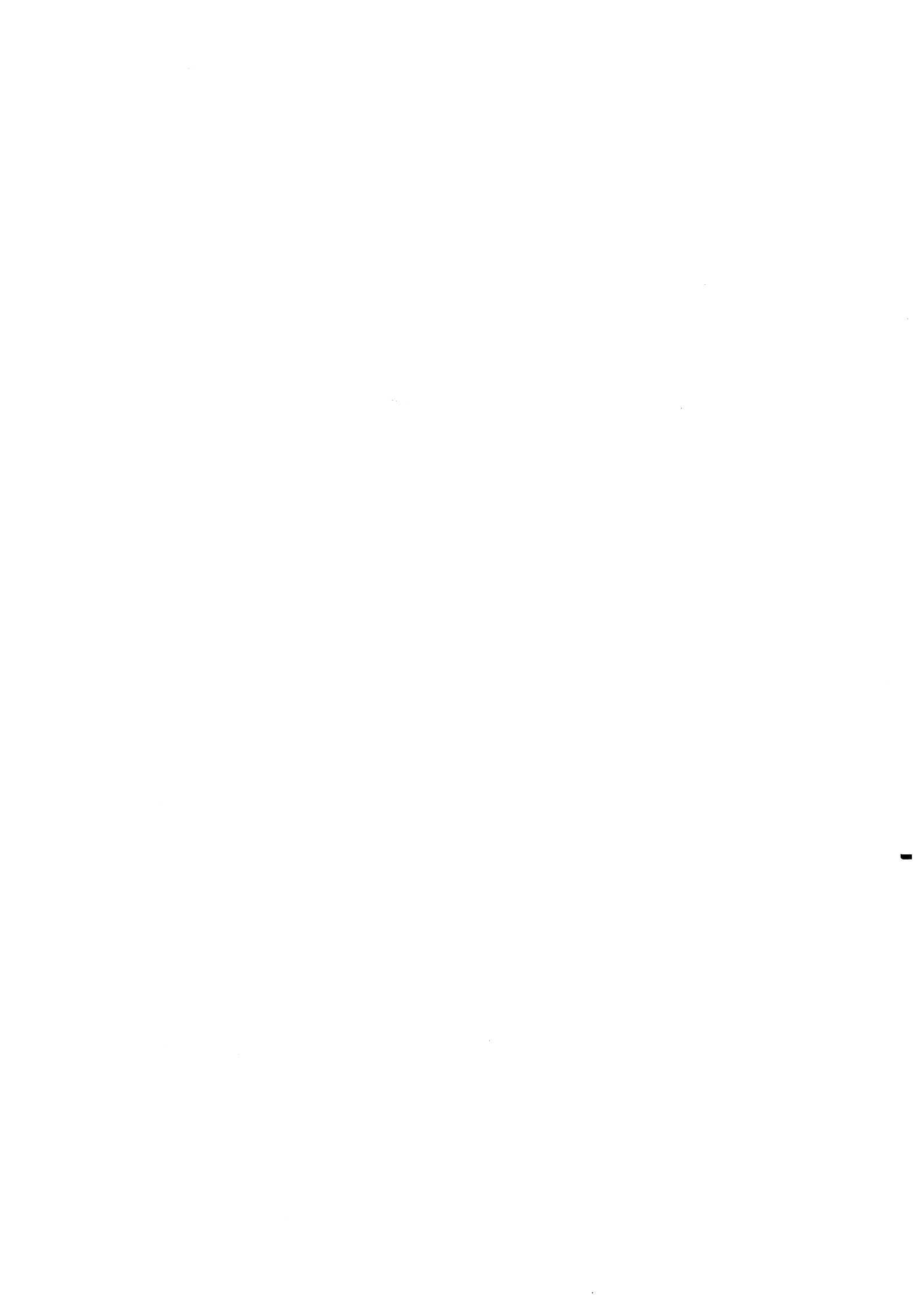


**Bestemmingsplan "Zuidstrook"**

**Toelichting**

**oktober 1991**



## INHOUD

1	Algemeen
1.1	Inleiding
2	Het plangebied
2.1	Plangrenzen
2.2	Planologische regelingen
2.2.1	Bestemmingsplannen
2.2.2	Aangrenzende bestemmingsplannen
2.2.3	Ontwerp-Strukturplan 1990 Amsterdam
2.2.4	Uitgangspunten Stadionterrein/IJSbaanpad e.o.
3	Planbeschrijving
3.1	Historische ontwikkeling
3.2	Hoofdopzet en ruimtelijke opbouw
3.2.1	Ruimtelijke opbouw
4	Verkeer en Parkeren
4.1	Autoverkeer
4.2	Openbaar vervoer
4.3	Parkeren
4.4	Langzaam verkeer
4.5	Kabels en leidingen
5	Regelingen in het bestemmingsplan
5.1	Uitgangspunten bestemmingsplan
5.2	Maatschappelijke Doeleinden
5.2.1	De bestemming
5.2.2	De voorschriften
5.3	Maatschappelijke Doeleinden en Woondoeleinden
5.3.1	De bestemming
5.3.2	De voorschriften
5.3.3	Technostation
5.4	Kantoren (1t/m 3) waaronder een parkeergarage
5.4.1	De bestemming en de voorschriften
5.5	Nutsvoorzieningen
5.5.1	De bestemming en de voorschriften
5.6	Begraafplaats en Aula
5.6.1	De bestemming en de voorschriften
5.7	Recreatieve doeleinden
5.7.1	De bestemming en de voorschriften
5.8	Verkeersareaal
5.8.1	De bestemming en de voorschriften
5.9	Waterweg/gracht
5.9.1	De bestemming en de voorschriften
5.10	Erven I, Erven I waaronder een parkeergarage en Erven II
5.11	Openbaar groen
5.11.1	De bestemming en de voorschriften
6	Milieu
6.1	Geluidhinder
6.1.1	Wegverkeerslawaaï
6.1.2	Overig
6.2	Bodemverontreiniging en -sanering
7	Economische paragraaf
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid
8.1	Overleg met bevolking en belanghebbenden
9	Overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO)



- Bijlage 1   Uittreksel uit: "Verkeer Stadionterrein e.o."  
              Dienst Ruimtelijke Ordening  
              Amsterdam, februari 1990
- Bijlage 2   Verslag inspraakavond/hoorzitting geluidhinder  
              d.d. 31 januari 1991; voorlopige reactie op het  
              bestemmingsplan IJsbaanpad e.o. "Zuidstrook" van  
              de Vereniging woonschepen Zuid



## 1 Algemeen

### 1.1 Inleiding

In het bestemmingsplangebied Zuidstrook zijn onlangs diverse ontwikkelingen in gang gezet.

Directe aanleiding tot de ontwikkelingen rond het Burgerweeshuis/IJsbaanpad is de noodzaak voor het Sociaal Agogisch Centrum (SAC), gebruiker van het Burgerweeshuis, een nieuwe huisvesting te vinden die voldoet aan de huidige wettelijke eisen voor een kindertehuis.

Het Burgerweeshuiscomplex wordt wereldwijd als een zeer belangrijk "jong architectuur-monument" beschouwd. Derhalve besloot de Gemeente Amsterdam sloopplannen te verhinderen en door middel van aankoop het pand te behouden. Het Burgerweeshuiscomplex heeft een nieuwe functie gekregen in overeenstemming met het architectonisch waardevolle karakter van het gebouw; het biedt onderdak aan het Berlage-instituut, een opleidingsinstituut voor architectuur.

Het Sociaal Agogisch Centrum, nu nog gehuisvest in het Burgerweeshuis, krijgt een nieuw onderkomen met een brutovloeroppervlak (bvo) van 4500 m<sup>2</sup> aan het IJsbaanpad. Op dezelfde lokatie zal een kantoorbestemming van 5000 m<sup>2</sup> bvo worden gerealiseerd.

Teneinde de aankoop van het Burgerweeshuis, het noodzakelijke herstel en de exploitatie van het complex te financieren, bleek het nodig op het aangrenzende terrein kantoorbebouwing te realiseren. Deze kantoorbebouwing omvat 25.000 m<sup>2</sup> bvo.

Ten gevolge van deze, mede op het terrein van Sportpark Zuid geprojecteerde kantoorbebouwing, dient het sportpark Zuid te worden verplaatst. Het sportpark krijgt een nieuwe plek in de nabije omgeving op het IJsclubterrein.

In het oostelijk deel van het bestemmingsplangebied is eveneens een aantal ontwikkelingen voorzien. Hier zijn de ontwikkelingen in gang gezet als gevolg van de verlenging van tramlijn 24 naar de Vrije Universiteit. Uit verkeerstechnisch oogpunt is het rechte trekken van de Amstelveenseweg ter plekke noodzakelijk. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid een breder en continu profiel te realiseren. Teneinde deze rechte trekking te bewerkstelligen zal de Gemeente Amsterdam (Stadsdeel Zuid) een grondruil aangaan met de R.K. Begraafplaats Buitenveldert. De Begraafplaats Buitenveldert heeft deze aanleiding aangegrepen om tot een aantal verbeteringen en aanpassingen van de begraafplaats over te gaan. Aan de zijde van de Amstelveenseweg is de aanleg van een nieuw grafveld voorzien. Voorts wordt de toegang tot de begraafplaats Buitenveldert van de Amstelveenseweg verplaatst naar de Fred. Roeskestraat; aan deze straat worden tevens een nieuwe aula en condoleanceruimte gesitueerd.

Op de zuid-oosthoek van Amstelveenseweg/Fred Roeskestraat is een kantoor/bedrijfsgebouw met een vloeroppervlak van 6500 m<sup>2</sup> voorzien ten behoeve van onder andere een PTT-postverdeelcentrum.

In totaal zal de komende jaren in het bestemmingsplangebied 36.500 m<sup>2</sup> kantoorvloer worden gerealiseerd.

## 2. Het plangebied

### 2.1 Plangrenzen

Het bestemmingsplangebied "Zuidstrook" wordt ongeveer begrensd door de Museumtramlijn, Stadiongracht, Amstelveenseweg, Fred Roeskestraat, oostzijde begraafplaats Buitenveldert en Rijksweg A10.

### 2.2 Planologische regelingen

#### 2.2.1 Bestemmingsplannen

Het plangebied valt gedeeltelijk onder de werking van het bestemmingsplan (uitbreidingsplan) Zuider Amstelkanaal, vastgesteld bij besluit van 22 juli 1953. nr. 597, en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland bij besluit van 28 juli 1954, nr. 293. Voor een ander gedeelte valt het gebied onder de werking van het bestemmingsplan (uitbreidingsplan) Zuider Amstelkanaal deel I, vastgesteld bij besluit van 31 oktober 1956, nr. 1121 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord Holland bij besluit van 11 september 1957, nr. 147).

De beoogde bestemmingen zijn op een aantal punten in strijd met de vorenaangehaalde bestemmingsplannen. Het stadsdeel is er evenwel voorstander van de vorengeschetste ontwikkelingen mogelijk te maken. Door de centrale stad waren hiertoe al twee voorbereidingsbesluiten genomen: "Begraafplaats Buitenveldert" ( 8 februari 1990, nr.30) en "Amstelveenseweg/IJsbaanpad" (24 februari 1990, nr. 281). Het bestemmingsplan Zuidstrook zal slechts een gedeelte van het laatstgenoemde gebied bestrijken, nl. tot aan de oostzijde van de Museumtramlijn; het IJscclubterrein wordt niet bij het bestemmingsplan Zuidstrook betrokken, maar zal tesamen met de aangrenzende woonschepenlokatie worden opgenomen in een bestemmingsplan voor de Schinkeloevers.

#### 2.2.2 Aangrenzende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan sluit zoveel mogelijk aan op de aangrenzende bestemmingsplannen ( bestemmingsplan Prinses Irenestraat, bestemmingsplan Buitenveldert, bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan). Voor de Schinkeloevers en het aangrenzende Stadionterrein zullen bestemmingsplannen worden opgesteld.

#### 2.2.3 Ontwerp-Structuurplan 1990 Amsterdam

Voor het bestemmingsplangebied gelden op dit moment formeel het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Structuurplan De Stad Centraal 1985. De Gemeente Amsterdam heeft echter een nieuw structuurplan in voorbereiding, het "Structuurplan Amsterdam 1990". Dit structuurplan zal tevens de status van streekplan verkrijgen en daarmee als wettelijk toetsingskader gaan fungeren voor bestemmingsplannen. De in het bestemmingsplan Zuidstrook voorziene ontwikkelingen zijn



in overeenstemming met het ontwerp - Structuurplan  
Amsterdam 1990.

#### 2.2.4 Uitgangspunten Stadionterrein/IJsbaanpad e.o.

De ontwikkelingen in het gebied aan het IJsbaanpad hangen nauw samen met de ontwikkeling van het Stadionterrein tot een nieuw woongebied met 1400 woningen. Voor het gebied, dat globaal wordt begrensd door de Schinkel, Havenstraat, Amstelveenseweg en Ringweg Zuid zijn op 1 november 1990 de "Uitgangspunten Stadionterrein/IJsbaanpad e.o." door de stadsdeelraad Zuid vastgesteld. De "Uitgangspunten....." worden verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig programma van eisen voor het Stadionterrein.

De planvorming rond het IJsbaanpad verkeert reeds in een verder uitgewerkt stadium: voor dit gebied is al een stedenbouwkundig programma van eisen opgesteld (SPVE IJsbaanpad/Burgerweeshuisterrein, vastgesteld door B&W 27 juni 1989), op basis waarvan de bouwplannen zijn ontwikkeld.

### 3. Planbeschrijving

#### 3.1 Historische ontwikkeling

Aan het eind van de vorige eeuw is het plangebied nog geheel agrarisch. De stedelijke bebouwing strekt zich uit tot het oostelijk deel van de Vondelpark-Concertgebouwuurt. De Schinkel en de Amstelveenseweg zijn belangrijke structurele elementen en doorbreken de oost-west gesitueerde kavels. In de daarop volgende jaren worden de Schinkelbuurt en het westelijk deel van de Vondelpark-Concertgebouwuurt gebouwd. Tussen de Schinkel en de Amstelveenseweg ligt inmiddels het tracé van het Hollands Electrisch Spoor, een railverbinding tussen Amsterdam en Uithoorn.

Een eerste aanzet tot de verstedelijking van het gebied wordt gegeven als in 1917 het Plan Zuid van Berlage door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De Marathonbuurt wordt als eerste gerealiseerd. In deze periode wordt het verbindingskanaal tussen het Noorder- en Zuider Amstelkanaal, de latere Stadiongracht, gegraven. Hierdoor ontstaat een eiland tussen Schinkel en Stadiongracht. Ten zuiden van dit eiland worden sportvelden aangelegd.

Het beloop van de Amstelveenseweg wordt gewijzigd, zodat een haakse aansluiting op de brug over het Zuider Amstelkanaal mogelijk wordt.

Met de bouw van het Olympisch Stadion (architect J. Wils) in 1928 krijgt het gebied een heel ander aanzien. Het stadion is een markant bouwwerk met een uitstraling naar de wijde omgeving.

Eén van de laatste overblijfselen van de oorspronkelijke, landschappelijke structuur, een brede tocht ten zuiden van de Stadiongracht, wordt gedempt. Het IJSbaanpad wordt aangelegd. De Amsterdamse IJSclub neemt een deel van het aangrenzende terrein in gebruik.

Na een zware storm in de Vlothaven bleek verplaatsing van de woonschepen aldaar noodzakelijk, en wordt de woonschepenligplaats aan de Schinkel in gebruik genomen.

Het is in het begin van de jaren '60, dat het bestemmingsplangebied allengs verder verstedelijkt wordt. Het dijklichaam ten behoeve van Ringweg Zuid (A10) wordt aangelegd.

In 1958 wordt het Burgerweeshuis aan het IJSbaanpad (architect Aldo van Eyck) gebouwd. De instituten van de Vrije Universiteit verrijzen aan het IJSbaanpad. Weer later worden de Sporthallen Zuid gebouwd.

In het gebied ten noorden van de Fred Roeskestraat worden onderwijsinstellingen gesitueerd.

De Begraafplaats Buitenveldert neemt in dit gebied van oudsher een bijzondere plaats in. De oudste gegevens met betrekking tot de begraafplaats gaan terug tot in 1675 als ter plekke een schuilkerkje in gebruik wordt genomen. Omstreeks 1900 vindt de eerste uitbreiding van het kerkhof plaats. In 1958 vindt de tot op heden laatste uitbreiding van de begraafplaats plaats.

### 3.2 Hoofdropzet en ruimtelijke opbouw

Het plangebied ligt in de strook langs de zuidtak van de Ringweg, ook wel aangeduid als de Zuid-as, tussen Riekerpolder en RAI. In deze Zuid-as is een aantal belangrijke concentratiepunten te onderscheiden: de RAI, het station Zuid en omgeving met grootschalige kantoorbebouwing (WTC, Atrium, Parnas, etc) en het complex van de Vrije Universiteit met Academisch Ziekenhuis in stadsdeel Buitenveldert.

Lokaties in deze strook zijn vanwege de goede bereikbaarheid een ideale vestigingsplaats voor kantoren en hogere onderwijsvoorzieningen. In de nabije toekomst zal de bereikbaarheid per openbaar vervoer van de diverse vestigingen in het bestemmingsplangebied sterk verbeteren na aanleg van de westtak van de ringsneltram (Halte Amstelveenseweg) en de verlenging van tramlijn 24 naar de VU.

De strook ten oosten van de Amstelveenseweg, ter hoogte van de Fred Roeskestraat heeft een overwegend groen karakter en een lage bebouwingsintensiteit. De gebouwen erin zijn omgeven door groen. De schoolgebouwen in dit gebied variëren in maat, maar nemen in de richting van de Amstelveenseweg in omvang toe.

Ten westen van het plangebied ligt het voormalige IJscubterrein, dat samen met de Schinkel een overgangsgebied vormt tussen het Amsterdamse Bos/Nieuwe Meer en de stedelijke ruimte langs de Kostverlorenvaart. Voor het gehele Schinkeloevergebied zal een apart bestemmingsplan worden gemaakt.

#### 3.2.1 Ruimtelijke opbouw

Uitgaande van de programmatische uitgangspunten en met in achtneming van de randvoorwaarden en de bestaande bebouwing is gekozen voor een stedelijk werkmilieu, direct aansluitend op de nieuw aan te leggen haltes van het openbaar vervoer.

De nieuwe 3 tot 4 laagse bebouwing langs het IJsbaanpad sluit kwa hoogte en bouwvolume aan bij de schaal van de aanwezige bebouwing van het Pedologisch instituut, de Van Detschool en de Pedagogische Academie (PABO) aan de Fred Roeskestraat en vormt een voortzetting van de randbebouwing met vrijstaande gebouwen (scholenstrook Fred Roeskestraat) in een groene omgeving langs het Zuider-Amstelkanaal.

In de reeks van concentratiepunten in de Zuid-as is het bestemmingsplangebied van lagere orde dan het station Zuid en omgeving. Om dit visueel ook duidelijk te maken is uitgegaan van een lagere bebouwing dan die rond voornoemd station. Hierdoor wordt tevens voorkomen dat een schrille tegenstelling ontstaat tussen het Burgerweeshuis en een zeer hoog gebouw; er ontstaat een logische reeks van afnemende bebouwingsintensiteiten vanaf Station Zuid naar de open ruimte rond de Schinkel/Nieuwe Meer. De bouwmasa van het nieuw te realiseren kantorencomplex ten zuiden van het Burgerweeshuis dient tevens afgestemd te zijn op de schaal en hoogte van de aansluitende bebouwing en met name in te spelen op de

fijnmazige structuur van het Burgerweeshuis. De bouwhoogte van dit plandeel loopt op van 3 à 5 lagen direct naast het weeshuis tot maximaal 7 bouwlagen langs de Ringweg. Het voormalige Burgerweeshuis dient in zijn uiterlijke vorm behouden en gerestaureerd te worden. Inwendig zullen aanpassingen noodzakelijk zijn om het gebouw voor de nieuwe functie geschikt te maken. Daarbij dient er echter voor gewaakt te worden dat de karakteristieke structuur van het gebouw niet aangetast wordt.

Ten behoeve van de Van Detschool dient in het inrichtingsplan voor het gebied Burgerweeshuis en omgeving een speelterrein van ca. 2000 m<sup>2</sup> opgenomen te worden.

Het geprojecteerde kantoor/bedrijf op de hoek van de Amstelveenseweg/Fred Roeskestraat omvat in totaal 5 bouwlagen, waarbij de 5e laag terugliggend is. Tesamen met de bebouwing van het Sociaal Agogisch Centrum vormt dit kantoor de markering van het kruispunt.

De bouwhoogte van de nieuwe Aula en condoleanceruimte van de begraafplaats Buitenveldert, blijft beperkt tot 7,5 meter. Tesamen markeren deze gebouwen de nieuwe toegang tot de begraafplaats, die via een brug wordt ontsloten.

#### 4. Verkeer en Parkeren

##### 4.1 Autoverkeer

De Amstelveenseweg heeft een zeer belangrijke verkeersfunctie. Het is één van de hoofdverbindingen tussen Amsterdam en Amstelveen en is tevens door de aansluiting op de Ringweg een belangrijke invalsweg van Amsterdam-Zuid. De doorstroming van het autoverkeer op deze hoofdverkeersader mag door de ontwikkeling van het plangebied niet belemmerd worden. De ontsluiting van de kantoorgebouwen aan het IJSbaanpad geschiedt daarom niet rechtsstreeks vanaf de Amstelveenseweg, maar via het IJSbaanpad. Daartoe zal het kruispunt met het IJSbaanpad/Fred Roeskestraat worden aangepast. De Amstelveenseweg zal worden verbreed en rechtgetrokken, mede ten behoeve van de verlenging van de tramlijn 24. In het nieuwe, verbrede profiel worden nieuwe opstelvakken ten behoeve van het linksafslaande verkeer in beide richtingen opgenomen.

Het IJSbaanpad vormt de hoofdontsluiting van de kantoorlokaties ten westen van de Amstelveenseweg. Aangezien het IJSbaanpad ook een belangrijke ontsluitingsfunctie zal krijgen voor de te ontwikkelen woningbouwlocatie Olympisch Stadionterrein is een herprofilering noodzakelijk. Daarbij zal tevens een voorziening worden getroffen voor de schoolbusjes bij de Van Detschool.

Op grond van de te verwachten woningaantallen en het kantoorvloeroppervlak in het plangebied is een verkeersprognose opgesteld.

De verkeersprognose geeft inzicht in het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie en de routekeuze van dit verkeer. In de avondspits die bepalend is, gaat het in totaal om 270 vertrekken en 370 aankomsten.

Konklusies t.a.v. de verkeersafwikkeling zijn :

Het extra linksaf-vak en een aan te passen (voertuigafhankelijke) verkeerslichtenregeling bieden voldoende ruimte voor een ongehinderde doorgang van het bestemmingsverkeer richting Stadionterrein en woonschepen. De totale verkeersintensiteit op de zijrichtingen Fred Roeskestraat en IJSbaanpad kan circa 300 motorvoertuigen bedragen, doordat de voetgangerskoppelingen medebepalend zijn voor de capaciteit van de zijrichting.

##### 4.2 Openbaar vervoer

In de toekomst zal de ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer goed verzorgd zijn. Het plangebied wordt zowel door locale, regionale als interlocale openbaar vervoer verbindingen ontsloten.

De Amstelveenlijn (sneltram) is eind 1990 geopend, terwijl de Ringlijn van Amsterdam/Sloterdijk naar Zuidoost, de verlenging van lijn 24 naar de VU, de verlenging van lijn 16 naar Sloten

en de voltooiing van de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan in voorbereiding zijn. In de berekeningen wordt dan ook uitgegaan van een groot aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van de verplaatsingen.

#### 4.3 Parkeren

Ter vervanging van het parkeerterrein aan de noordzijde van het IJsbaanpad, dat incidenteel gebruikt wordt als overloop parkeerterrein voor de RAI en bij grote sportevenementen in de sporthallen Zuid, zal in de onmiddellijke nabijheid, op het IJscclubterrein een nieuwe parkeervoorziening aangelegd worden.

De zeer gunstige ligging van het plangebied ten opzichte van de Ringweg zal een grote parkeerdruk veroorzaken, ondanks het feit dat de te ontwikkelen kantoorlokaties in de nabije toekomst goed per openbaar vervoer bereikbaar zullen zijn. Omdat langs de Amstelveenseweg in het geheel niet en langs het IJsbaanpad slechts in beperkte mate geparkeerd zal kunnen worden, is in het "stedebouwkundig programma van eisen Burgerweeshuisterrein" het uitgangspunt gehanteerd dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Deze uitgangspunten zijn conform in dit bestemmingsplan verwerkt.

Voor het parkeren van de kantoren wordt - in de huidige situatie - uitgegaan van een norm van 1 ppl./75 m<sup>2</sup> (incl bezoekersparkeren). Deze worden grotendeels ondergronds gerealiseerd. Op maaiveld mogen ten behoeve van de kantoren op het Burgerweeshuisterrein maximaal 30 ppl. en op het voormalig parkeerterrein langs het IJsbaanpad ten hoogste de helft van het maximaal toegestaan aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor het voormalig Burgerweeshuis wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 50 ppl. (norm 1 ppl./100 m<sup>2</sup>) omdat een deel van het gebouw een onderwijsbestemming zal krijgen en het overige deel door de specifieke vorm minder intensief benut zal worden dan een modern kantoorgebouw. Aangezien deze plaatsen slechts in beperkte mate in de directe omgeving van het gebouw gerealiseerd kunnen worden zonder de omgeving aan te tasten, zullen minimaal 30 plaatsen ten behoeve van de gebruikers van dit gebouw in de parkeervoorziening van het nieuw te bouwen kantorencomplex gerealiseerd moeten worden.

Deze parkeervoorziening omvat maximaal 340 parkeerplaatsen. Voor wat betreft het kantoor/bedrijf aan de Fred Roeskestraat zijn in totaal 82 parkeerplaatsen in een ondergrondse parkeergarage opgenomen. Gezien de specifieke functie van postverdeelcentrum, zijn daarnaast tevens op maaiveld 19 laad- en loshavens gesitueerd ten behoeve van bestelbusjes.

Inmiddels is het Rijks verkeers- en vervoersbeleid gewijzigd. Het beleid is gericht op een sterke beperking/terugdringing van het woon-werkverkeer per auto. Het beleid van het stadsdeel Zuid, zoals verwoord in het programakkoord sluit hier bij aan. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die een terugdringing op

termijn van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoren in het bestemmingsplangebied mogelijk maakt (zie ook onder 5.4).

#### 4.4 Langzaam verkeer

Door en langs het plangebied lopen twee belangrijke fietsroutes. De noord-zuid verlopende hoofdfietsverbinding langs de Amstelveenseweg - voorzien van vrijliggende fietspaden - voorziet in de relatie tussen de stad en Amstelveen/het Amsterdamse Bos. De tweede oost-west verlopende fietsverbinding langs het IJsbaanpad is een onderdeel van de recreatieve (groene zoom) route, een residu van de Zuidelijke Wandelweg. De fietsverbindingen worden gecombineerd met voetgangersroutes.

Tussen de toekomstige haltes van de sneltram en lijn 24 bij de kruising met de Amstelveenseweg enerzijds en de nieuwe woonwijk op het Stadionterrein anderzijds moet een nieuwe voetgangers-fietsroute worden aangelegd die het Burgerweeshuis gebied van zuidoost naar noordwest doorsnijdt. Aan deze route liggen de sporthallen Zuid en wordt tevens de hoofdtoegang tot het nieuwe kantoorcomplex gesitueerd. Daarnaast is een verbinding evenwijdig aan de Ringweg geprojecteerd, die moet voorzien in een verbinding tussen Amstelveenseweg en het IJscclubterrein.

#### 4.5 Kabels en leidingen

In het bestemmingsplangebied is een drietal hoofdroutes voor kabels en leidingen aanwezig. Deze bestaande tracé's voor met name water- en gastransportleidingen verlopen langs de Stadiongracht, het IJsbaanpad en de Amstelveenseweg. Naast de sluis in de Stadiongracht bevindt zich een distriktgasdrukregelruimte. Om deze ruimte dient een veiligheidszone van 25 meter in acht genomen te worden waarbinnen geen bebouwing is toegestaan. Tussen deze ruimte en het IJsbaanpad ligt een distributienet waarop niet gebouwd mag worden.

## 5. Regelingen in het bestemmingsplan

### 5.1 Uitgangspunten bestemmingsplan

Het bestemmingsplan moet niet meer regelen dan strikt noodzakelijk is. In principe wordt in de systematiek van het bestemmingsplan gestreefd naar het opnemen van globale bestemmingen en minder stringente voorschriften. Dit om de flexibiliteit in het plan te waarborgen. Een voorbeeld hiervan is de bestemming "Verkeersareaal". In een aantal gevallen, echter zal de bestemming gedetailleerd worden vastgelegd. Een voorbeeld hiervan is de bestemming "Kantoren". Met behulp van de "nadere aanduiding" kunnen in beperkte mate afwijkende functies binnen een hoofdbestemming worden toegelaten (bijvoorbeeld een horecafunctie in een kantoor).

Met het bestemmingsplan moet in de praktijk kunnen worden gewerkt. Dit plan moet derhalve hanteerbaar en met name voor de burger controleerbaar zijn.



## 5.2 Maatschappelijke doeleinden

### 5.2.1 De bestemming

Onder deze bestemming valt een scala van functies, t.w. overheids-, onderwijs-, medische-, welzijns-, religieuze voorzieningen.

### 5.2.2 De Voorschriften

De bebouwing wordt op de plankaart vastgelegd door middel van bestemmingsgrens en bouwhoogte. Via de algemene vrijstellingen worden beperkte uitbreidings-, of veranderingsmogelijkheden gegeven.

Met de vestiging van het Berlage-instituut in het Burgerweeshuis wordt een positieve bijdrage geleverd aan de sociale veiligheid: doordat colleges/ateliers e.d. ook in de avonduren worden gehouden wordt voorkomen dat de voetgangersroute 's avonds te geïsoleerd wordt.

Het Burgerweeshuis is - als jong architectuurmonument - in het bestemmingsplan aangemerkt als beschermenswaardig pand. Tot op heden geniet het Burgerweeshuis echter (nog) niet de status van Rijks- of Gemeentemonument. Om toch in bescherming van het Burgerweeshuis te voorzien, is in het bestemmingsplan een bepaling opgenomen, dat voor dit pand in geval van een bouwaanvraag, waarbij een vrijstellingsbevoegdheid van het Dagelijks Bestuur aan de orde is, het advies van Bureau Monumentenzorg verplicht is. Het bureau toetst of de bouwaanvraag strookt met de architectonische waarde van het pand. Tevens is er voor gekozen het Burgerweeshuis door middel van een aanlegvergunningstelsel voor sloop extra bescherming te bieden. Ook hier is het advies van het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg verplicht.

Ten aanzien van de maatschappelijke voorzieningen worden geen specifieke parkeernormen opgelegd. Wel is in het stedenbouwkundig programma van eisen Burgerweeshuisterrein e.o. voorzien in een parkeerregeling: t.b.v. het Burgerweeshuis zijn 30 parkeerplaatsen in de parkeergarage van het aangrenzende kantoor bestemd.

## 5.3 Maatschappelijke Doeleinden en Woondoeleinden

### 5.3.1 De bestemming

Deze bestemming heeft onder andere betrekking op de vleugel van het Sociaal Agogisch centrum waarin ondermeer de kinderverblijven zijn ondergebracht. Onder deze bestemming valt een scala van functies, t.w. overheids-, onderwijs-, medische-, welzijns-, religieuzevoorzieningen en nutsdoeleinden, alsmede verblijfseenheden ten behoeve van de kinderen.

### 5.3.2 De Voorschriften

De bebouwing wordt op de plankaart vastgelegd door middel van bestemmingsgrens en bouwhoogte. Via de algemene vrijstellingen worden beperkte uitbreidings-, of veranderingsmogelijkheden gegeven. De bestemmingen maatschappelijke doeleinden en woondoeleinden zijn onderling uitwisselbaar. Binnen de bestemming is een vrijstelling opgenomen ten behoeve van een dienstwoning met een maximum vloeroppervlak van 150 m<sup>2</sup>.

### 5.3.3 Technostation

In de huidige situatie is op de onderhavige lokatie het technostation van de ANWB gevestigd. In de "Uitgangspunten Olympisch Stadionterrein/IJSbaanpad e.o." is deze vestiging als vast punt opgenomen. De bestemming technostation wordt, conform de huidige situatie, via een nadere aanduiding mogelijk gemaakt. Deze manier van bestemmen is gekozen om in geval van bedrijfsbeëindiging op deze plek, uitgezonderd een ander technostation, vestiging van een ander bedrijf onmogelijk te maken. Alsdan kunnen op deze lokatie woningen, of maatschappelijke doeleinden worden gerealiseerd. De situering van de te bebouwen vlek is op de plankaart vastgelegd.

## 5.4 Kantoren (1 t/m 3) waaronder een parkeergarage

### 5.4.1 De Bestemming en de voorschriften

De bouwmassa van deze bestemming (bouwhoogte/aantal bouwlagen) en bestemmingsvlak zijn gedetailleerd vastgelegd. Tevens is een toegestaan maximum vloeroppervlak (exclusief parkeren) in de voorschriften vastgelegd. Dit betekent, dat de uitbreidingsmogelijkheden ten behoeve van deze bestemming tot een minimum zijn beperkt. In het bestemmingsplan is een vrijstelling opgenomen ten behoeve van een dienstwoning. Tevens is voor de bestemming K2+P via een vrijstelling een restaurant of coffeeshop mogelijk gemaakt. In geval van openstelling in de avond heeft dit het voordeel, dat er ook 's avonds activiteiten in het gebied plaatsvinden wat de sociale veiligheid ten goede komt. Ten behoeve van de diverse kantoorbestemmingen in het plangebied zijn voorwaarden in het bestemmingsplan vastgelegd ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen (zie ook 4.3 parkeren). Daarbij geldt dat de aantallen, genoemd voor de bestemming K1 + P (85 ppl.) tevens voorzien in de parkeerbehoefte van de aanliggende bestemming (M). Op de bestemming Erven I mogen maximaal 25 parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoren van het SAC worden gerealiseerd. In de bestemming K3 + P wordt, conform het beoogde gebruik, via een nadere aanduiding een postverdeelcentrum mogelijk gemaakt. Deze constructie is gekozen om in geval van uitplaatsing van het postverdeelcentrum vestiging van een ander bedrijf uit te sluiten.

Het beleid van het stadsdeel is er op gericht het autogebruik in het woon-werkverkeer terug te dringen (zie ook onder 4.3.). De kantoren zullen worden benaderd om hiertoe een vervoersplan op te stellen. Via een wijzigingsbevoegdheid (art. 5 lid 5) wordt een beperking op termijn van het aantal toegestane parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Daarbij komt omzetting van de parkeerplaatsen op maaiveld in eerste instantie in aanmerking. Daarnaast is in het bestemmingsplan een vrijstelling opgenomen, die een geringe toename van het kantoorvloeroppervlak mogelijk maakt. Hierdoor kan een gedeelte van het vloeroppervlak ten behoeve van parkeren omgezet worden in kantoorruimte, bijvoorbeeld archief- of opslagruimte.

## 5.5 Nutsdoeleinden

### 5.5.1 De bestemming en voorschriften

Onder deze bestemming wordt verstaan gebouwen ten behoeve van de openbare dienst. Via de algemene vrijstellingen kunnen dergelijke gebouwen als regel tot een maximum bouwhoogte van 3,5 meter en met een maximum vloeroppervlak van 15 m<sup>2</sup> worden gebouwd. Het op de plankaart aangegeven vlak met deze bestemming betreft een gasverdeelstation. De bestemming is in dit geval vastgelegd, gezien de grotere omvang van het bouwwerk. Tevens dient een veiligheidszône van 20 meter rondom dit punt te worden aangehouden. Binnen deze zône is bebouwing niet toegestaan.

## 5.6 Begraafplaats en Aula

### 5.6.1 De bestemmingen/en voorschriften

Naast de grafvelden op de begraafplaats komen er gebouwen of accommodaties voor, die ruimte bieden aan activiteiten en materialenberging ten behoeve van de bestemming.

De bestemming is globaal vastgelegd ten einde enige vrijheid te geven in indeling en veranderingen van de begraafplaats. Door middel van een maximum bebouwingspercentage zijn de bebouwingmogelijkheden beperkt. De Aula en condoleanceruimte aan de Fred Roeskestraat zijn apart als zodanig bestemd. Ten behoeve van bezoekres van de begraafplaats zal een aantal parkeerplaatsen op het aangrenzende parkeerterrein worden gereserveerd.

## 5.7 Recreatieve doeleinden

### 5.7.1 De bestemming en de voorschriften

Deze bestemming heeft betrekking op de sporthallen zuid en is gedetailleerd vastgelegd. Het aantal bouwlagen en de maximale bouwhoogte zijn op de plankaart aangegeven.

## 5.8 Verkeersareaal

### 5.8.1 De bestemming en de voorschriften

De bestemming wordt globaal aangegeven. Onder de bestemming vallen wegen, fiets- en voetpaden, groen, tramsporen, parkeerplaatsen, pleinen e.d. Beperkte bebouwing ten behoeve van nutsvoorzieningen (trafohuisjes, lichtmasten, reclame e.d.) is via vrijstellingen mogelijk gemaakt. Bruggen en een geluidscherm zijn via een nadere aanduiding op de plankaart aangegeven.

### 5.8.2 Waterkering

In het bestemmingsplangebied ligt een waterkering. Het bestemmingsplan voorziet in bescherming hiervan. In een aantal voorschriften is via een nadere aanduiding "waterkering" bepaald, dat op deze gronden geen bouwwerken mogen worden opgericht, indien daardoor het waterkerend vermogen van de waterkering wordt verminderd of teniet gedaan.

## 5.9 Waterweg/gracht

### 5.9.1 De bestemming en de voorschriften

Binnen de bestemming "waterweg/gracht" zijn geen ligplaatsen voor woonschepen of bedrijfsschepen toegestaan. Hiertoe is besloten omdat de Stadiongracht ter plekke onderdeel is van een doorgaande vaarroute.



## 5.10 Erven I, Erven I waaronder een parkeergarage en Erven II

### 5.10.1 De bestemming en de voorschriften

In het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen de bestemming Erven I en Erven II. Binnen de bestemming Erven I is een beperkte bebouwing toegestaan. Via een vrijstelling wordt gebruik ten behoeve van laden/lossen en parkeerdoeleinden mogelijk gemaakt, e.e.a. met inachtneming van het totaal aantal toelaatbare parkeerplaatsen voor de diverse kantoorbestemmingen. Op de bestemming Erven II wordt ieder gebruik ten nutte van parkeren uitgesloten.

Het stedenbouwkundig beeld in de "Zuidstrook" wordt bepaald door vrijstaande bebouwing, omgeven door groen. Dit beeld dient, ook in de toekomstige situatie, bewaard te blijven. De situering van de bestemming Erven II is zodanig gekozen dat de bebouwing zoveel mogelijk wordt omzoomd door groen.

Ten behoeve van de Van Detschool zal, binnen de bestemming Erven II, een speelplaats worden ingericht ter grootte van 2000 m<sup>2</sup>.

Binnen de bestemming Erven II zijn via een nadere aanduiding tevens een tweetal belangrijke voetgangersverbindingen in het gebied Burgerweeshuis e.o. vastgelegd (zie onder 4.4).

## 5.11 Openbaar Groen

### 5.11.1 De bestemming en de voorschriften

Onder de bestemming "openbaar groen" worden de gronden verstaan, die gebruikt worden voor parken, openbare tuinen, plantsoenen of andere recreatieve doeleinden met uitsluiting van gebruik ten behoeve van parkeren. Daar waar fiets- en voetpaden in de bestemming "openbaar groen" liggen vormen zij onderdeel van deze bestemming. Binnen de bestemming is een vrijstelling opgenomen om maximaal 5 % van (het totaal van) deze gronden te benutten ten behoeve van parkeerdoeleinden. Deze vrijstelling is uitdrukkelijk alleen bedoeld voor het openbaar groen, grenzend aan de sporthallen Zuid. In verband met het opheffen van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein IJsbaanpad komt een aantal parkeerplaatsen te vervallen, die benut werden door de bezoekers van de sporthallen. Eén van de opties om het verlies van deze plaatsen te compenseren wordt gezocht in uitbreiding van het parkeerterrein bij de sporthallen. Een geluidscherm is via een nadere aanduiding op de plankaart aangegeven.

## 6. Milieu

Milieu-eisen ten aanzien van bijvoorbeeld hinderlijke bedrijven, straalpaden, industrie- of verkeerslawaaï (waaronder geluidschermen) zijn geïnventariseerd en zijn, waar nodig in het bestemmingsplan worden opgenomen.

### 6.1 Geluidhinder

#### Inleiding

Het bestemmingsplan Zuidstrook omvat het gebied dat begrensd wordt door de A10, de Museumtramlijn, de Stadiongracht, de Amstelveenseweg, de Fred Roeskestraat en de oostzijde van de begraafplaats Buitenveldert.

De nieuwe bebouwing in het gebied omvat voornamelijk kantoren. Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) kunnen 3 of 4 bouwplannen aangemerkt worden als geluidgevoelige bebouwing. Dat zijn het woongedeelte van het Sociaal Agogisch Centrum (SAC), de dienstwoning van de begraafplaats, en misschien een dienstwoning in het kantoor dat ligt bij de A10. Tevens maakt het bestemmingsplan geluidgevoelige bebouwing mogelijk op de lokatie van het ANWB technostation.

Omdat deze bebouwing ligt binnen de geluidhinderzones van de A10, de Amstelveenseweg en de Fred Roeskestraat is akoestisch onderzoek verplicht. Door de nieuwe bebouwing op de locatie van het Olympisch Stadionterrein en omgeving neemt ook de verkeersintensiteit op het IJsbaanpad aanzienlijk toe waardoor deze weg ook in het geluidhinderonderzoek betrokken moet worden.

De resultaten van dit onderzoek zijn getoetst aan normen die zijn vermeld in de Wgh.

De berekeningen van de geluidhinder van de A10 zijn uitgevoerd voor een variant zonder scherm, een variant met een scherm van 1100 meter lang en 3 meter hoog en voor een variant met een scherm van 1100 meter lang en 5 meter hoog.

Als uitgangspunt is genomen dat het wegdek bestaat uit glad asfaltbeton. Hierbij moet worden opgemerkt dat volgens de planning van R.W.S. de noordelijke rijbaan in 1991 zal worden voorzien van zeer open asfaltbeton (Z.O.A.B.). In 1993 of 1994 komt de zuidelijke rijbaan aan de beurt. Z.O.A.B. geeft een reductie van de geluidhinder van ongeveer 1.6 dB(A). Bij de berekeningen is tevens uitgegaan van een absorberend scherm. Dat wil zeggen dat er geen toename van het geluidnivo als gevolg van reflectie in zuidelijke richting (Buitenveldert) zal optreden.

De berekeningen zijn uitgevoerd door de dienst Omegam.

#### Normstelling.

De grensnorm voor een woonbestemming is 50+3 dB(A) etmaalwaarde voor het geluid dat veroorzaakt wordt door de A10 en 50+5 dB(A) voor het geluid van de Amstelveenseweg, de Fred

Roeskestraat en het IJsbaanpad.

Wanneer deze normen worden overschreden, moet worden nagegaan of deze overschrijding door middel van geluidreducerende maatregelen is tegen te gaan. Wanneer dit niet haalbaar is, kan het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuid bij de Gemeenteraad ontheffing ex artikel 83 Wgh aanvragen. De maximum ontheffingswaarde bedraagt 55+3 dB(A) voor het geluid van de A10 en 65+5 dB(A) voor het geluid van de overige wegen.

Voorwaarde voor het verkrijgen van ontheffing is het isoleren van de woningen tot de wettelijk vereiste binnenwaarde en het zoveel mogelijk projecteren van de slaapkamers aan de geluidsluwe zijde.

### Verkeersprognose.

De geluidhinder wordt berekend met verkeerscijfers die maatgevend zijn voor een periode van 10 jaar. In het volgende worden de resultaten van de verkeersprognose als gemiddelde daguurintensiteiten en gemiddelde nachtuurintensiteiten weergegeven. Deze intensiteiten zijn onderverdeeld in motoren, lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen.

A10	Overdag	's Nachts
motoren	103	16
lichte m.v.t.	9290	1318
middelzware m.v.t.	442	76
zware m.v.t.	545	118
Amstelveenseweg		
motoren	29	5
lichte m.v.t.	2542	497
middelzware m.v.t.	108	10
zware m.v.t.	16	2.5
Fred Roeskestraat		
motoren	3	0.5
lichte m.v.t.	325	45
middelzware m.v.t.	11	1
zware m.v.t.	1.7	0.1
IJsbaanpad		
motoren	3	0.4
lichte m.v.t.	263	37
middelzware m.v.t.	9	0.6
zware m.v.t.	1.4	0.1

De maximaal toegestane snelheid op de A10 bedraagt 100 km/uur voor personenauto's en 80 km/uur voor vrachtauto's.  
De verkeerssnelheid op de overige wegen bedraagt 50 km/uur.

### Resultaten van de berekening.

De geluidhinder van de A10 is berekend voor 4 waarneempunten t.w.

waarneempunt A gelegen op de oostpunt van het woongebouw van het S.A.C.

Waarneempunt B gelegen op de westpunt van het woongebouw van het S.A.C.

Waarneempunt R gelegen op de nieuwe dienstwoning van de begraafplaats.

Waarneempunt M gelegen op de westpunt van de bestemming maatschappelijke doeleinden en woningen (lokatie Technostation)

De berekende waarden zijn als volgt:

Zonder scherm zal het geluidniveau bij de waarneempunten A en B 58 dB(A) worden; bij de dienstwoning meer dan 58 dB(A).

De varianten met scherm zijn in tabellen weergegeven.

Schermhoogte 3 meter				
Hoogte Wnp	Wnp A	Wnp B	Wnp R	Wnp M
1.5	53 dB(A)	52 dB(A)	54 dB(A)	
4.5 m	54 dB(A)	54 dB(A)	57 dB(A)	
7 m	55 dB (A)	55 dB(A)	-	
9.5 m				54 dB(A)

Schermhoogte 5 meter			
Hoogte Wnp	Wnp A	Wnp B	Wnp R
1.5 m	51 dB(A)	50 dB(A)	52 dB(A)
4.5 m	52 dB(A)	52 dB(A)	55 dB(A)
7 m	53 dB(A)	53 dB(A)	-

Wanneer het wegdek zal zijn uitgevoerd in Z.O.A.B. nemen deze geluidniveau's af met 1.6 dB(A).

De geluidhinder bij waarneempunt A wordt vanwege de Amstelvenseweg 54 dB(A).

De geluidhinder bij de dienstwoning wordt vanwege de Fred Roeskestraat 58 dB(A).

## Conclusies.

Zonder scherm zal de geluidhinder de maximaal toelaatbare waarde bereiken met uitzondering van de dienstwoning waar de maximale waarde wordt overschreden.

Wanneer een scherm van 3 meter hoog wordt geplaatst kan het plan worden gerealiseerd onder de voorwaarde dat de Gemeenteraad ontheffing verleent. In het bestemmingsplan wordt hiervan uitgegaan.

Wanneer een scherm van 5 meter hoog wordt geplaatst, is geen ontheffing vereist voor het woongedeelte van het S.A.C. maar wel voor de dienstwoning.

De geluidhinder van de Amstelveenseweg is lager dan de grenswaarde. Deze weg heeft geen geluidhinderkonsekwenties voor het plan.

De geluidhinder van de Fred Roeskestraat overschrijdt de grenswaarde ter plaatse van de nieuwe dienstwoning. Langs deze weg kunnen geen geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Voor een overschrijding van 3 dB(A) zal bij de Gemeenteraad ontheffing aangevraagd moeten worden.

De geluidhinder van het IJsbaanpad overschrijdt de grenswaarde bij het S.A.C. en het Technostation met 4 resp. 3 dB(A). Ook langs deze weg kunnen geen geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Voor deze overschrijdingen moet ontheffing aangevraagd worden.

De vereiste ontheffingen kunnen worden aangevraagd op grond van art. 2, lid 2, onder b, ten derde (voor wat betreft het woongedeelte van het S.A.C. en voor de dienstwoning binnen de bestemming "Aula" bij de begraafplaats Buitenveldert) en ten vijfde (voor wat betreft de locatie van het technostation) van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Dit betekent dat de woningen ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van bedrijfsgebondenheid respectievelijk ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.

De dienstwoning die wellicht wordt gerealiseerd in het kantoor dat vlakbij de A10 ligt, moet in de geluidsluwte van het gebouw geprojecteerd worden omdat anders de normen worden overschreden.

## Spoorweglawaai

De geluidhinderzone van de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan heeft een breedte van 200 meter aan weerszijden van de baan. De geluidgevoelige bebouwing is buiten deze zone gepland. Bovendien wordt het spoorweglawaai overstemd door het wegverkeerslawaai. Het spoorweglawaai speelt daarom geen rol in de geluidhinderproblematiek.

## Industrielawaai Schinkel

Op het industrieterrein Schinkel zijn twee A-inrichtingen gevestigd, de Betonmortelcentrale en het Luchtvaartlaboratorium. Het bestemmingsplangebied valt buiten de geluidzône van het industrieterrein.



## LPG- en gasregelstation

In de directe omgeving van het bestemmingsplangebied bevindt zich een LPG-station aan de Amstelveenseweg.

Rondom het vulpunt en de LPG-opslagtanks dient een veiligheidszône te worden aangehouden van 80 meter. Binnen deze zône is bebouwing niet toegestaan.

Rondom het gasregelstation dient een veiligheidszône van 40 meter te worden aangehouden. Deze veiligheidszône heeft overigens geen beperkende gevolgen voor de geprojecteerde bebouwing.

Met Citroën is overeengekomen, dat het LPG-station in de nabije toekomst zal worden verwijderd. Met Citroën is het contract voor de LPG afgelopen op 30 juni 1990.

## 6.2 Bodemverontreiniging en -sanering

Onderzoek naar bodemverontreiniging en -sanering verloopt in een aantal stappen. Eerst wordt een historisch onderzoek verricht. Door middel van archiefonderzoek naar de (eertijdse) bestemmingen en op grond van bestaande meetgegevens wordt een uitspraak gedaan over verwachte verontreinigingen (bodem en water) in het plangebied.

In geval van een geringe potentiële verontreiniging wordt vervolgd met een indicatief onderzoek.

In geval van een sterke potentiële verontreiniging wordt vervolgd met een oriënterend onderzoek.

Voor het gebied begrensd door Stadiongracht, Amstelveenseweg, Ringweg en Museumtramlijn is inmiddels een integraal bodemonderzoek, een samenvoeging van indicatief en oriënterend onderzoek door de Milieudienst verricht.

Voor dit gebied is geen vervolgonderzoek noodzakelijk. Er zijn geen beperkingen voor hergebruik van eventueel te verwijderen grond op de lokatie (mits niet toegepast voor teelaarde in tuinen).

Volgens een rapportage van Hinderwet & Milieuzaken ( 2 mei 1990) is er met betrekking tot de lokatie van het kantoor aan de Fred Roeskestraat geen sprake van bodemverontreiniging door een bedrijfsmatige activiteit in het verleden. Voor de lokatie van de Aula van de begraafplaats zijn nog geen onderzoeksresultaten bekend.

## 7. Economische paragraaf

In het bestemmingsplangebied Zuidstrook dienen onder meer de herprofilering van het IJsbaanpad en de aanleg van een toegangsweg tot de parkeergarage van het kantoor ten zuiden van het Burgerweeshuis uitgevoerd te worden. Voorts dienen diverse terreinen bouwrijp gemaakt te worden ten behoeve van de voorgenomen bouw van de diverse kantoren. In het kader van de verlenging van tramlijn 24 zal de Amstelveenseweg worden herprofileerd. Tenslotte is de aanleg van een geluidscherm noodzakelijk. De hierboven genoemde werken kunnen volledig uit de te verwachten grondopbrengsten worden bekostigd.

## 8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Overleg met bevolking en belanghebbenden.

In het kader van het stedenbouwkundig programma van eisen (spve) "IJsbaanpad/Burgerweeshuisterrein" is op 7 juni 1989, nog onder verantwoordelijkheid van het centrale stadsbestuur, een informatie- en overlegavond gehouden over de in het stedenbouwkundig programma van eisen voorgenomen ontwikkelingen met de overleggroep "Olympisch Stadionterrein e.o.", een zeer breed samengestelde groep. Tijdens deze vergadering uitte men de vrees dat ten gevolge van de kantoorontwikkeling capaciteitsproblemen ontstaan op de kruising IJsbaanpad-Amstelveenseweg waardoor het doorgaande verkeer belemmerd zal worden en de bereikbaarheid van de woonschepen en het toekomstige woongebied Olympisch Stadionterrein sterk zal afnemen. Daarnaast vroeg men extra aandacht voor een veilige fietsverbinding langs het IJsbaanpad.

Inmiddels geschiedt de planvorming rondom dit gebied onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van het stadsdeel Zuid. Op 24 april 1990 is een informatieavond georganiseerd over de ontwikkelingen in het gebied IJsbaanpad/Fred Roeskestraat. Op deze avond is voor het te voeren overleg een bestemmingsplangroep opgericht, die bestaat uit direct omwonenden, vertegenwoordigers van de bijzondere instellingen en overige belanghebbenden.

In deze bestemmingsplangroep is in drie vergaderingen het concept-bestemmingsplan opgesteld en doorgesproken. In de Bestemmingsplangroep is door de "Vereniging woonschepen Zuid" een voorlopige reactie op het concept-bestemmingsplan Zuidstrook geleverd (zie Bijlage II). De reactie richt zich voornamelijk op het aantrekken van auto's zonder dat daar voldoende infrastructuur voor aanwezig zou zijn.

Op 31 januari 1991 is over het bestemmingsplan Zuidstrook een inspraakavond/hoorzitting geluidhinder gehouden. Het verslag is in de bijlage II opgenomen. De belangrijkste opmerkingen hebben betrekking op de verkeers- en parkeersituatie in het bestemmingsplangebied. Conform eerder geuite bezwaren wordt betwijfeld of de capaciteit van het kruispunt IJsbaanpad-Amstelveenseweg toereikend is om het toekomstige verkeersaanbod te verwerken. In het nieuwe/toekomstige profiel van de Amstelveenseweg worden extra linksafvakken opgenomen. Verkeersberekeningen wijzen uit dat de toekomstige capaciteit van het kruispunt Amstelveenseweg/Fred Roeskestraat voldoende zal zijn voor de verkeerontwikkeling. Knelpunten in de spits kunnen ontstaan als gevolg van het feit, dat op- en afritten van de Ringweg tot aan de maximale capaciteit zullen worden belast.

Met de bebouwing van het parkeerterrein aan het IJsbaanpad gaat een aanzienlijk parkeerareaal verloren. Op het IJsclubterrein zal vervangende parkeergelegenheid worden gecreëerd. Tevens worden uitbreidingsmogelijkheden van het parkeerterrein bij de sporthallen bestudeerd, ter compensatie van de verloren

geene parkeerplaatsen op het IJsbaanpadterrein. Tevens zal in overleg met de Van Detschool naar een oplossing worden gezocht voor de parkerende busjes, die in de huidige situatie veel overlast veroorzaken.

Gezien het bovenstaande bestaat geen aanleiding om het (concept-)bestemmingsplan op voormelde punten aan te passen.

9. Overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO)

In het kader van het overleg op grond van art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het concept-bestemmingsplan Zuidstrook toegezonden aan de volgende instanties:

1. Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
2. De Provincie Noord-Holland (Dienst Ruimte en Groen, Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer)
3. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
4. De Nederlandse Spoorwegen N.V.
5. De Inspecteur van de Volkshuisvesting
6. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg
7. De Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening
8. De Coördinator voor het Midden- en Kleinbedrijf
9. De inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu
10. Het Rijksconsulentschap Economische Zaken in de provincie Noord-Holland
11. De Rijksluchtvaartdienst
12. Het Ondersteuningsinstituut Noord-Holland
13. Provinciale Waterstaat
14. Rijkswaterstaat
15. Het Provinciaal Electriciteitsbedrijf Noord-Holland
16. De Rijksverkeersinspectie, district Noord-West
17. De N.V. Nederlandse Gasunie
18. Het Provinciaal Waterleidingbedrijf
19. Het Hoogheemraadschap van Rijnland
20. Het Hoogheemraadschap Amstelland (sedert 01-01-91 opgegaan in: Hoogheemraadschap Amstel en Vecht)
21. Het Zuiveringschap Amstel en Gooiland
22. PTT Telecom BV, district Amsterdam
23. PTT Telecom BV, Kabel- en Radioverbindingen
24. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Buitenveldert
25. De Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen van het Ministerie van Defensie

De geadresseerden onder 5, 6, 10, 11, 15, 17, 18, 21, 22, 23 en 25 zagen in het bestemmingsplan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen c.q. deelden mee dat bij het ontwerp geen van hun belangen betrokken waren.

Op 19 februari 1991 was van de geadresseerden onder 4, 7 t/m 9, 12, 13 en 24 nog geen reactie ontvangen.

De opmerkingen van de adressanten, genoemd onder 1, 2, 3, 14, 16, 19, en 20 zullen hieronder met het commentaar vanwege het stadsdeelbestuur worden weergegeven.

Ad 1. Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Algemeen

Geadresseerde meent dat de ontwikkelingen die het concept-bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken niet in strijd zijn met de kaart van het ontwerp-structuurplan Amsterdam 1990

(waarin de onderhavige locatie wordt aangeduid als "woonmilieutype III). Wel merkt zij op, dat voorzover de bestemmingen "Gemengde Doeleinden", "M" en "M+W" maatschappelijke voorzieningen dan wel kantoren mogelijk maken en dit zou leiden tot een volledige (bijv. overheids-)kantoorfunctie, er strijd zou ontstaan met het structuurplan. In verband hiermee beveelt zij aan hieraan in de desbetreffende voorschriften aandacht te schenken.

Naar onze opvatting past de bestemmings "Maatschappelijke Doeleinden" zonder meer binnen het ontwerp-structuurplan en bestaat er onvoldoende aanleiding tot een aanpassing in de door geadresseerde gewenste zin. Wel hebben wij besloten de oorspronkelijk binnen de bestemming "Gemengde Doeleinden" toegestane kantoorfunctie te laten vervallen; in verband hiermee is de bestemming van de desbetreffende gronden inmiddels gewijzigd in "Maatschappelijke Doeleinden en Woondoel-einden". Als gevolg hiervan heeft ook een hernummering van de voorschriften plaatsgevonden.

Voorts wijst geadresseerde op de, door de gemeente Amsterdam onderschreven, doelstellingen van het gewijzigde (Rijks-)verkeers- en vervoersbeleid. Dit beleid is erop gericht te komen tot een mobiliteitsbeheersing en is onder andere neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, het zogenaamde "Werkdocument" en de Vierde Nota Extra. Op grond van dit nieuwe beleid zou het plangebied moeten worden aangemerkt als een B-locatie, op grond waarvan een parkeernorm van 1:125 m<sup>2</sup> in plaats van de thans aangehouden norm van 1:75 m<sup>2</sup> zou moeten worden gehanteerd. Hoewel het voor geadresseerde niet vaststaat dat de genoemde norm daadwerkelijk gehaald moet worden, acht zij het noodzakelijk om ten aanzien van de parkeermogelijkheden tot een heroverweging te komen, en doet zij hiervoor een aantal suggesties.

In reactie hierop willen wij een aantal zaken naar voren brengen. Vooropgesteld moet worden dat de onderhavige parkeernormen voortvloeien uit het door de centrale stad vastgestelde stedenbouwkundig programma van eisen (s.p.v.e.) voor het Burgerweeshuisterrein. Op basis van dit programma zijn bouwplannen ontwikkeld die intussen in een vergevorderd stadium verkeren en waarvoor de anticipatieprocedure ex art. 50, lid 8, van de Woningwet wordt gevolgd. Ook bij de uitgifte in erfpacht van gronden hebben de uitgangspunten van het genoemde s.p.v.e. als basis gediend; de erfpachtvoorwaarden zijn hierop afgestemd. De conclusie is derhalve dat de ontwikkelingen thans zover gevorderd zijn dat deze via het bestemmingsplan, dat tot doelstelling heeft deze ontwikkelingen planologisch vast te leggen, niet meer kunnen worden teruggedraaid.

In de tweede plaats zal de realisering van de ringsneltram niet vóór 1995 een feit zijn. Het plangebied is zeer dicht bij de rijksweg A 10 gelegen en heeft thans alle kenmerken van een C-locatie. De (toekomstige) openbaar vervoersverbindingen beschikken bovendien over een aantakking op het stedelijk vervoersnet, doch niet op die van de agglomeratie.

Het vorenstaande neemt uiteraard niet weg dat ook het beleid van stadsdeel Zuid er juist op gericht is de automobiliteit terug te dringen en het gebruik van het openbaar

vervoer te stimuleren. Wij hebben, teneinde aan dit beleid gestalte te kunnen geven, aan de voorschriften met betrekking tot Kantoren thans een vrijstellingsbevoegdheid toegevoegd, die een overschrijding van het maximum kantoervloeroppervlak met 3% mogelijk maakt. Deze bevoegdheid is met name bedoeld om gebruik van voor parkeervoorzieningen bestemde bebouwing als bijvoorbeeld archiefruimte mogelijk te maken.

Voorts hebben wij in de voorschriften met betrekking tot de bestemming Kantoren een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee het maximum aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de bestemming Kantoren kan worden verlaagd.

Tenslotte meent geadresseerde dat het gewenst is ook binnen de bestemmingen "M" en "M+W" een parkeernorm op te nemen. In reactie hierop kan worden aangevoerd dat voor deze bestemmingen reeds een verkapte parkeernorm geldt, ten eerste omdat binnen deze bestemming volgens de voorschriften parkeren niet is toegestaan en daarnaast op de aanliggende gronden niet (Erven II) dan wel slechts in beperkte mate (Erven I) kan worden geparkeerd. De gevraagde aanpassing is derhalve niet noodzakelijk.

#### Milieu-aspecten

Geadresseerde wijst erop dat het akoestisch onderzoek en het ontwerp-ontheffingsverzoek uitbreiding behoeven in verband met het feit dat de bestemming "Gemengde Doeleinden" eveneens een woonfunctie toestaat. Wij kunnen medelen dat in verband hiermee het concept-ontheffingsverzoek en het akoestisch rapport op dit punt zullen worden aangepast.

Voorts acht geadresseerde aanpassing van de paragraaf met betrekking tot het bodemonderzoek noodzakelijk, nu conclusies hier ontbreken. Ook op dit punt is inmiddels voorzien in een aanpassing van de plantoelichting.

#### Plankaart

Geadresseerde adviseert in verband met de uniformiteit het door het NIROV in haar rapport "Op dezelfde Leest" aanbevolen coderings- en kleurensysteem aan te houden. Deze bestemmingscodering wordt volgens geadresseerde reeds vele jaren gehanteerd in de gemeente Amsterdam.

Wij zijn van mening dat de in het concept-plan gehanteerde codering, die bestaat uit een aanduiding van de eerste letter van de (lettergrepen in de) bestemmingsomschrijving (voorbeeld: de bestemming Kantoren wordt aangeduid met de letter K) de duidelijkheid en hanteerbaarheid van het plan voor de burger ten goede komt. Op grond hiervan hebben wij gemeend deze codering te moeten handhaven. Zoals in de reactie van adressant ook naar voren komt is het stadsdeel in principe vrij haar eigen coderingssysteem te gebruiken.



## Toelichting

In de toelichting wordt gesproken over 10 bouwlagen kantoorbebouwing direct grenzend aan de Rijksweg A10, terwijl de plankaart uitgaat van maximaal 7 bouwlagen.

De Toelichting is op dit punt inmiddels aangepast.

De opmerkingen van adressant ten aanzien van paragraaf 4.5 van de toelichting, betreffende de kabels en leidingen en de districtgasdrukregelruimte zijn verwerkt.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de adressant over de economische paragraaf zal vóór de vaststelling van het bestemmingsplan een aanpassing van deze paragraaf plaatsvinden, waarbij het gehele plangebied in de grondexploitatieberekening wordt betrokken.

## Bijlage 1 bij Toelichting

De adressant signaleert in het Verkeersonderzoek Stadionterrein voor wat betreft het onderhavige plangebied een inconsistentie tussen de verkeerskaart en de staat op pagina 1 van de bijlage voor wat betreft het aantal m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak waarvan wordt uitgegaan, van respectievelijk 32.500 m<sup>2</sup> en 25.000 m<sup>2</sup>. Voorts wordt aangevoerd dat het onduidelijk is hoe een en ander zich verhoudt tot het nu geprojecteerde vloeroppervlak van 36.500 m<sup>2</sup>.

Het in de Bijlage opgenomen verkeersonderzoek Stadionterrein is destijds in het kader van de Nota van Uitgangspunten Stadionterrein e.o. opgesteld in een stadium, dat de gehanteerde cijfers nog niet definitief vastgesteld waren. De uiteindelijk cijfers t.a.v. woningaantallen en kantoorvloeroppervlak wijken enigszins af van de in het verkeersonderzoek gehanteerde, doch slechts in ondergeschikte mate. Er is daarom geen reden om de onderzoeksresultaten en de conclusies te herzien.

## Voorschriften

### Art. 7, lid 6

In het voorschrift wordt thans overeenkomstig het advies van geadresseerde de maximale grootte van het technostation vastgelegd.

### Art. 13

In het voorschrift is inmiddels een bepaling opgenomen waarin het gebruik van de onderhavige bestemming als ligplaats voor woonschepen en/of bedrijfsschepen verboden wordt.

### Art. 16

In de bestemmingsomschrijving Erven II is inmiddels de functie van speelplaats expliciet opgenomen in verband met de geplande speelplaats ten behoeve van de Van Detschool, waar in

de toelichting van wordt gesproken.

Art. 23

In de strafbepaling ontbrak een verwijzing naar art. 18 lid 5a. Aanpassing van het voorschrift heeft inmiddels plaatsgevonden.

Ad 2. De Provincie Noord-Holland

A. Dienst Ruimte en Groen

In de eerste plaats stelt geadresseerde dat het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied aan het plangebied de aanduiding "woonfunctie" geeft, doch geadresseerde geeft vervolgens zelf aan dat terecht in de toelichting een relatie wordt gelegd met het in procedure zijnde ontwerpstructuurplan 1990 Amsterdam en de daarmee samenhangende (gedeeltelijke) herziening van het streekplan.

Voorts wijst geadresseerde erop dat in het provinciaal beleid inzake kantoren grote terughoudendheid wordt betracht tegenover een versterking van de Zuid-as, vooral in verband met de keuze voor versterking van de IJ-as. In verband hiermee wordt in het provinciaal beleid vooralsnog vastgehouden aan beperking van de uitbreidingsmogelijkheden voor kantoren (max. 50.000 m<sup>2</sup> bvo) in Buitenveldert, rekening houdend met de uitbreidingsmogelijkheden aan de noordkant van de rijksweg A 10 (onder andere als gevolg van dit plan). Geadresseerde verzoekt ons aan dit aspect in de plantoelichting aandacht te besteden. Wij menen echter dat, nu het hier gaat om (de consequenties van) het provinciale beleid, het niet juist is om een en ander in de toelichting op dit bestemmingsplan aan de orde te stellen.

Evenals de geadresseerde onder 1 wijst de provincie erop dat de in het plan toegepaste parkeernorm dient te worden aangepast en verzoekt zij een parkeernorm van 1:125 m<sup>2</sup> bvo aan te houden. Voor de beantwoording van dit onderdeel verwijzen wij naar hetgeen ter zake van dit aspect onder ad 1 is vermeld.

De door geadresseerde geopperde wenselijkheid om te bezien of de daadwerkelijke realisering van de kantoren gekoppeld kan worden aan de openstelling van het station van de ringsneltram achten wij niet reëel, zeker niet nu er al diverse anticipatieprocedures ex art. 50 lid 8 Woningwet lopen voor bouwplannen in het bestemmingsplangebied.

Geadresseerde vraagt zich af in hoeverre er bij de planvorming een relatie is gelegd met de planontwikkeling aan de zuidzijde van de A-10 (het Jollenpad). In dit verband willen wij er in de eerste plaats op wijzen dat het stadsdeelbestuur van Buitenveldert in het kader van het onderhavige vooroverleg in de gelegenheid is gesteld om te reageren op het conceptbestemmingsplan. Vooruitlopend op de aangekondigde schriftelijke reactie van die zijde is ons reeds medegedeeld dat dit stadsdeel ten aanzien van de stedenbouwkundige aspecten van het

bestemmingsplan geen bezwaren had. Verder zijn wij van mening dat de bedoelde relatie niet in dit bestemmingsplan, doch in het (ontwerp-)structuurplan gelegd behoord te worden.

#### Voorschriften

##### Art. 1, lid 1

De redactionele wijziging waarom gevraagd wordt is inmiddels verwerkt.

##### Art. 1, lid 13

De geadresseerde wijst er terecht op dat de zinsnede "en/of gebruik", niet juist is, aangezien dit geen gebruik in overeenstemming met de bestemming is. Deze zinsnede is derhalve geschrapt.

##### Art. 6, lid 5

De zinsnede "ten aanzien van de" is inmiddels aangevuld met de weggevallen passage "de bestemming K 2 + P".

##### Art. 10, lid 4

De term "erven" is thans vervangen door de aanduiding "erven II".

##### Art. 18, lid 3

Geadresseerde doet de suggestie aan het slot van dit artikellid de zinsnede toe te voegen "en dat tot op 3 maanden voor dat tijdstip nog niet bestond". Daarbij geeft geadresseerde overigens zelf aan dat de genoemde termijn enigszins arbitrair is. Gelet op dit laatste aspect hebben wij ertoe besloten de zinsnede "met uitzondering van.... bebouwing" geheel te laten vervallen.

#### B. Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer

Ook deze Dienst heeft opmerkingen gemaakt ten aanzien van de gehanteerde parkeernorm, die inhoudelijk overeenkomen met de reactie van de geadresseerde onder 1. Verwezen zij derhalve naar onze reactie ter zake onder ad 1.

Voorts merkt geadresseerde op dat de autoritproductiefactoren die genoemd worden in het in de toelichting opgenomen verkeersonderzoek te laag zijn. Volgens haar is de ritproductie en daardoor de uurintensiteit op de Amstelveenseweg feitelijk hoger dan vermeld. Voor de beantwoording van dit onderdeel verwijzen wij naar hetgeen vermeld is in ad 1 onder het kopje "bijlage 1 bij toelichting", tweede alinea.

Tenslotte meent geadresseerde dat, gelet op het type werklocatie dat het plangebied vormt, de aanduiding "dienstverlening" in het ontwerp-structuurplan meer voor de hand ligt. Met betrekking tot deze opmerking kunnen wij vermelden dat ook stadsdeel Zuid in haar officiële reactie op het genoemde ontwerp-structuurplan een opmerking van gelijke strekking heeft gemaakt.

Ad 3. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor  
Amsterdam

Geadresseerde dringt erop aan om de herprofilering van de Amstelveenseweg zo uit te voeren, dat de weg ook in de toekomst over voldoende capaciteit beschikt; hierbij is de verkeersafwikkeling op de kruispunten een belangrijk aandachtspunt.

Het hier aan de orde gestelde verkeersaspect heeft uiteraard onze volle aandacht. In dit verband kunnen wij onder meer medelen dat de in voorbereiding zijnde plannen uitgaan van extra linksaf-vakken voor het afslaande verkeer.

Voorts wijst de Kamer er evenals de geadresseerde onder 1 op dat in de voorschriften met betrekking tot de bestemming "Waterweg/gracht" ligplaatsen voor woonschepen niet zijn uitgesloten, terwijl dit blijkens de plantoelichting wel de bedoeling was. Aanpassing van het voorschrift heeft inmiddels plaatsgevonden.

Tenslotte merkt geadresseerde terecht op dat in art. 19 lid 3 het woord "vrijstelling" was weggefallen. Ook hier heeft een aanpassing plaatsgevonden.

Ad 14 Rijkswaterstaat

Geadresseerde maakt opmerkingen ten aanzien van de in het bestemmingsplan gehanteerde parkeernorm, die inhoudelijk overeenkomen met hetgeen op dit punt door de geadresseerde onder 1 wordt aangevoerd. Verwezen zij derhalve naar onze reactie ter zake onder ad 1.

Ad 16 De Rijksverkeersinspectie, district Noord-West

Voor de opmerkingen gemaakt door de Rijksverkeersinspectie geldt hetzelfde als voor geadresseerde onder 14 (zie hierboven).

Ad 19 Het Hoogheemraadschap van Rijnland

Geadresseerde merkt op dat de Amstelveenseweg en het IJsbaanpad de waterkerende scheiding (landscheiding) tussen Rijnland en Amstelland vormen en verzoekt een en ander op de plankaart, in de voorschriften en in de toelichting nader te regelen. Wij hebben aan dit verzoek gevolg gegeven door onder meer een bepaling terzake op te nemen in de artikelen die de bestemmingen Verkeersareaal, Erven I, Erven II en Openbaar Groen regelen, en door de waterkering op de plankaart aan te geven.

Ad 20 Het Hoogheemraadschap Amstel en Vecht

Geadreseerde heeft ten aanzien van het bestemmingsplan opmerkingen van gelijke strekking als geadresseerde onder 19 (zie hierboven).

Op het verzoek van geadresseerde is voorts aan de bestemming Waterweg/gracht de functie "waterberging" toegevoegd (art. 13, lid 1).

Bijlage 1

Uittreksel uit :

"Verkeer Stadionterrein e.o."  
Dienst Ruimtelijke Ordening  
Amsterdam, februari 1990

0. Inleiding

In deze bijlage "Verkeer Stadionterrein e.o." wordt een deelstudie met betrekking tot het verkeer gepresenteerd. Hierbij wordt ingegaan op methodiek, uitgangspunten en conclusies van het verkeersonderzoek.

## 1. Verkeersonderzoek Stadionterrein e.o.

### Studiegebied en programma

Het studiegebied wordt gevormd door de in de Nota van Uitgangspunten Olympisch Stadionterrein e.o. gehanteerde begrenzingen, zijnde de Schinkel, Ringweg, Amstelveenseweg en de Vlietstraat/Havenstraat.

Ten behoeve van de verkeersprognose wordt tevens een reservering voor kantoorbebouwing op het Waterleidingterrein in Buitenveldert in de beschouwing betrokken, omdat dit gebied direct aansluit op het Stadiongebied. De verkeersaantrekkende werking van het te realiseren PTT distriktskantoor in de Fred Roeskestraat is eveneens verdiskonteerd.

Onderscheiden worden de deelgebieden :

- 1 Eigenlijke Stadionterrein
- 2 Sportpark De Schinkel en de Eilanden langs de Schinkel
- 3 IJscclubterrein en Burgerweeshuisterrein
- 4 Karperweg en omgeving
- 5 Waterleidingterrein

De hieronder aangegeven kengetallen zijn ontleend aan een voorstudie voor de uiteindelijke Structuurschets, de "voorbeeld-Structuurschets" (de gegeven aantallen wijken hierdoor op onderdelen af van de uiteindelijk in de structuurschets opgenomen aantallen. Zo werd in deze voorbeeld-structuurschets nog uitgegaan van woonbebouwing op de Schinkeleilanden en de Karperweg en omgeving. De afwijkingen geven echter geen aanleiding om de conclusies te herzien).

deelgebied	woningen	inwoners	m2 kantooropp	arbeidspl
1	1100	2750	-	-
2	480	1200	-	-
3	-	-	32500	1080
4	100	250	-	-
5	-	-	15000	500

### Produktiefactoren autoverkeer

Voor het drukste uur, het avondspitsuur van 16.45-17.45 uur, is bepaald hoeveel autoverkeer door inwoners en werkers op het Stadionterrein e.o. geproduceerd wordt. Dit geschiedt door de hoeveelheid autoverplaatsingen per inwoner c.q. arbeidsplaats te vermenigvuldigen met de bovenvermelde aantallen inwoners en arbeidsplaatsen.

De gegevens zijn afkomstig uit het D.R.O. verkeersmodel INCREMENT 1988. Uitgegaan is van een gemiddeld nivo van autoritproductie, waarbij van een substantiële verbetering in het voorzieningennivo van het openbaar vervoer wordt uitgegaan, vanwege de doortrekking van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan, de aanleg van de Amstelveenlijn en de sneltram Sloterdijk-/Zuid-Oost, de doortrekking van lijn 24 naar de VU en de tramverbinding MAP-Sloten/CS.



Als autoritproduktiefactoren voor het avondspitsuur zijn aan-  
gehouden :

inwoners : 0,014 vertrekken per inwoner  
 : 0,085 aankomsten per inwoner  
 arbeidspl : 0,16 vertrekken per arbeidsplaats  
 : 0,004 aankomsten per arbeidsplaats

De aangenomen vervoerswijzeverdeling voor het Burgerweeshuis-  
terrein bedraagt 15 % fiets, 30 % openbaar vervoer en 55 %  
auto.

Per deelgebied levert dit de volgende aantallen auto's in het  
avondspitsuur op :

	A	B	C	D	tot	E
vertrekken	40	20	200	10	270	100
aankomsten	240	100	10	20	370	5

### Bestemmingen

Het verkeersmodel bevat tevens een verdeling over de richtin-  
gen, in vaktermen de distributie geheten. Deze distributie is  
per deelgebied :

Vanaf deelgebied A en B naar

Amstelveenseweg noord	29%	
Amstelveenseweg Zuid	54%	
Stadionweg		37%
intern		3%

Naar deelgebied A en B vanaf

Amstelveenseweg noord	14%	
Amstelveenseweg Zuid	31%	
Stadionweg		31%
intern		2%

Vanaf deelgebied C naar

Amstelveenseweg noord	20%	
Amstelveenseweg Zuid	62%	
Stadionweg		16%
intern		2%

Naar deelgebied C vanaf

Amstelveenseweg noord	14%	
Amstelveenseweg Zuid	61%	
Stadionweg		20%
intern		5%



#### Vanaf deelgebied D naar

Amstelveenseweg noord	21%	
Amstelveenseweg Zuid	5%	
Marathonweg		23%
C.Krusemanstraat	6%	
Zeilstraat		42%
intern		3%

#### Naar deelgebied D vanaf

Amstelveenseweg noord	8%	
Amstelveenseweg Zuid	17%	
Marathonweg		47%
C.Krusemanstraat	3%	
Zeilstraat		22%
intern		3%

Verkeer van/naar de Amstelveenseweg zuidzijde verdeelt zich bij de aansluiting Amstelveenseweg/ringweg en verder in vier richtingen, te weten \* :

#### Van Amstelveenseweg naar

Buitenveldert/Amstelveen	22%
Ringweg Zuid-Coentunnel	35%
Ringweg Zuid/Den Haag	14%
Ringweg Zuid-00st. ri	20%

\* berekeningen dateren van voor de opening van de volledige Ringweg

#### Toedeling autoverkeer

Met behulp van de berekende hoeveelheid auto's en de verdeling naar richtingen is een toedeling op het wegennet opgesteld, en wel voor de Amstelveenseweg, Stadionweg en de aansluitingen op het Stadionterrein e.o.. Als aansluitingen van het Stadionterrein e.o. op de Amstelveenseweg wordt in het onderstaande uitgegaan van een aantakking op de doorgetrokken Stadionweg. Tevens is rekening gehouden met groei van de hoeveelheid autoverkeer, waarbij de capaciteit van de Amstelveenseweg en de Ringwegaansluiting als bepalende faktor voor de uiteindelijke hoeveelheid verkeer werken. De structurele verbeteringen die het openbaar vervoer de komende jaren zal ondergaan, zijn eveneens van invloed op de hoeveelheid autoverkeer, in die zin dat voor woon-werkverplaatsingen een groter aandeel openbaar vervoer verwacht wordt.

Geen rekening is gehouden met een autobrugverbinding over de Schinkel, aangezien deze verbinding vanuit de ontsluiting van het Stadionterrein niet te beargumenteren valt.

#### Konklusies verkeersafwikkeling

De verkeersprognose geeft een indikatie van de intensiteiten in de omgeving van het Stadionterrein e.o.. Op grond van deze intensiteiten kan de verkeersafwikkeling geschetst worden. Uit de verkeerscijfers van de toekomstige situatie blijkt dat de Amstelveenseweg tot aan de capaciteit wordt belast. De Amstelveenseweg zelf, en dan met name het gedeelte naar de open afritten van de Ringweg, vormt het grootste knelpunt. Dit betekent, dat -evenals nu reeds het geval is- op een aantal delen van de dag filevorming kan optreden op de Amstelveenseweg. Deze is echter niet structureel. Het is vooral het uitgaande verkeer, wat hiervan hinder kan ondervinden.

Konklusies t.a.v. de verkeersafwikkeling per kruising zijn :

- Amstelveenseweg / Roeskestraat  
Het extra linksafvak en een aan te passen (voertuigafhankelijke) verkeerslichtenregeling bieden voldoende ruimte voor een ongehinderde doorgang van het bestemmingsverkeer richting Stadionterrein en woonschepen. De totale verkeersintensiteit op de zijrichtingen Roeskestraat en IJsbaanpad kan circa 300 motorvoertuigen bedragen, doordat de voetgangerskoppelingen medebepalend zijn voor de capaciteit van de zijrichting.
- Amstelveenseweg / Stadionkade  
Vanwege het beperkte uitzicht door de brugbolling, kan geen volledige aansluiting op de Amstelveenseweg gerealiseerd worden. Aangezien het een verbinding op woonstraatniveau betreft, levert een aansluiting geen capaciteitsproblemen op.
- Amstelveenseweg / Stadionweg  
Doortrekking van de Stadionweg leidt tot een samenstel van twee t-aansluitingen op korte afstand. Capaciteitsdoorrekening leerde dat een dergelijke aansluitingsvorm haalbaar is, onder de vermelding dat de cyclustijden van de verkeerslichtenregelingen toe zullen nemen, wat de wachttijden voor alle verkeersdeelnemers verhoogd.

#### Hoeveelheid openbaar vervoer reizigers

Als gevolg van de realisering van de Amstelveenlijn en ringlijn, doortrekking lijn 24 en zuidelijke tak ringspoorbaan produceert het Stadionterrein e.o. een groot aantal openbaar vervoer reizigers. Circa 850 bewoners en werkers van Stadionterrein e.o. en Waterleidingterrein maken in het avondspitsuur gebruik van het openbaar vervoer. Het betreft 250 vertrekken en 600 aankomsten. Hiervan zullen ongeveer 160 personen gebruik maken van de ringtram.

## Bijlage 2

**Verslag inspraakavond bestemmingsplan Zuidstrook en  
hoorzitting ontheffingsverzoek geluidhinder,  
datum: 31 januari 1991**

Aanwezig: zie presentielijst

R. Elstak heet de aanwezigen welkom. Vervolgens stellen zich voor: D. Tiemersma (wethouder Ruimtelijke Ordening, stadsdeel Zuid), A. Tielrooy (notulist, Projekt Management Bureau), R. van der Keur (jurist, stadsdeel Zuid), P. Swart (Ruimtelijke Ordening, stadsdeel Zuid), en R. Elstak (hoofd Ruimtelijke Ordening, stadsdeel Zuid). R. Elstak zit deze avond voor.

De agenda voor vanavond is als volgt:

1. Inleiding
2. Ontheffingsverzoek geluidhinder
3. Pauze
4. Bestemmingsplan Zuidstrook
5. Rondvraag
6. Sluiting

### **Inleiding**

R. Elstak begint met een korte historische toelichting: de start van de ontwikkelingen rond het IJsbaanpad bestond uit een nieuwbouwinitiatief van het Sociaal Agogisch Centrum (SAC), waardoor de unieke waarde van het Burgerweeshuis in het geding kwam. Uiteindelijk werd er na veel overleg de volgende oplossing gevonden:

- 1) het SAC zal een nieuw gebouw op het parkeerterrein IJsbaanpad bouwen
- 2) het Burgerweeshuis krijgt een nieuwe bestemming: er wordt het Berlage-instituut (postdoctorale architecten-opleiding) in gehuisvest
- 3) ten zuiden van het Burgerweeshuis komt 25.000 m<sup>2</sup> nieuwbouwkantoorruimte, ter plaatse van Sportpark-Zuid

In dezelfde tijd kwam Nationale Nederlanden met een nieuwbouwinitiatief: NN wil een postverdeelcentrum annex kantoorruimte op de hoek van de Amstelveenseweg/F. Roeskestraat ontwikkelen.

De Centrale Stad heeft deze zaken destijds in een Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE) "Burgerweeshuis e.o." vastgelegd. In dit SPvE is tevens vastgelegd dat het tracé van de Amstelveenseweg wordt rechtgetrokken. Dit is noodzakelijk, omdat tramlijn 24 wordt doorgetrokken naar de V.U. Om dit te kunnen realiseren is er een grondruil met begraafplaats Buitenveldert nodig. De toegang tot de begraafplaats zal worden verplaatst naar de F. Roeskestraat.

## Ontheffingsverzoek geluidhinder

De wet geluidhinder (1979) schrijft voor dat er een acoustisch onderzoek moet worden verricht, indien er in een gebied geluidgevoelige bebouwing wordt gerealiseerd. Een dergelijk onderzoek behelst allerlei vormen van geluidhinder, zoals (lucht)verkeer en industrie. Vervolgens wordt er een acoustisch rapport opgesteld, waarin wordt beschreven welke mate van bebouwing toelaatbaar is. Ook wordt vastgelegd welke geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

In het plangebied liggen twee geluidgevoelige bebouwingen, te weten het woongedeelte van het SAC en de dienstwoning van begraafplaats Buitenveldert.

Het onderzoek wees uit dat er een geluidsscherm van 3 meter hoog over een lengte van 1100 meter gerealiseerd moet worden. Er dient echter een ontheffingsverzoek te worden ingediend, aangezien het scherm de zgn. voorkeursgrenswaarde niet haalt. Normaliter worden ontheffingen bij de Provincie aangevraagd. De bevoegdheid om ontheffingen te verlenen is in Amsterdam echter aan de Gemeenteraad overgedragen. Sinds 25 januari j.l. ligt het ontheffingsverzoek in het stadsdeelkantoor ter visie. De ter-visielegging duurt één maand.

Vervolgens wordt het verzoek naar de Gemeenteraad gestuurd. Deze heeft drie maanden de tijd om het verzoek te beoordelen. Het verzoek dient verleend te zijn op het moment dat de stadsdeelraad het Bestemmingsplan vaststelt (uiterlijk 27 juni a.s.).

Vervolgens wordt er een diapresentatie over geluidhinder gegeven.

### reacties

- \* Wordt het geluidsscherm aangelegd voor slechts twee geluidgevoelige bebouwingen?  
Antwoord: Nee, de aanleg is ook noodzakelijk voor de toekomstige bebouwing op het Olympisch stadionterrein. In de grondexploitatie is een bedrag opgenomen voor de realisatie van het geluidsscherm.
- \* Waar komt het geluidsscherm te staan?  
Antwoord: Vanaf de brug over de Kostverlorenvaart tot aan de afslag bij de begraafplaats (P. Swart wijst aan op de kaart).
- \* Het scherm komt dus niet voorbij de brug te staan?  
Antwoord: Nee, tot aan de brug, inclusief het vaste gedeelte van de brug.
- \* Het geluidsscherm loopt toch tot de brug over de Amstelveenseweg.  
Antwoord: De kaart is misleidend, in die zin dat het geluidsscherm slechts gedeeltelijk is ingetekend: het gedeelte dat buiten het Bestemmingsplangebied staat is niet weergegeven.
- \* De woonbootbewoners zijn van mening dat het geluidsscherm tot en met de brug gerealiseerd zou moeten worden.  
Antwoord: De wet geluidhinder kent twee situaties, te weten bestaande en nieuwe. Voor bestaande situaties hoeven geen geluidsschermen aangelegd te worden. De woonschepenlokatie kan worden aangemerkt als saneringssituatie en valt buiten het kader van dit bestemmingsplan.
- \* Is het misschien mogelijk om tegen geringe extra kosten het ge-

luidsscherm door te trekken tot over de brug?

Antwoord: Dat wordt momenteel onderzocht.

- \* De geluidsoverlast wordt m.n. veroorzaakt door de aansluiting met de brug.

Antwoord: Binnenkort vindt er overleg plaats met Rijkswaterstaat en dan zal er melding van worden gemaakt.

- \* Is er rekening gehouden met het feit dat er aan de zuidzijde van de Ringweg hoge kantoren gebouwd zullen worden? Hoge gebouwen reflecteren nl. geluid.

Antwoord: Aan die zijde van de Ringweg wordt misschien ook een geluidsscherm opgesteld.

- \* Waar is de voorkeursgrenswaarde gemeten?

Antwoord: Op 493 meter van de Ringweg af.

- \* Is de geluidsoverlast, die door de spoorweg wordt veroorzaakt in de berekeningen opgenomen?

Antwoord: Ja, de overlast hiervan is echter minder dan die van de Ringweg.

- \* Is de overlast voor de Stadionkade ook gemeten?

Antwoord: Nee. De toekomstige bebouwing is als meetpunt genomen. Bij het SAC is op een hoogte van 7 meter gemeten en bij de dienstwoning van begraafplaats Buitenveldert op een hoogte van 4  $\frac{1}{2}$  meter.

- \* Is er al een ontwerp voor het geluidsscherm gemaakt?

Antwoord: Nee. Zodra er een ontwerp gereed is zal er een inspraakavond worden georganiseerd.

- \* Speelt het soort materiaal een rol bij de reductie van de geluidsoverlast?

Antwoord: Dat is zeker het geval. Daarnaast is de hoek waaronder het scherm staat van belang.

- \* Ik vind de verschillende geluidsschermen, die bij de aftakkingen van de RAI staan buitengewoon lelijk. Is er een schoonheidscommissie, die toezicht houdt op de vormgeving van geluidsschermen?

Antwoord: (R. Elstak) Mij is op dit moment niet bekend op welke wijze eisen van welstand in de procedure zullen worden betrokken. Hier zal in het kader van de ontwerpprocedure op worden teruggekomen.

- \* Ik ben van mening dat het geluidsscherm niet mooi hoeft te zijn. M.i. is de effectiviteit van groter belang. Waarom wordt het geluidsscherm niet 5 meter hoog?

Antwoord: Voor het Olympisch stadionterrein maakt die 2 extra meter nauwelijks iets uit.

- \* U bedoelt zeker dat de gemeente niet bereid is om hoge kosten te maken.

Antwoord: Het tegendeel is waar. Het geluidsscherm is van meet af aan in de planvorming opgenomen.

- \* Hoeveel gaat het geluidsscherm kosten?

Antwoord: ca. f 2  $\frac{1}{2}$  miljoen.

- \* En hoeveel kost een scherm van 5 meter hoog?

Antwoord: f 4  $\frac{1}{2}$  miljoen.

- \* Het is wellicht een oplossing om een scherm van 4 meter hoog aan te leggen.

Antwoord: Nee, een scherm van 3 meter hoog biedt voldoende effectiviteit.

- \* Het geluidsscherm loopt voorbij de afslag bij de begraafplaats met de weg mee naar beneden. Daar is het geluidsscherm dus

geen 3-meter hoog?

Antwoord: De kaart is in dit opzicht misleidend: het scherm is overal 3 meter hoog.

- \* Is het zinvol om een bomensingel bij het geluidsscherm aan te leggen?

Antwoord: Nee, dat draagt nauwelijks iets bij tot de reductie van het geluid.

- \* Is er een nieuwe ontheffing nodig voor het gebied, dat aan het ijsclubterrein grenst?

Antwoord: Ja, dat is nodig indien daar geluidgevoelige bebouwing wordt gerealiseerd.

- \* Wie wordt opdrachtgever c.q. eigenaar?

Antwoord: Dat is nog niet bekend. Het geluidsscherm komt op grond te staan, die eigendom van Rijkswaterstaat is. Rijkswaterstaat zal bij het ontwerp betrokken worden.

## PAUZE

### Bestemmingsplan Zuidstrook

Op de informatie-avond van 24 april 1990 kon men zich opgeven voor deelname aan de zgn. Bestemmingsplan-groep. Deze groep heeft in overleg met stadsdeelambtenaren een concept Bestemmingsplan opgesteld.

Het Bestemmingsplan zal de twee voorbereidingsbesluiten (Schinkel tot Amstelveenseweg; Amstelveenseweg tot oostgrens begraafplaats Buitenveldert), die nu van kracht zijn, vervangen. Voor de woonschepenlokatie zal een apart Bestemmingsplan Schinkeloevers (ijsclubterrein, woonschepenlokatie en misschien het Jaagpad) worden ontworpen.

Momenteel bevindt het Bestemmingsplan zich in de zgn. artikel 10 fase, d.w.z. dat er door diverse instanties (Provincie, Centrale Stad Kamer van Koophandel etc.) wordt gerageerd op het concept-bestemmingsplan.

De Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) schrijft voor dat er een inspraakavond wordt gehouden. De resultaten van de inspraakavond worden aan het stadsdeelbestuur voorgelegd. Het bestuur besluit of de opmerkingen, die vanavond gemaakt worden, al dan niet in het Bestemmingsplan worden verwerkt.

Vervolgens wordt het ontwerp-Bestemmingsplan in maart ter visie gelegd (stadsdeelkantoor en het wijkopbouworgaan Zuid-West). De ter visielegging wordt aangekondigd in het Parool en het Stadsblad. Iedereen is gerechtigd bezwaren in te dienen.

De procedure duurt in principe maximaal twee maanden, indien er geen bezwaren worden ingediend; als dit wel gebeurt duurt het vier maanden. Men kan zijn/haar bezwaren toelichten tijdens een geplande hoorzitting Commissie Wonen en Werken op 11 juni a.s. Uiterlijk 27 juni zal de stadsdeelraad het Bestemmingsplan vaststellen. Daarna wordt het bestemmingsplan aan het College van Burgemeester en Wethouders voorgelegd. Het College beoordeelt het Bestemmingsplan en geeft Gedeputeerde Staten (GS) advies. Formeel wordt het Bestemmingsplan daarna door GS goedgekeurd.

### Procedure bouwplannen

Vooruitlopend op de vaststelling van het Bestemmingsplan is er een zgn. anticipatieprocedure gestart. Bouwplannen kunnen nl.



vergund worden zonder dat er een Bestemmingsplan vigeert. Tijdens de periode van ter visielegging kan men bezwaren indienen. Vervolgens wordt het bouwplan door het College van B&W inhoudelijk getoetst. Daarna toetsen B & W het bouwplan aan het planologisch kader, hetgeen in dit geval het concept Bestemmingsplan is. Vervolgens sturen B & W het plan naar Gedeputeerde Staten van Noord Holland. Indien GS akkoord gaan geven ze de vereiste "verklaring van geen bezwaar" af. Het verbouwplan van de Van Detschool en het bouwplan van het PTT-kantoor hebben inmiddels ter visie gelegen. De bouwplannen van het SAC en het kantoor (25.000 m<sup>2</sup>) zullen nog ter visie worden gelegd.

Vervolgens geeft P. Swart een toelichting op de bestemmingen van het plangebied. (N.B. de bestemming van het tweede gebouw van het SAC staat foutief op de kaart; het gebouw heeft de bestemming Maatschappelijke doeleinden)

### reacties

- \* Wordt voor het Bestemmingsplan Schinkeloevers dezelfde procedure gevolgd als voor het Bestemmingsplan Zuidstrook?  
Antwoord: Ja. Er zal wederom een informatie-avond worden georganiseerd. Dan kan men zich opgeven voor deelname aan de Bestemmingsplangroep.
- \* Wanneer wordt het Bestemmingsplan Schinkeloevers vastgesteld?  
Antwoord: Op 19 februari a.s. wordt er een globale planning gemaakt voor de Bestemmingsplannen, die in stadsdeel Zuid voorbereid moeten worden. Bovengenoemd Bestemmingsplan zal in 1993 of 1994 vastgesteld worden.
- \* In het programmakkoord is gesteld dat er zoveel mogelijk groen behouden zal blijven. Door de aanleg van het kantoor ter plaatse van Sportpark-Zuid gaat er een stuk groen verloren.  
Antwoord: De parkeerplaatsen worden ondergronds gerealiseerd. Op het dak van de parkeergarage zal een tuin worden aangelegd.
- \* M.i. volgt het Bestemmingsplan de bouwplannen. Het zou andersom moeten zijn.  
Antwoord: In het kader van het opstellen van het stedenbouwkundig Plan is destijds goed nagedacht over de voorwaarden die aan de nieuwe bebouwing zouden moeten worden gesteld. Er wordt naar gestreefd om het paviljoenachtige karakter van het plangebied te handhaven. Er is geen sprake van het feit dat het het stadsdeel aan een stedenbouwkundige visie zou ontbreken.
- \* Op de plankaart is de brug over de Stadiongracht ingetekend in de breedte, die het na de geplande verbreding zal hebben. Blijven de trappen aan weerszijden gehandhaafd? Onderaan de trappen bevindt zich momenteel een openbare wandelroute. Als de brug verbreed wordt ligt de wandelroute op het terrein van het SAC.  
Antwoord: In het Bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen dat de brug verbreed wordt. Het hangt van het SAC af of de wandelroute gehandhaafd blijft.
- \* Wordt de voetgangers/fietsroute, die langs de begraafplaats voert, doorgetrokken naar de RAI?  
Antwoord: Daar is geen ruimte voor.
- \* Hoe hoog wordt het hoogste kantoor?

Antwoord: 28  $\frac{1}{2}$  meter in zeven bouwlagen.

- \* In het Bestemmingsplan is een brug over de Stadiongracht opgenomen. Wordt deze brug ook geschikt gemaakt voor snelverkeer?

Antwoord: in het Bestemmingsplan is niet vastgelegd voor welk soort verkeer de brug geschikt zou moeten zijn. De overleggroep Olympisch stadionterrein e.o. houdt zich met deze kwestie bezig.

- \* De noordzijde van het IJsbaanpad is nu een parkeerterrein. Dit terrein zal echter worden bebouwd. Waar kan men in de toekomst parkeren?

Antwoord: Hierover bestaat nog enige onduidelijkheid. De kwestie zal tijdens de inspraakavond over de herprofilering van het IJsbaanpad aan de orde komen.

- \* De oversteek over de Amstelveenseweg is zowel voor voetgangers als voor fietsers gevaarlijk. Is het mogelijk om een tunnel aan te leggen?

Antwoord: Nee, dat is te duur. Waarschijnlijk wordt er een middenberm voor tramlijn 24 aangelegd. De berm wordt zo breed dat voetgangers en fietsers de oversteek in twee etappes kunnen maken. Verder zal de verkeerslichtenregeling worden aangepast.

- \* De buurtbewoners pleiten reeds enige tijd voor een dergelijke tunnel.

Antwoord: Uw opmerking wordt in het verslag opgenomen.

- \* De Bestemmingsplangroep heeft voorgesteld om de parkeergarages van het kantoor te ontsluiten via een tunnel bij de museum-tramlijn. Waarom is dit voorstel niet aangenomen?

Antwoord: Dit is niet mogelijk, omdat de structuurschets voor het Olympisch stadionterrein daar een langzaam verkeersroute voorschrijft. De kantoren zullen via het IJsbaanpad worden ontsloten.

- \* De aula van begraafplaats Buitenveldert is op de kaart te klein ingetekend.

Antwoord: De kaart zal conform het bouwplan worden aangepast.

- \* Is het juist dat er bij een begraafplaats binnen een straal van 50 meter geen bebouwing mag staan?

Antwoord: (R. Elstak) Dat is mij niet bekend.

## Rondvraag

- \* In de Volkskrant van 25 januari j.l. stond een artikel over kantoren. In dat artikel werd gesteld dat kantoren weinig in trek zijn.

Antwoord: (D. Tiemersma) Hierover doen tegenstrijdige berichten de ronde. Ik denk echter dat deze lokatie een toplokatie is, omdat het aan de Ringweg is gelegen.

- \* Zijn de toekomstige huurders van het kantoor (25.000 m<sup>2</sup>) reeds bekend?

Antwoord: Nee.

## Sluiting

R. Elstak sluit de vergadering.