op één terugbrengen van reeds bestaand parkeerprogramma. De voorgenomen herlocatie van het parkeerprogramma is niet van invloed op de bevindingen van het MER Zuidas – de Flanken.

7. Verkeerskundige aspecten

Verkeer

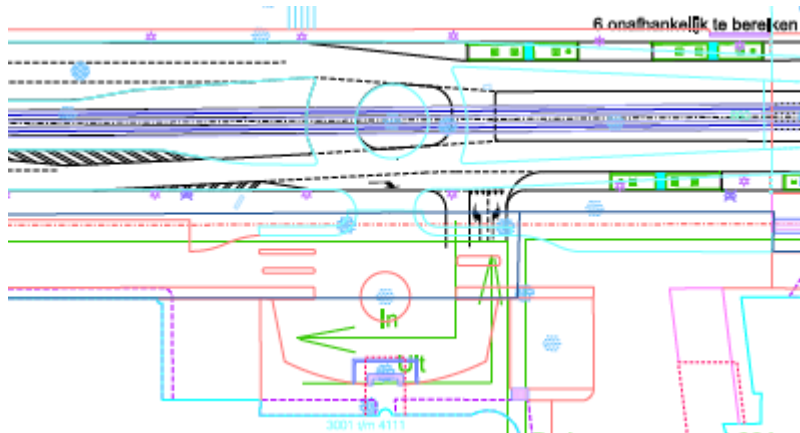
Voorzien wordt in het terugbrengen van een bestaande parkeervoorziening met een gelijk aantal parkeerplaatsen. Er wordt middels het besluit waarvoor voorliggende motivering ter onderbouwing dient, niet voorzien in uitbreiding van het kantorenprogramma. Op grond daarvan staat vast dat er van de verplaatsing van de parkeervoorziening geen extra verkeersaantrekkende werking zal uitgaan.

Bovendien is de nieuwe locatie dusdanig gekozen dat de ontsluiting ervan op vrijwel dezelfde wijze zal plaatsvinden als dat nu het geval is. In de huidige situatie is het Atrium ontsloten via een in/uitrit op de Strawinskyalaan. Op deze plaats is in de Strawinskyalaan een “rotonde” geplaatst om de kerende bussen een keermogelijkheid te geven. Deze kerende bussen hebben een draaicircel (diameter) van 24 meter. De bussen gebruiken dan ook de gehele breedte van de Strawinskyalaan.

Het is mogelijk om de in/uitrit in oostelijke richting te verplaatsen en de “rotonde” te wijzigen in een ovaal. Op deze manier kunnen de bussen nog steeds hun draai maken en heeft het uitrijdend verkeer van het Atrium nog steeds een voor de uitrit liggende doorsteek (zie onderstaande schets).

Het is bovendien mogelijk om een kort rechtsafvak te maken ten behoeve van het afslaan van verkeer naar het Atrium. Dit vak is echter bedoeld om het verkeer te kunnen laten afremmen en de inrit in te gaan.

De buffer voor de parkeergarage moet intern worden opgelost en van voldoende capaciteit zijn zodat er geen opstellend verkeer op de Strawinskyalaan komt te staan. Het linksafvak wordt namelijk ook gebruikt voor de kerende bussen.



Daarmee staat tevens vast dat er geen sprake zal zijn van effecten op de verkeerstromen, deze zullen niet anders gaan lopen.

Parkeren

Er is sprake van een verplaatsing van het aantal bestaande door het Atrium in gebruik zijnde parkeerplaatsen. Deze bestaande parkeerplaatsen zullen op korte termijn ten behoeve van de Dok-ontwikkeling verdwijnen. Het terugbrengen van het gelijke aantal parkeerplaatsen is in overeenstemming met gemeentelijk beleid.

8. Geluid

In de voorgenomen ontwikkeling zijn geen geluidgevoelige ruimten als bedoeld in de Wet geluidhinder betrokken. Evenmin wordt voorzien in de aanleg en/of reconstructie van een weg en/of een spoorweg. Op grond van de Wet geluidhinder is nader onderzoek niet nodig. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen die aan vergunningverlening in de weg staan.

Ook vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is er geen aanleiding aan te nemen dat er van de ontwikkeling extra verkeersaantrekkende werking zou uitgaan, of dat verkeersstromen dusdanig anders gaan lopen, dat dit gevolgen zou kunnen hebben voor wat betreft de geluidsbelasting op de gevels van bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving.

9. 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. Voorzien wordt in het terugbrengen van een bestaande parkeervoorziening met een gelijk aantal parkeerplaatsen. Er wordt middels het besluit waarvoor voorliggende motivering ter onderbouwing dient, niet voorzien in uitbreiding van het kantorenprogramma. Op grond daarvan staat vast dat er van de verplaatsing van de

parkeervoorziening geen extra verkeersaantrekkende werking zal uitgaan, en staat tevens vast dat het geen zelfstandige effecten zal hebben op de luchtkwaliteit. .

Er wordt bovendien niet voorzien in de vestiging van een functie als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Wat dat betreft zijn er evenmin belemmeringen die aan vergunningverlening in de weg staan.

10. Bodem

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

Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

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

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

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



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

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

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

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

Conclusie

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorgenomen project. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vergunningverlening en uitvoering van het plan.

11. Water

In verband met de voorgenomen ontwikkeling van een ondergrondse parkeergarage, is onderzoek gedaan naar de verschillende relevante aspecten op het gebied van (grond)waterhuishouding (Waterparagraaf ontwikkeling Atriumgarage, 16 juni 2014, zie bijlage 1). Hierna volgen de belangrijkste conclusies.

Waterkeringen

De toekomstige Atriumgarage bevindt zich in de kern- en beschermingszone buitendijks van de secundaire directe verholen waterkering, gelegen aan de oostzijde van de Parnassusweg ten zuiden van de Strawinskylaan. De beheerder, Waternet / AGV, verbiedt de realisatie van werken in of nabij waterkeringen tenzij hiervoor een vergunning is afgegeven.

Op 21 mei 2014 heeft het bestuur van AGV laten weten in te stemmen met de bouw van een nieuwe parkeergarage bij het Atrium in de kernzone van de huidige secundaire directe verholen waterkering. Uiterlijk in 2019 moet de definitieve inrichting van de kering (integratie met de bouwkuipwand) gereed zijn. Mochten in de tussenliggende periode voorzieningen noodzakelijk zijn om een gesloten en stabiele dijkkring te waarborgen zijn deze voor rekening van de Gemeente Amsterdam. Hiermee is voldoende aannemelijk geworden dat de aanwezigheid van de verholen secundaire waterkering niet aan uitvoering van de parkeergarage in de weg staat.

Oppervlaktewater

De ontwikkeling van de toekomstige Atriumgarage leidt tot een verhardingstoename van 1600 m², hetgeen gecompenseerd moet worden met 160 m² extra oppervlaktewater of alternatief oppervlaktewater.

Voor de ontwikkeling van de Zuidas is de wateropgave aan de hand van de Visie Zuidas 2009 van het gehele gebied per watersysteem voor de eindsituatie in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden. Uit recente toetsing van de huidige geplande ontwikkelingen volgt dat de huidige waterbalans voor de Amstellandsboezem met verhardingstoename positief blijft.

De verhardingstoename in het plangebied is opgenomen in de actuele waterbalans Zuidas conform het Protocol Waterbalans Zuidas. De waterbalans moet te allen tijde positief worden en blijven.

Grondwater

De ontwikkeling van de toekomstige Atriumgarage leidt aan de zuidzijde tot een verlaging van de freatische (ondiepe) grondwaterstand met maximaal 0,2 m. Het invloedgebied (is het gebied waarbinnen een verhoging of verlaging van de freatische grondwaterstand van meer dan 0,1 m plaatsvindt) met een dalende grondwaterstand reikt tot ca. 90 m vanaf de ondergrondse parkeergarage naar het zuiden. Aan de noordzijde ontstaat een opstuwings van maximaal 0,1 m. Het invloedgebied met een stijgende grondwaterstand reikt tot ca. 30 m naar het noorden.

De realisatie van de toekomstige Atriumgarage heeft daarmee een beperkte invloed op de freatische (ondiepe) grondwaterstand in het gebied. Zowel in de huidige- en toekomstige situatie wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen. Tevens is er in zowel de huidige- en toekomstige situatie voldoende ontwatering om een gezonde leefomgeving voor bomen te waarborgen. Voor de realisatie van de toekomstige Atriumgarage zijn vanuit grondwateraspecten geen maatregelen noodzakelijk.

Het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) en permanente polderconstructies is niet toegestaan. Ondergrondse constructies, zoals

kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. Bij delen van ondergrondse constructies die uitsteken buiten de bebouwing in openbaar gebied moet minimaal 1,5 m gronddekking (afstand maaiveld en bovenzijde ondergrondse constructie) aanwezig zijn om bomen op de constructie te kunnen realiseren en kabels en leidingen over de constructie heen te kunnen laten lopen. Daarnaast moet er op de constructie een drainagelaag aanwezig zijn om de grondwaterafstroming te bevorderen (bijvoorbeeld 0,15 m grind).

Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. In het plangebied wordt gescheiden riolering toegepast, bestaande uit een hemelwater-(HWA) en vuilwaterriolering (VWA). Het hemelwater van het plangebied wordt met straatkolken en (in pandige) regenpijpen verzameld om vervolgens via hemelwaterriolering te worden afgevoerd. Bij een eventueel tekortschieten van de hemelwaterafvoer wordt de neerslag geborgen in het straatprofiel.

Getracht moet worden om een deel (circa 40%) van het verharde oppervlak binnen het plangebied als watervertragend in te richten, bijvoorbeeld door de realisatie van waterbergende daktuinen op de bebouwing of realisatie van vijvers, wadi's, oeverzones en infiltratievoorzieningen. Een dergelijke bergingsvoorziening kan bijdragen in het verder terug dringen van de kans op wateroverlast op- en direct rondom het plangebied bij hevige neerslag. Dit sluit aan bij het streven om maximale retentie en gebruik van hemelwater in het Zuidasgebied te realiseren, alsmede bij gemeentelijke programma's zoals Amsterdam Rainproof. Voor het vergroten van de mogelijkheden om water vast te houden in de bodem en het oppervlaktewater is het gewenst om zoveel mogelijk oppervlak onverhard te laten, hemelwaterdoorlatende of -vasthoudende verharding toe te passen (bijvoorbeeld ZOAB), en overtollige verharding te verwijderen.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd (geen gebruik van PAK, lood, zink en koper). Daarnaast zal bij het beheer zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen en trottoirs zullen regelmatig worden geveegd.

Neerslag die via druk bereden straten (met meer dan 5.000 voertuigbewegingen per etmaal) afstroomt moet afgevoerd worden naar een verbeterd gescheiden rioleringssysteem of gezuiverd worden voor lozing op het oppervlaktewater. Het plangebied blijft beperkt tot de bebouwing, parkeerplaatsen en een parkeergarage waardoor er naar verwachting geen druk bereden straten aanwezig zijn.

12. Cultuurhistorie en archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Dienst Zuidas een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied Strawinsky (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Strawinsky, 24 maart 2014, zie bijlage 2) De locatie Atrium maakt daarvan onderdeel uit. Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling vanaf de late middeleeuwen tot in de 20ste eeuw van de voormalige Binnendijkse Buitenvelderse Polder, waarin het gebied Strawinsky ligt. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk- topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart bestaat uit één zone. Deze heeft een negatieve archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de eventueel vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt één beleidszone. Voor deze zone is gespecificeerd dat er bij bouwplanontwikkeling geen archeologisch vervolgonderzoek nodig is.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat archeologie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Nader onderzoek is niet nodig. Wel geldt de meldingsplicht.

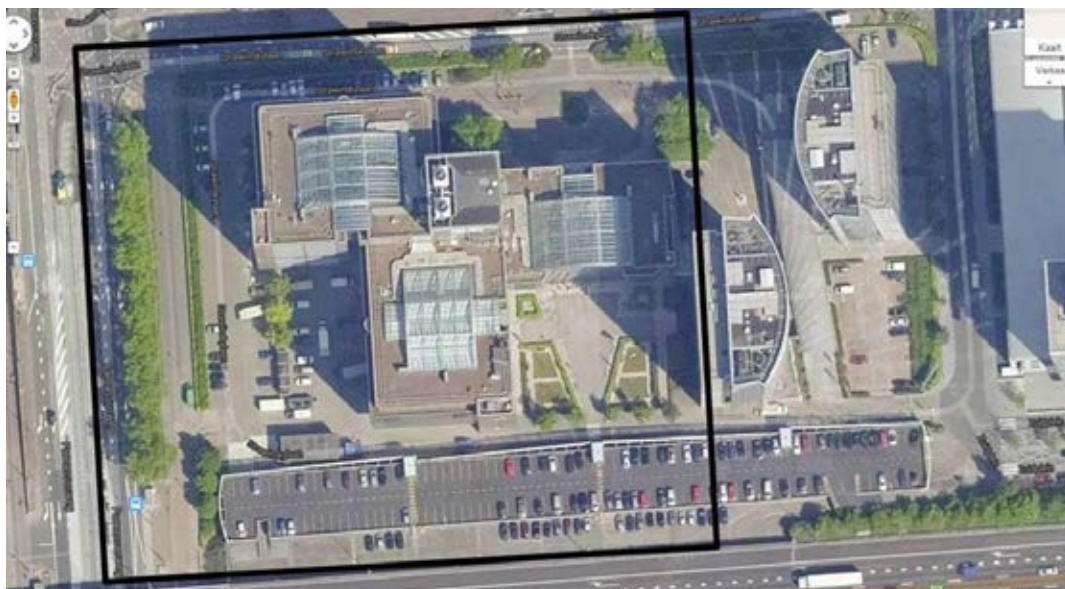
Tevens is BMA verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die van belang zijn voor het gebied Strawinsky, waarvan de projectlocatie onderdeel uitmaakt (Cultuurhistorische verkenning bestemmingsplan Strawinskylaan e.o., 2014.01, zie bijlage 3). Met betrekking tot de projectlocatie worden, mede gelet op de aard van de nu aan de orde zijnde ontwikkeling, geen waarden geconstateerd waarmee in de plan- en besluitvorming rekening moet worden gehouden.

Vanuit oogpunt van cultuurhistorische waarden en archeologie zijn er geen belemmeringen voor de projectuitvoering aanwezig.

13. Flora en fauna

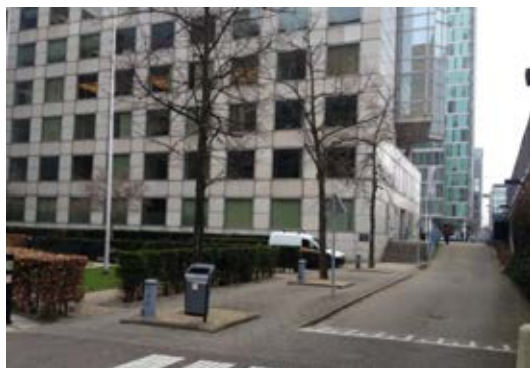
De openbare ruimte rond het Atriumgebouw wordt anders ingericht, waardoor bomen en ander groen op het terrein verwijderd moet worden. Desgevraagd heeft de stadsecoloog gekeken of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor dit plan.

Op 11 maart 2014 is het plangebied bezocht (zie voor de begrenzing onderstaande foto). Er is gekeken naar mogelijke vaste verblijfplaatsen van vogels, de geschiktheid voor andere broedvogels, de toegankelijkheid voor zoogdieren en is ingeschat of er vleermuizen van het gebied gebruik maken.



Begrenzing onderzoeksgebied

In het plangebied staan alleen jonge bomen, hagen en sierplantsoen. Verder is er laag plantsoen en groeit er klimop tegen de parkeergarage aan de zuidkant.



Aanwezig groen in het plangebied

In de bomen op het terrein zijn geen nesten zichtbaar. Grotere vogels als ekster, houtduif, kraai en roofvogels broeden er in ieder geval niet. Er zitten geen holtes in de bomen, daarvoor zijn ze te jong. Voor holenbroeders als grote bonte specht, halsbandparkiet en boomkruiper zijn de bomen niet geschikt. Hooguit een kleinere vogel, zoals een vink, zou in de bomen binnen het plangebied een nestplaats kunnen vinden. In de heesters, klimop of hagen zou wel een vogel kunnen broeden (merel, lijster, heggenmus).

Voor grondgebonden zoogdieren is er geen leefgebied. Bovendien is het plangebied moeilijk bereikbaar; het is niet aangesloten op ecologische verbindingen.

Zomerverblijf- en baltsplaatsen van vleermuizen in de bomen zijn onwaarschijnlijk. Daarvoor zijn de bomen te dun en is er in de omgeving te veel verlichting. Ook is het onwaarschijnlijk dat het groen in het plangebied een geschikt foerageergebied voorvleermuizen is.

Conclusie

De natuurwaarden in het gebied zijn gering. Er is weinig groen en de bomen zijn nog erg jong. In de bomen of in de heesters zou een enkele vogel kunnen broeden. Vogels, waarvan het nest ook buiten de broedtijd is beschermd zijn er in ieder geval niet. Als bomen en plantsoengroen buiten het broedseizoen worden verwijderd, is er geen risico dat de Flora- en faunawet wordt overtreden.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de vergunningverlening.

14. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windturbines. In casu is relevant het transport van gevaarlijke stoffen over de A10.

Het beleid rond de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen staat in de Nota en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg). In de circulaire is onder andere een (niet limitatieve) lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (respectievelijk categorie I en II) opgenomen, bij de vestiging waarvan rekening moet worden gehouden met het externe veiligheidsrisico.

Een gebouwde parkeervoorziening wordt niet als zodanig expliciet aangemerkt. Evenmin is het zo dat de parkeergarage moet worden gezien als vallend onder de restcategorie, te weten objecten die met wel specifiek benoemde objecten gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vergunningverlening.

15. Kabels en leidingen

In verband met de ontwikkeling zal een aantal in en nabij de projectlocatie gelegen kabels en leidingen moeten worden omgelegd. Inmiddels is hierover met de betrokken partijen in overleg getreden. Deze verlegging doorloopt een eigen traject.

16. Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, lid 1, Wro jo. artikel 6.2.1, onder c, Bro is er sprake van een bouwplan waarover kostenverhaal dient plaats te vinden. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van het grootste deel van de grond waarop de parkeervoorziening is voorzien. Voor een beperkt deel is de gemeente nog geen volledig eigenaar, maar zal de gemeente dat worden. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook is er 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.

17. Toekomstige ontwikkelingen locatie Atrium

Behalve de verplaatsing van de parkeervoorziening voor het Atrium wordt momenteel gewerkt aan een stedenbouwkundig plan (een bouwvelop) voor de locatie, waarbij tevens wordt uitgegaan van functionele programma toevoeging.

Het is de verwachting dat deze stedenbouwkundige planvorming nog in 2014 zal leiden tot het opstellen en in procedure brengen van een bestemmingsplan. Er is voor gekozen de procedure voor de parkeervoorziening van die stedenbouwkundige ontwikkeling niet afhankelijk te laten zijn. Allereerst vraagt de stedenbouwkundige planvorming de nodige tijd, waardoor het tijdig kunnen realiseren van de parkeergarage in gevaar zou komen. Daarnaast wordt met de verplaatsing van de parkeergarage voorzien in een op zichzelf staande ontwikkeling. Het gaat om het terugbrengen van het huidig aantal parkeerplaatsen binnen de eigen locatie ten behoeve van het huidig programma. Ook indien programmatische toevoeging niet door zal gaan, dan nog is deze verplaatsing op de wijze zoals beoogd noodzakelijk.

Wel is bij de situering van de parkeergarage, met ontsluiting ervan, en met de bouwkundige constructie rekening gehouden met toekomstige programma toevoeging.

Bijlagen:

- 1. Waterparagraaf ontwikkeling Atriumgarage, 16 juni 2014**
- 2. Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Strawinsky, 24 maart 2014**
- 3. Cultuurhistorische verkenning bestemmingsplan Strawinskylaan e.o, 2014.01, 7 april 2014**