

Nota van Beantwoording zienswijzen

**Bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West
Milieueffectrapport Zuidas – de Flanken**

(definitieve versie, 10 mei 2011)

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord West, met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 3 maart 2011 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Tevens heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer gelijktijdig met het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West het Milieueffectrapport Zuidas – de Flanken, met de daarop betrekking hebbende stukken, voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Overeenkomstig artikel 7.32, lid 3, van de Wet milieubeheer (Wm) kunnen zienswijzen op het MER slechts betrekking hebben op de inhoud van het MER, het niet voldoen van het rapport aan de bij of krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels dan wel op onjuistheden die het rapport bevat.

In het kader van een gecoördineerde voorbereiding en bekendmaking als bedoeld in paragraaf 3.6.1. van de Wet ruimtelijke ordening heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West het ontwerpbesluit omgevingsvergunning (DMB nr. HZ_WABO-2011-000899) voor het bouwen van een kantoorgebouw met onderliggende parkeergarage aan de Gustav Mahlerlaan, alsmede het maken van een uitweg voor de parkeergarage (hierna: de omgevingsvergunning), met de daarop betrekking hebbende stukken, ter inzage gelegen.

De zienswijzen die betrekking hebben op de omgevingsvergunning hebben betrekking op besluitvorming waarover het college van burgemeester en wethouders bevoegd is te beslissen, welke bevoegdheid is gemandateerd aan de directeur van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht. Op deze zienswijzen wordt in een aparte Nota van Beantwoording ingegaan.

Op de zienswijzen die betrekking hebben op bestemmingsplan en MER zal hieronder inhoudelijk worden ingegaan. De zienswijzen zullen in samengevatte vorm worden weergegeven. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen in de bijlagen I. Per adressant zal naar de betreffende bijlage(n) worden verwezen.

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot het bestemmingsplan, het MER en / of de omgevingsvergunning zienswijzen ontvangen:

- Adressant 1: Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Beatrix, Beethovenstraat 139 – 147, 1077JC, Amsterdam
- Adressant 2: Hestia Kinderopvang, postbus 16, 1120 AA, Landsmeer
- Adressant 3: Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, Willem Pijperstraat 35, 1077XL, Amsterdam
- Adressant 4: Kennedy van der Laan namens Goldstar B.V., Dijsselhofplantsoen 12, 1077BC, Amsterdam
- Adressant 5: Bewonersvereniging 'De Mirandabuurt', Secretariaat, Stichtstraat 15, 1079 RB, Amsterdam
- Adressant 6: De heer R. Haffmans, Hofmeyrstraat 34, 1091 NA, Amsterdam
- Adressant 7: Beheermaatschappij World Trade Center Amsterdam B.V., mede namens zakelijk gerechtigden, Strawinskylaan 1, 1077 XW, Amsterdam
- Adressant 8: Ondernemersvereniging ORAM, Postbus 19405, 1000 GK Amsterdam
- Adressant 9: Bewonersplatform Zuidas, A.J. Ernststraat 112, 1082 LP, Amsterdam

De zienswijzen van adressanten 6 en 7 hebben betrekking op zowel het bestemmingsplan, het MER als de omgevingsvergunning.

De zienswijzen van adressanten 1, 2, 3, 5, 8 en 9 hebben uitsluitend betrekking op het MER.

De zienswijzen van adressant 4 hebben uitsluitend betrekking op het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

De door adressanten, hierboven genummerd onder 1 tot en met 7 ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, dan wel binnen de daarvoor gestelde termijn aan uw vergadering gericht, zodat zij tijdig zijn ingediend.

De door adressanten, hierboven genummerd onder 8 en 9, ingediende zienswijzen zijn ingediend buiten de termijn die daarvoor heeft gegolden. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 13 april 2011.

Overwegingen m.b.t. adressant 8:

In een begeleidend schrijven bij de zienswijze stelt adressant dat er na overleg met een ambtenaar van de Dienst Ruimtelijke Ordening onduidelijkheid bleek te bestaan over de exacte termijn van indiening. Dit vanwege het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. waarin is vermeld dat de terinzage legging zou duren tot en met 14 april 2011. In het begeleidend schrijven wordt aangegeven dat de Dienst Ruimtelijke Ordening zou onderzoeken hoe het misverstand heeft kunnen ontstaan.

Hiermee wordt de suggestie gewekt dat er sprake zou (kunnen) zijn van een misverstand of onduidelijkheid bij de gemeente. Dit is geenszins het geval. Zowel telefonisch als per email is op 14 april 2011 aan adressant aangegeven dat de termijn gedurende welke zienswijzen naar voren konden worden gebracht duurde tot en met 13 april 2011. Per email is daarbij aangegeven dat, mocht adressant (alsnog) een zienswijze naar voren willen brengen, in het voorstel aan het bestuur in de overwegingen het toetsingadvies van de Commissie met de verwijzing naar 14 april 2011 zal worden betrokken, waarbij er wel reeds op is gewezen dat verwezen wordt naar een niet gemeentelijk document; de Commissie m.e.r. is een onafhankelijke instantie die adviseert over de inhoud van het MER.

Zoals hierboven aangegeven wijst adressant erop dat in het advies van de Commissie m.e.r. in bijlage 1, onder de beschrijving van de procedurele gegevens, is vermeld dat de terinzage legging zou duren tot en met 14 april 2011, en dat adressant zich daarop heeft gebaseerd.

Inderdaad heeft de Commissie een foutieve datum opgenomen in genoemde bijlage. Dit leidt

echter niet tot verschoning. De Commissie is een niet tot het gemeentelijk apparaat behorende en niet door de gemeente aan te sturen onafhankelijk adviesorgaan. Adressant had zich kunnen en moeten vergewissen van de periode zoals die in de kennisgeving stond aangegeven, en de zienswijze binnen de daar aangegeven termijn van zes weken kunnen en moeten indienen. De gemeente heeft op geen enkele wijze het vertrouwen gewekt dat de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen verstreek op 14 april 2011. Adressant 8 is derhalve niet ontvankelijk.

Overwegingen m.b.t. adressant 9:

In haar zienswijze (geadresseerd 14 april 2011, poststempel 15 april 2011) stelt adressant 9 dat de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zou lopen tot en met 14 april 2011. Deze veronderstelling is niet nader gemotiveerd. Wel wordt ingegaan op het advies van de Commissie m.e.r. en het daarin gestelde ten aanzien van de termijn. Voor zover dit de reden is voor het te laat naar voren brengen van de zienswijzen gelden dezelfde overwegingen als weergegeven onder overwegingen m.b.t. adressant 8. Adressant 9 had zich kunnen en moeten vergewissen van de periode van zes weken zoals die in de kennisgeving stond aangegeven, en de zienswijze binnen de daar aangegeven termijn kunnen en moeten indienen.

Adressant 9 is derhalve niet ontvankelijk.

Hoewel zowel adressant 8 als 9 niet ontvankelijk zijn, wordt in de hierna volgende beantwoording van de zienswijzen op het eind kort ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen.

Overeenkomstig artikel 3.30, tweede lid jo. artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Het hiervoor gestelde is van overeenkomstige toepassing op het milieueffectrapport. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde.

Inhoudelijke behandeling:

Adressant 1: Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Beatrix

Zienswijzen over het bestemmingsplan Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht over het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		Beantwoording Vooropgesteld wordt dat zienswijzen, voor zover deze betrekking hebben op het MER, slechts betrekking kunnen hebben op de inhoud van het MER, het niet voldoen van het rapport aan de bij of krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels dan wel op onjuistheden die het rapport bevat. Geconstateerd wordt dat een groot aantal van de gemaakte opmerkingen betrekking heeft op de toekomstige ontwikkeling en inrichting van het deelgebied Beethoven, en daarmee het inhoudelijk detailniveau van het MER ontstijgt. Het MER heeft niet tot doel op het detailniveau van de gemaakte opmerkingen inzicht te verschaffen. Te zijner tijd zal bij het opstellen van een bestemmingsplan voor (delen van) het gebied Beethoven op dit detailniveau de afweging worden gemaakt. Rekening houdend met het bovenstaande volgt hieronder per aspect op welke wijze met de zienswijze is rekening gehouden, of dat dit later bij de concrete planvorming voor Beethoven het geval zal zijn. Voor het overzicht zijn de zienswijzen op onderwerp gerubriceerd en samengevoegd.
a.	Nut en noodzaak voorgenomen ontwikkeling i. Het MER voorziet in een grootschalige ontwikkeling met onder andere kantoren en woningen, terwijl de animo voor (duurdere) woningen vooralsnog uitblijft, en de leegstand van kantoren toeneemt. ii. Er kan niet worden gesteld dat er geen leegstand is op de Zuidas.	Beantwoording i. Er is uitgegaan van volledige planrealisatie in 2020. Momenteel wordt gemeentebreed een kantorenstrategie opgesteld, teneinde vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen. Vanwege deze gemeentebrede aanpak is ervoor gekozen hier niet expliciet in het MER op in te gaan. Wel is in paragraaf 4.1.2 van het bestemmingsplan op de aanpak en de consequenties voor de Zuidas ingegaan. ii. In paragraaf 9.1.3 van deel A waaraan wordt gerefereerd is aangegeven dat er geen sprake is van leegstaande gebouwen. Dit wil niet zeggen dat er in het geheel geen ruimten leegstaan. Op 1 januari 2011 was er een leegstand van ca. 8.8 %. Dit valt onder frictieleegstand (kantoren monitor bv, maart 2011). Deze leegstand doet niet af aan de hiervoor onderbouwde

		wenselijkheid van de Zuidasontwikkeling.
b.	Programma Er is nog geen beslissing genomen over het Dok, en daarmee lijkt de aanname dat niet 100% VU / VUmc gerealiseerd zal zijn in 2020 en wel de flanken voor 100 % niet op te gaan.	Beantwoording In het MER zijn meerdere programma-alternatieven onderzocht. Daarbij is steeds uitgegaan van realisatie van 100% van het voorgenomen programma van VU en VUmc (zie o.a. paragraaf 3.3.2 van deel A). Hoewel de planontwikkeling zich tot na 2020 zal uitstrekken, is in het onderzoek uitgegaan van volledige programmarealisatie voor zowel de Flanken als VU en VUmc in het jaar 2020.
c.	Plangebied i. Beethoven grenst niet aan VU / VUmc, maar aan de A10. ii. De ontwikkeling van Beethoven kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van de A10, het spoor en de metro.	Beantwoording i. Beethoven grenst inderdaad niet aan VU en VUmc. Wel maakt Beethoven onderdeel uit van de Flanken. De Flanken grenzen wel aan de gronden van VU en VUmc. Dat is in het MER aangegeven. ii. In het MER is al rekening gehouden met allerlei infrastructurele ontwikkelingen. Deze zijn aangegeven in paragraaf 4.3.2 van de Verkeersstudie MER Flanken en VU / VUmc (bijlage I van deel B). Voor de toekomstige Dokontwikkeling is een kwalitatieve doorkijk opgenomen. Voor het Dok wordt een separate (plan)m.e.r.-procedure doorlopen, waarin de Zuidas flanken als referentiesituatie worden meegenomen.
d.	Planhorizon i. Uitgegaan wordt van volledige realisatie van de plannen in 2020. Dit is niet reëel. ii. Voor Beethoven kan alleen het doorkijkscenario gelden, omdat het volledige plangebied (Dokonafhankelijke woningbouw) niet voor 2020 gerealiseerd zal zijn.	Beantwoording i. Er is uitgegaan van volledige planrealisatie in 2020. Dit om de milieueffecten zo goed mogelijk in beeld te brengen. Deze plannen zijn Dok-onafhankelijk. Het programma voor Beethoven is daarin meegenomen. Daarmee is voor wat betreft de optredende milieueffecten voor het jaar 2020 uitgegaan van een worst case scenario. ii. Er is vanwege de dokontwikkeling, die in tijd en uitvoering nog veel onduidelijkheden kent, een kwalitatieve doorkijk gegeven. Voor een aantal deelgebieden, waaronder Beethoven, wordt geconstateerd dat realisatie van het Dok geluidsreducerend effect heeft op voorgenomen woningbouw.
e.	Toepassingsbereik MER Dit MER zonder Dok is meer gericht op het Kenniskwartier dan op de Flanken.	Beantwoording Het is niet juist te veronderstellen dat het MER meer gericht is op het Kenniskwartier dan op de Flanken. Het Kenniskwartier (uitgezonderd de gronden van de Vrije Universiteit en VU medisch centrum) maakt deel uit van de Flanken. In het MER Zuidas – de Flanken is het gehele Flankenprogramma onderzocht. In het deel B van dit MER wordt op de samenhang met de ontwikkelingen bij de Vrije

		Universiteit en VU medisch centrum ingegaan.
f.	Bruikbaarheid MER In het MER staan waardevolle punten voor de toekomstige beoordeling van een bestemmingsplan voor Beethoven, maar tegen die tijd is er beslist over het Dok, en zal er een aangepast MER nodig zijn voor Beethoven. Bovendien is het programma voor Beethoven reeds gewijzigd. Meer programma leidt tot hogere gebouwen en dus meer schaduw, en ook tot meer verkeer.	Beantwoording Het MER is nu procedureel gekoppeld aan een bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West. Dit doet niet af aan het feit dat bij elk toekomstig te nemen ruimtelijk besluit zal moeten worden beoordeeld in hoeverre het MER actualisatie behoeft om de milieueffecten op een juiste wijze in de besluitvorming te laten meewegen. Dat is immers het doel van het MER. Dit zal te zijner tijd dus ook het geval zijn bij een bestemmingsplan voor Beethoven. Ten aanzien van een aantal aspecten zal bij bestemmingsplannen nader gedetailleerd onderzoek nodig zijn. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan onderzoek naar schaduwwerking als gevolg van het concrete bouwprogramma per bestemmingsplan.
g.	Stand van zaken ontwikkeling Beethoven Met het terugtrekken van ING is de ontwikkeling van Beethoven terug bij af. Het is zaak een bestemmingsplan op te stellen met een beter plan voor infrastructuur, 4 meter brede fietspaden en een publieke parkeergarage met twee toeritten.	Beantwoording Vooropgesteld wordt dat het van belang is op termijn een bestemmingsplan voor ook het deelgebied Beethoven vast te stellen. De wijze waarop de infrastructuur daarin een plek krijgt overstijgt het doel en detailniveau van dit MER, en zal te zijner tijd in de concrete planvorming of zelfs planuitwerking worden betrokken.
h.	Milieuevolgen Beethoven Voor Beethoven komen de milieuevolgen harder aan dan elders. Ter onderbouwing wordt een aantal voorbeelden gegeven.	Beantwoording In het MER is onderzocht wat de milieueffecten zijn van de ontwikkeling van het flankenprogramma. De verschillende milieueffecten doen zich niet overal gelijk voor. Het MER biedt voldoende inzicht in de milieueffecten, en ook voldoende mogelijke maatregelen om de optredende effecten voor zover nodig tot een acceptabel minimum te beperken. Te zijner tijd zullen deze uitkomsten ook worden betrokken bij de verdere besluitvorming over Beethoven.
i.	Belangenafweging Het MER doet slechts aannames maar biedt geen oplossingen. De politiek moet beslissen maar stelt het economisch belang boven het belang van de bestaande woonbuurt.	Beantwoording Het doel van het MER is de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen. Ten behoeve daarvan moeten aannames worden gedaan. In het MER wordt een aantal concrete maatregelen voorgesteld. Het MER biedt daarmee voldoende informatie om de milieueffecten in de ruimtelijke besluitvorming te betrekken (zie ook het advies van de Commissie m.e.r.). Uiteindelijk dient het bevoegd gezag de verschillende belangen tegen elkaar af te wegen.
j.	De flankenontwikkeling Het park moet worden ontzien maar	Beantwoording De activiteiten waarop wordt gedoeld hebben

	wordt nu reeds aangetast door premature bouwactiviteiten, bomenkap en andere ingrepen.	een eigen besluitvormingstraject gekend. Dit staat verder buiten onderhavige procedure. Wel kan worden opgemerkt dat het park, onder andere middels het 'groen voor rood'-principe, zo veel mogelijk wordt ontzien. Onder s wordt hierop nader ingegaan.
k.	Overlast gedurende de bouw i. De ontwikkeling van Beethoven zal veel langer duren dan voorzien, wat ten koste gaat van het woongenot. ii. Bij realisatie van het Dok zal de omgeving te maken krijgen met Bouwverkeer, tijdelijk afgesloten wegen, etc. Hiermee wordt in de toekomst geen rekening gehouden. iii. Adressant wordt net als een aantal andere belanghebbenden niet betrokken bij BLVC's. iv. De BLVC's die tot nu toe bij bouwvragen liggen zijn verouderd en achterhaald.	Beantwoording i. In de paragrafen 10.2.1. en 11.2.2. van deel A wordt ingegaan op de optredende effecten gedurende de planrealisatie. Dat bouwwerkzaamheden gevolgen hebben voor de omgeving is niet uit te sluiten. Via de gemeentelijke werkwijze met een zogenoemd BLVC-plan wordt de overlast echter zoveel als mogelijk beperkt. In 2004 is er gestart met het uniformeren van de regels bij werken in de openbare ruimte en vastlegging daarvan in de verordening Werken In de Openbare Ruimte (WIOR) met bijbehorende uitvoeringsregels. De verordening heeft betrekking op alle werkzaamheden in de openbare ruimte, op alle boven- en ondergrondse infrastructuur en zorgt er onder andere voor dat met één vergunning kan worden volstaan voor werken in de openbare ruimte. In de Nadere Regels zijn de algemene uitvoeringsvoorschriften, het coördinatieproces en de financiële regelingen opgenomen. Het BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) is hiervan een onderdeel. In de Nadere Regels bij de verordening staat beschreven wanneer en hoe een BLVC-plan moet worden opgesteld. In Amsterdam moeten projecten op de Amsterdamse hoofdnetten in een BLVC-plan aangeven met welke maatregelen de hinder van werkzaamheden voor de stad en de directe omgeving zo laag mogelijk wordt gehouden. Zonder een door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) en de gebiedsbeheerder (stadsdelen) goedgekeurd BLVC-plan mag er op de hoofdnetten niet gewerkt worden. Uitgangspunt voor het verplicht stellen van BLVC-plannen is dat maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie al vroeg in de planvorming ter sprake komen en daardoor integraal deel uitmaken van het project en het bestek. Ter voorkoming van onnodige bureaucratie hoeven minder ingrijpende projecten minder stappen in het

		BLVC-proces te doorlopen. Bij ingrijpende projecten is het BLVC-plan een groeidocument dat gedurende de planvorming verder wordt gedetailleerd en besproken. Toetsing en advies over de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens werkzaamheden op hoofdroutes wordt gedaan in de WWU. ii. Ook bij realisatie van het Dok zal te zijner tijd alles in het werk worden gesteld om de overlast tot een minimum te beperken. iii. De Zienswijze wordt gezien als een verzoek om deelname aan overleggen over de BLVC's. Het signaal is doorgegeven aan de verantwoordelijk projectmanager. iv. Naar het oordeel van de Dienst Zuidas zijn de BLVC's nog actueel en goed bruikbaar.
l.	Me.r.-procedure AkzoNobel Bij vrijstelling ten behoeve van deze ontwikkeling is ten onrechte gesteld dat deze niet m.e.r.-plichtig was.	Beantwoording In paragraaf 1.1.4 van deel A wordt uitgebreid ingegaan op de gewijzigde omstandigheden als gevolg waarvan besloten is een m.e.r.-procedure te doorlopen. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.
m.	Beoordelingsschaal De gehanteerde beoordelingsschaal valt slecht uit voor Beethoven. Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt dit geïllustreerd.	Beantwoording In het MER is een beoordeling gegeven van de optredende effecten voor de totale activiteit op een zeker abstractieniveau. Het is niet uitgesloten dat voor specifieke deelgebieden bij bestemmingsplan nader gedetailleerd onderzoek nodig zal zijn. Een aantal van de voorbeelden die worden aangehaald betreffen overigens de huidige situatie. In de nieuwe situatie zal in een aantal gevallen sprake zijn van verbetering, bijvoorbeeld als gevolg van het geluidwerend effect dat uitgaat van nieuwe bebouwing op de erachter gelegen woonbuurt. Voor het overige wordt verwezen naar effecten die kunnen optreden, maar waarover in het MER reeds mogelijke maatregelen worden gegeven tot optimalisatie. Deze zullen zoals hierboven aangegeven bij verdere besluitvorming worden betrokken.
n.	Verkeer i. Voor Beethoven geeft het meten van verplaatsingen in de avondspits een verkeerd beeld, omdat de school met 1200 leerlingen in de avondspits geen verkeer meer geeft en parttimers voor die tijd naar huis gaan. ii. Voor de Beethovenstraat ten noorden van de A10 geldt dat daar sprake is van een eenbaans wegvak, wat congestie geeft i.v.m.	Beantwoording i. In Amsterdam is de avondspits (16.00-18.00uur) de maatgevende spits. Naast woon-werk gerelateerde ritten zitten hier ook recreatieve ritten in. Specifieke locaties zullen altijd afwijken van Amsterdamse gemiddelden. De verkeersstromen op de Beethovenstraat zijn echter zodanig dat de invloed van de school hierop relatief beperkt is. ii. De verkeersstromen op de Beethovenstraat zullen door de geplande ontwikkelingen

	de kruising Beethovenstraat - Stadionweg. Ook met het Dok zal in de avondspits het verkeer van de flanken naar het centrum toenemen. iii. De kruising Prinses Irenestraat – Beethovenstraat ontbreekt. Dit is een zeer chaotische kruising, wat niet te zien is in de studie. iv. Ongelukken zijn te verwachten als hier een auto-te-gaststraat wordt gemaakt met een onbekend verkeersbord zonder juridische betekenis. v. De Beethovenstraat is ter hoogte van het viaduct niet overzichtelijk. De weg wordt onverwacht op korte afstand éénbaans, met op dat punt twee oversteekplaatsen voor fietsers. De kruising Prinses Irenestraat – Beethovenstraat is in de spits een chaos.	toenemen. De verkeersstudie laat zien dat de I/C waarden in de spits op de Beethovenstraat niet groter zijn dan 0,7 in 2020. Op een enkele plek zal dit 0,9 zijn in 2020. Dit betekent dat het verkeer op de Beethovenstraat goed kan doorstromen gedurende de avondspits. Op enkele plaatsen kan congestie optreden, maar deze is aanvaardbaar. Het kruispunt Beethovenstraat / Stadionweg is regelbaar met een VRI. iii. De kruising Beethovenstraat – Prinses Irenestraat is wel degelijk in het onderzoek betrokken, zoals ook blijkt uit de figuren in hoofdstuk 5 van de Verkeersstudie MER Flanken en VU / VUmc (bijlage I bij het MER, deel B). Ook in het verkeersregeltechnisch onderzoek Zuidasgebied (bijlage II bij het MER, deel B) wordt op de betreffende kruising ingegaan. iv. Een concrete inrichting met een auto-te-gaststraat en de daarbij te plaatsen borden zijn in het kader van het MER niet aan de orde. v. Het betreft de huidige (en tijdelijke) situatie. Wat dat betreft heeft de zienswijze geen betrekking op het MER. Los daarvan kan worden opgemerkt dat er bij het viaduct een (gedeeltelijke) afsluiting plaatsvindt in verband met de aanleg van een extra viaduct voor de Noorzuidlijn. Deze werkzaamheden zijn naar verwachting in de zomer klaar. De twee langzaamverkeer-onderdoorgangen worden voor de zomer heringericht, de auto-onderdoorgang wordt in oktober geherprofileerd. De fietsoversteekplaats aan de zuidzijde zal blijven bestaan.
o.	Geluid i. De Beethovenstraat heeft last van het stoppen en optrekken van de nachtbus. Overdag is de combinatie van bussen, trams, en bij zuidenwind van de A10 trein en metro, en verouderd materieel, bepalend voor geluid. ii. Voor de Beethovenbuurt is onterecht het wegverkeerslawaai van stedelijke wegen niet gecombineerd met deze bronnen, zeker wanneer dit met schermen gecorrigeerd kan worden. iii. De functie strand Zuid met veel	Beantwoording i. Er wordt gerefereerd aan de bestaande situatie. Doel van het MER is de effecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen. In de nieuwe situatie zal als gevolg van nieuwe bebouwing zowel naar het noorden als naar het zuiden toe het geluid vanaf de A10, trein en metro minder ver doordringen (vergelijk daarvoor ook figuur 32 en 33 in paragraaf 5.3.3 van deel B van het MER). ii. Het zuidelijk deel van de Beethovenbuurt ondervindt zowel geluidbelasting vanwege stedelijke wegen (inclusief bussen en trams) als geluidbelasting vanwege

	bastonen zou meegenomen moeten worden als hinderlijke geluidsbron. iv. Meetpunt 8 ligt verder van de A10 en de straat dan andere punten. Hoewel de belasting slechts met 0,3 dB toeneemt, moet wel worden geconcludeerd dat het de hoogste geluidsbelasting kent binnen het studiegebied. Geconcludeerd kan dus worden dat cumulatief wegverkeerslawaai een onaangenaam gevolg is van de Zuidasontwikkeling en dat die in samenwerking met NS en Rijkswaterstaat moet worden voorkomen.	geluidbronnen van de Zuidas (A10, spoor en metro). Het noordelijk deel van de Beethovenbuurt ondervindt een geluidbelasting van hoofdzakelijk de stedelijke weg Beethovenstraat inclusief bussen en trams. De geluideffectvergelijking bij bestaande woningen is voor 8 geselecteerde woningen gedaan. De 8 geselecteerde woningen, waar onder één in het noordelijk deel van de Beethovenbuurt, zijn gelegen aan wegen met procentueel de hoogste verkeerstoename als gevolg van de planontwikkelingen. Alleen deze verkeerstoename is beschouwd, die van overige, verder gelegen bronnen niet. Deze vergelijkingswijze is een veilige manier als het gaat om effectvergelijking: het geluideffect van de maatgevende bron ligt mogelijk hoger dan het resulterende effect indien wel alle bronnen zouden zijn beschouwd, immers niet alle geluidbronnen kennen een dergelijke hoge verkeerstoename als de beschouwde weg. Indien alle bronnen zouden zijn beschouwd, zou aan de zuidzijde van de Beethovenbuurt de geluidtoename mogelijk minder kunnen zijn dan de nu geconstateerde toename van 0,3 tot 0,4 dB, afhankelijk van de modelvariant. Aan de noordkant zal bij beschouwing van alle geluidbronnen de nu geconstateerde toename niet wijzigen, omdat de Beethovenstraat inclusief trams en bussen veruit maatgevend is. Voorop heeft dus gestaan de beoordeling van het geluideffect als gevolg van verkeerstoename, niet van de absolute hoogte van de geluidbelasting. iii. Strand Zuid is een bestaande situatie. Het doel van het MER is de effecten in beeld te brengen van de nieuwe ontwikkeling. Overigens is in de milieuvergunningverlening voor de RAI, waar Strand Zuid onderdeel van uit maakt, rekening gehouden met het geluidsaspect. iv. In paragraaf 4.4.2 van deel A, waaraan wordt gerefereerd, is in beeld gebracht wat de toename van de geluidsbelasting is als gevolg van de toename van verkeer op het onderliggend wegennet bij de verschillende alternatieven. Het gaat dus om de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer over de Beethovenstraat dat is berekend.
--	---	--

		Naar verwachting zal dit bij meetpunt 8 dus nauwelijks tot verslechtering leiden, waarbij het inderdaad wel zo is dat de bestaande situatie reeds een aanzienlijke belasting kent. Deze ligt echter ruim beneden de maximale grenswaarde. Dat ter plaatse van meetpunt 8 met name de Beethovenstraat en niet zozeer de A10 relevant is, blijkt ook uit figuur 28 van (blz. 37) van deel B van het MER. ter plaatse van meetpunt 8 blijft de belasting vanwege de A10 in de bestaande situatie ver onder de belastingwaarde vanwege de Beethovenstraat. Na volledige planrealisatie zal dat alleen maar verbeteren (zie figuur 33, blz. 42, MER deel B). Ook wanneer de geluidsbelasting bij volledige planrealisatie van alle wegen gezamenlijk in beeld wordt gebracht (dus inclusief A10 en onderliggend wegennet) blijkt dat ter plaatse van meetpunt 8 de geluidsbelasting van de Beethovenstraat bepalend zal zijn (zie figuur 34, blz. 43, MER deel B).
p.	Externe veiligheid Voor Beethoven geldt als extra groepsrisico de aanwezigheid van technische ruimte voor NUON en GVB met 7x10kV, samen met maar 1 toerit voor een parkeergarage met uiteindelijk 690 auto's. Twee toeritten zou beter zijn. De bereikbaarheid is hier voor hulpdiensten onvoldoende.	Beantwoording Bij externe veiligheid gaat het om het beoordelen van het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof mag voor omwonenden (plaatsgebonden risico) of van de kans dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen (groepsrisico). Deze beoordeling heeft geen betrekking op genoemde technische installaties. Het risico op een ramp doet zich hier niet voor. De bereikbaarheid van het gebied is overigens goed. Dit zal ook zo zijn bij een toekomstige toename van het aantal parkeerplaatsen naar 690 in het gebied.
q.	Water - De huidige waterbergingscapaciteit in Beethoven zal door demping van een deel van de natte vallei Beatrixpark afnemen. Een deel is al gedempt. - Met betrekking tot de doorvaarbaarheid van de Prinses Irenegracht wordt gewezen op te verwachten geluidsoverlast. - Voor de parkeergarage in Beethoven wordt uitgegaan van bitumineuze dakbedekking. Dit is niet duurzaam en moet verboden worden.	Beantwoording - In de planontwikkeling wordt daar waar nodig voorzien in compensatie dan wel uitbreiding van de waterbergingscapaciteit (zie ook paragraaf 7.2.1 van deel B). In vergelijking met de referentiesituatie wordt deze als neutraal beoordeeld. Overigens adviseert Waternet bij de concrete planvorming over dit punt. - Een van de nieuwe waterlopen die in de Zuidas worden voorzien, betreft de Prinses Irenegracht. In hoeverre deze wel of niet doorvaarbaar zal worden gerealiseerd is bezien vanuit het alternatievenonderzoek geen onderscheidend aspect en ook overigens in het kader van het MER niet

		aan de orde. De zienswijze is meegegeven aan de verantwoordelijk manager voor het gebied, zodat die de zienswijze in het kader van de nog op te stellen bestemmingsplannen voor de gebieden die het betreft kan betrekken. Ter zijner tijd kan met betrekking tot die bestemmingsplannen een zienswijze over de definitieve keuzes worden ingebracht. iii. Verwezen wordt naar een reeds vergunde situatie. De opmerking wordt in het kader van de nu aan de orde zijnde procedure voor kennisgeving aangenomen.
r.	Energie Waarom worden er proeven gedaan met windturbines op het WTC en in Mahler, als gesteld wordt dat hiervan gezien de aanwezigheid van Schiphol geen substantiële bijdrage kan worden verwacht.	Beantwoording Daar waar in paragraaf 5.2 van deel A wordt aangegeven dat van windenergie vanwege de nabijheid van Schiphol geen substantiële bijdrage mag worden verwacht, wordt bedoeld op grootschalige toepassing van windenergie middels grote windturbines.
s.	Beatrixpark i. Verdere bomenkap moet stoppen. Bomen zijn goede windvangers en verdrijven de warmte op zomeravonden. ii. Een niet door bouwwerkzaamheden aangetast park is een groene long. iii. Dat het leefklimaat minder gunstig wordt heeft niet alleen met verkeersgeluid te maken, maar zeker ook met de kap van bomen, en het verkleinen van het Beatrixpark. iv. Het 'groen voor rood'-principe voor het Beatrixpark moet notarieel worden vastgelegd. v. Het toegezegde park op het Dok zal wellicht nooit worden gerealiseerd. vi. Schoolgebouwen komen mogelijk op de monumentenlijst. Om dit te compenseren zouden de kavels 4, 6 en 7 onbebouwd moeten blijven.	Beantwoording i. Met betrekking tot de Zuidasontwikkeling en de gevolgen die dat heeft op de omgeving vindt er continu een belangenafweging plaats. Zo ook ten aanzien van het wel of niet kappen van bomen. Voor zover er in het verleden bomenkap heeft plaatsgevonden, heeft het gemeentebestuur het belang van de ontwikkeling zwaarder laten wegen, dan het belang van het behoud van de betreffende bomen. Dit zal ten allen tijde goed gemotiveerd dienen te worden, ook in de toekomst. Het gemeentebestuur onderkent het belang van groen in de Zuidas en in de omgeving van de Zuidas, alsmede de waarde die het Beatrixpark voor het gebied en de bestaande omgeving heeft. Om die reden is ook in het uitvoeringsbesluit voor Beethoven het zogenoemde 'groen voor rood'- principe opgenomen. Dit betekent dat daar waar park verdwijnt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, dit wordt gecompenseerd. De ruimte hiervoor is aanwezig. Dit principe staat overeind, en zal te zijner tijd mede de inhoud van het bestemmingsplan bepalen. ii. Zie onder i. iii. Zie onder i. iv. De vereniging heeft twijfels over de waarde van het uitvoeringsbesluit waarin het 'groen voor rood'-principe is opgenomen. Er vindt op dit moment overleg plaats met de

		vereniging over een eventuele aanvullende wijze om het principe vast te leggen die het vertrouwen op dit punt kan versterken. v. De realisatie van het Dok is in het kader van deze procedure niet aan de orde. Binnen het gebied Beethoven geldt bij ontwikkeling het 'groen voor rood'-principe, zie verder onder i. vi. Voor zover er sprake zal zijn van behoud van bebouwing, waarvan de locatie oorspronkelijk bedacht was als compensatiegebied voor groen, zal elders compensatie moeten worden gevonden. Zie verder onder i.
t.	Leefklimaat De leefbaarheidparagraaf kan vervallen; zonder bestemmingsplan geen plannen voor Beethoven.	Beantwoording De relatie die wordt gelegd tussen het nog niet gereed zijn van een bestemmingsplan voor Beethoven, en het vervallen van de leefbaarheidsparagraaf in het MER, wordt niet gezien.
u.	Fietsverkeer De directe doorlopende fietsroute over kavel 3 moet behouden blijven. Bij het inrichten van openbare ruimte moet er niet alleen aandacht zijn voor ruime trottoirs, maar ook voor fietspaden van 4 meter breed. In het uitvoeringsbesluit voor Beethoven worden verkeerslichten toegezegd. Hierover is niets terug te vinden in het MER.	Beantwoording Het MER richt zich mede gelet op de doelstelling van het MER niet op het detailniveau van de zienswijze. De aspecten die worden aangegeven moeten en zullen aan bod komen in het kader van een bestemmingsplan voor het gebied en/of de uitwerking daarvan.
v.	Ecologie i. Waarom worden hoogopgaande beeldbepalende populieren rond de sportvelden rond VU en VUmc wel genoemd, en die in de Prinses Irenestraat niet? ii. Schrijnend dat in de effectbeoordeling van ecologie meer rekening wordt gehouden met dieren dan met bewoners.	Beantwoording i. In paragraaf 7.1 van deel A is op hoofdlijnen een beschrijving gegeven van de referentiesituatie. Voor het in beeld brengen van de milieueffecten van de verschillende alternatieven, wat de doelstelling is van het MER, leidt het niet noemen van de populieren aan de Prinses Irenestraat niet tot een gebrekkig MER. ii. In het MER wordt juist op allerlei terreinen ingegaan op de effecten die de alternatieven kunnen hebben op ook omwonenden.
w.	Cultuurhistorie i. Er is een verzoek gedaan door de Vereniging Heemschut een aantal gebouwen in het Beatrixpark op de lijst van 100 jonge monumenten te plaatsen. Dit kan een probleem geven voor het 'groen voor rood'-principe. ii. Het Beatrixpark heeft de status van gemeentelijk monument, niet van	Beantwoording i. Een eventueel besluit tot plaatsing op de lijst hoeft handhaving van het 'groen voor rood'-principe niet uit te sluiten. In het kader van de nu aan de orde zijnde procedure is besluitvorming hierover echter niet aan de orde. ii. In paragraaf 8.2.2 van deel A staat een verwijzing naar Plan Zuid van Berlage, waarvoor de status van Beschermd

	beschermd stadsgezicht.	stadsgezicht is aangevraagd. Aangegeven is dat het Beatrixpark daartegen aan ligt, maar niet dat het beschermd stadsgezicht betreft.
x.	Ruimtelijke ordening en economie i. Het 'Van den Ende Theater' biedt geen sociale veiligheid; het is niet gerealiseerd. ii. De kwalificatie 'nette, goed bijgehouden openbare ruimte' is betrekkelijk.	Beantwoording i. Voor zover de tekst van paragraaf 9.1.1 van deel A de suggestie wekt dat het Van den Ende-theater reeds zou zijn gerealiseerd, dan is dit onjuist. Wel is de vergunning verleend. De essentie van het tekstgedeelte is echter dat er nu reeds sprake is van een gemengd gebied, met niet alleen een kantoorfunctie, maar ook een veelheid aan andere (grootschalige) functies, en dat er daarmee sprake is van een als hoogstedelijk te typeren gebied. ii. Wat betreft de kwalificatie van de openbare ruimte: juist ook nadat er een feest of festiviteit heeft plaatsgevonden wordt de openbare ruimte zo snel mogelijk weer op orde gebracht.
y.	Barrièrewerking Barrièrewerking is geen punt. Gaat verlagen samen met het doorvaarbaar maken van de Irenegracht? De Beethovenstraat zal daarvoor hoog moeten blijven.	Beantwoording Aangenomen wordt dat bedoeld wordt op de verhoogde kruising Strawinskylaan met de Parnassusweg en de Beethovenstraat, die in het MER wordt aangemerkt als barrière (referentiesituatie, paragraaf 9.2.1 van deel A). In het MER wordt bij de effectbeschrijving gesteld dat bij de stedenbouwkundige uitwerking rekening kan worden gehouden met dit gegeven. Er wordt echter geen concreet voorstel gedaan voor aanpassing in de zin van verlaging of iets dergelijks. Dit zal in een later stadium bij een bestemmingsplan aan de orde kunnen komen.
z.	Windhinder De aansprekende compacte openbare ruimte zoals bijvoorbeeld op het Mahlerplein is heel windgevoelig.	Beantwoording Bij hoogbouw zal eventueel optredende windhinder altijd een aandachtspunt zijn. Dit blijkt ook uit het MER. De mate waarop windhinder optreedt is echter in grote mate afhankelijk van concrete bouwplannen. Mede conform het advies hierover van de Commissie m.e.r. wordt windhinder daarom per bestemmingsplan nader beschouwd. Op basis daarvan kan, als daarvoor aanleiding is, besloten worden een nadere eisen regeling in het bestemmingsplan op te nemen. Per concreet bestemmingsplan zal daarover worden besloten.
aa.	Schaduwwerking Gebouwen van 60 meter hoog zoals voorzien op de koppen van de Prinses Irenestraat – hoek Beethovenstraat hebben een lage ruimtelijke kwaliteit als	Beantwoording Voor schaduwwerking geldt hetzelfde als voor windhinder. De mate waarin schaduwwerking zal optreden is sterk afhankelijk van het concrete stedenbouwkundige plan. Om die

	gevolg van schaduwwerking. Schaduwwerking op de aanliggende Beethovenflats zal in een rapport moeten worden vastgelegd. De geplande hoogbouw op de koppen van de Prinses Irenestraat – hoek Beethovenstraat nemen bij de flatgebouwen langs de Beethovenstraat de zon in de winter weg. Dit betekent een groot gemis in woongenot.	reden zal, zoals ook door de Commissie m.e.r. geadviseerd, per bestemmingsplan nader onderzoek naar optredende schaduwwerking plaatsvinden, waarbij tevens wordt gekeken naar de effecten op de bestaande omgeving.
bb.	Trillingen De nachtbus in de Beethovenstraat geeft veel trillingen.	Beantwoording Het rijden van de nachtbus is geen gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van de flanken. De opmerking wordt in het kader van deze procedure voor kennisgeving aangenomen.
cc.	Zichtlijnen i. Voor Beethoven gelden zichtlijnen op maaiveldniveau, maar na een recente verhoging van het beoogd metrage programma lijken die niet langer van belang. ii. De welstandsnota voor de Zuidas zou in het MER moeten worden betrokken.	Beantwoording i. De zienswijze loopt vooruit op een bestemmingsplan dat nog moet worden opgesteld en in procedure gebracht. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. ii. De welstandsnota is een op zichzelf staand toetsingskader voor bouwvergunningen. Er ligt geen directe relatie met de milieueffecten die in het kader van een milieueffectrapportage worden onderzocht.
dd.	Ondergrondse infrastructuur Er zijn voor Beethoven nog veel kabel- en leidingenwerkzaamheden te verwachten, wat ten koste gaat van groen. Er verandert dus wel degelijk het een en ander. Deze kabelbrug is om het Dok functievrij te maken. Er zal zekerheid over het Dok moeten bestaan voor de werkzaamheden worden begonnen.	Beantwoording In de zienswijze wordt verwezen naar § 10.1.6, waarin de referentiesituatie wordt beschreven. In de referentiesituatie, dus bij geen ontwikkeling, verandert er niets. Bij planontwikkeling is dit wel het geval. Daarbij zal echter rekening worden gehouden met de belangrijkste kabels en leidingen, waarbij verplaatsing zoveel mogelijk zal worden voorkomen. De kabel- en leidingenbrug waaraan wordt gerefereerd voorziet in een oversteek voor energie en nutsvoorzieningen over de A10-zuid en de trein- en de metrospooren. Deze nieuwe oversteek is enerzijds nodig om de locatie van het toekomstige zogenaamde Zuidas Dok vrij te maken van kabels en leidingen en anderzijds om de voortgaande ontwikkeling van de noordflank van de Zuidas te kunnen blijven bedienen met (duurzame) energie en nutsvoorzieningen. Hoewel er sprake is van samenhang met beide ontwikkelingen, zijn de alternatieven hiervoor niet onderscheidend.
ee.	Lichthinder Voor Zuidas gelden de lichtvoorschriften zoals opgesteld door het toenmalige stadsdeel Zuideramstel.	Beantwoording De constatering klopt.

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn.

Met betrekking tot het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Los van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er behoefte bestaat aan een adequate communicatie, met name ook ten aanzien van het voorkomen van overlast bij tijdelijke situaties. Dit aspect is als extra aandachtspunt voor de toekomst meegegeven aan de Dienst Zuidas.

Adressant 2: Hestia Kinderopvang

Zienswijzen over het bestemmingsplan Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht over het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		Vooropgesteld wordt dat zienswijzen, voor zover deze betrekking hebben op het MER, slechts betrekking kunnen hebben op de inhoud van het MER, het niet voldoen van het rapport aan de bij of krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels dan wel op onjuistheden die het rapport bevat. Geconstateerd wordt dat een groot aantal van de gemaakte opmerkingen daarop geen betrekking heeft. Rekening houdend met het bovenstaande volgt hieronder per aspect op welke wijze met de zienswijze is rekening gehouden, of dat dit later bij de concrete planvorming voor Beethoven of op andere wijze het geval zal zijn.
a.	Adressant is momenteel onder meer gevestigd op Prinses Irenestraat 17-a, aan de rand van het Beatrixpark. Door de ontwikkeling van de Zuidas in samenhang met het gemeentelijk besluit rond de A10 een 300 metergrens voor gevoelige bestemmingen aan te houden, dreigt adressant uit het gebied verdreven te worden. Adressant bevindt zich thans op een tijdelijke locatie, maar streeft naar een permanente locatie.	De zienswijze richt zich voor een groot deel op het gevolg dat het gemeentelijk beleid met betrekking tot gevoelige bestemmingsplan luchtkwaliteit heeft voor vestigingsmogelijkheden van kinderdagverblijven. Ter verduidelijking van de hierna volgende zienswijzen en de beantwoording daarvan moet in algemene zin het volgende worden opgemerkt. In het verleden is reeds meerdere keren medewerking verleend aan vestiging en behoud van adressant in het deelgebied Beethoven. Tot op heden is dit telkens op basis van tijdelijkheid geweest. De huidige vergunning verloopt in de tweede helft van 2012. De gemeente hecht eraan adressant ook in de toekomst in het gebied te huisvesten. Op dit moment wordt daar overleg over gevoerd. Dit neemt niet weg dat het gemeentelijk beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit ook op het Zuidas van toepassing is. Gelet op het belang van behoud van een kinderdagverblijf binnen het gebied Beethoven heeft reeds overleg met de GGD plaatsgevonden. De GGD heeft te kennen gegeven geen algemeen advies te kunnen geven over mogelijke vestigingslocaties binnen Beethoven of Zuidas in het algemeen.
b.	Luchtkwaliteit i. De m.e.r. gaat te summier in op de te verwachten effecten op de luchtkwaliteit. Enerzijds wordt een negatief effect verwacht waar het de concentratie stikstof betreft,	Beantwoording i. In het kader van het MER is niet alleen gekeken of aan de wettelijk gestelde normen wordt voldaan, maar ook naar de effecten los van die normen. Ook wanneer onder de wettelijke normen wordt gebleven,

	anderzijds wordt geconstateerd dat in 2020 voor alle alternatieven van de Flanken voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. De vraag is dus of de nieuwe situatie inderdaad negatief beoordeeld moet worden in plaats van neutraal. ii. Wat betreft de concentratie fijnstof is de genoemde score in elk geval neutraal. Het was juist geweest als de m.e.r. hier conclusies aan had verbonden voor de ontwikkeling van huidige bestemmingen, waaronder kinderopvang.	kunnen er immers effecten optreden. Dat verklaart de effectbeoordeling zoals aangegeven in tabel 9 (blz. 38, deel A). Voor zowel stikstof (NO₂) als voor fijnstof (PM₁₀) blijven de concentraties onder de norm, maar nemen wel toe. De toename bij de verschillende alternatieven van fijnstof is dusdanig klein, dat het effect als neutraal is beoordeeld. De toename van stikstof is aanmerkelijk en wordt derhalve, hoewel onder de wettelijke norm wordt gebleven, als negatief beoordeeld. ii. Het Amsterdamse beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is ook op het gebied Zuidas van toepassing. Hieraan wordt in paragraaf 4.3.3 van deel B aandacht besteed. Aanvullend daarop wordt opgemerkt dat de gemeente Amsterdam een eigen verantwoordelijkheid heeft als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan. Verwezen kan worden naar hetgeen de toenmalige minister van VROM hierover in haar toelichting op Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit aangaf: "Gezondheidsschade kan echter ook optreden als er geen sprake is van normoverschrijding. Daarom wordt bestuursorganen aangeraden terughoudend te zijn met het besluiten tot en realiseren van gevoelige bestemmingen binnen de genoemde zones langs wegen, ook daar waar de normen niet worden overschreden. De afweging daarover vindt plaats in de context van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening...". Het behartigen van de gezondheid van de burgers vraagt om een meer lokale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de situatie rond snelwegen en provinciale wegen, maar ook naar de situatie rond drukke lokale verkeerswegen. De gevraagde conclusie staat haaks op dit uitgangspunt. Het MER biedt daartoe ook geen aanleiding.
c.	Duurzaamheid i. Het MER richt zich specifiek op grondstoffen, productieprocessen en afval. Het nut van sociale voorzieningen wordt daarbij te weinig belicht, al gaat de m.e.r. wel in op de "harde en zachte kanten" van duurzaamheid (zie § 5.1.4 e.v.). ii. Aangezien de ontwikkeling van de	Beantwoording i. In hoofdstuk 5 wordt op verschillende duurzaamheidsthema's in gelijke mate ingegaan. Overigens komt juist het aspecten van functiemenging met onder andere sociale voorzieningen ook aan bod in met name paragraaf 9.2.1 van deel A, waarin het belang van functiemenging

	Zuidas zich specifiek richt op de grote nieuwbouwprojecten, was het juist geweest als in het MER was meegewogen hoe het beleid rond specifieke voorzieningen hierin past. iii. De ontwikkeling van sociale voorzieningen, waaronder kinderopvang, kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van het gehele gebied en de te verwachten effecten. De m.e.r. heeft immers mede als functie om de gemeente inzicht te geven in de effecten van (te ontwikkelen) beleid. iv. Hoe de overheid gestalte wil geven aan het ontwikkelen van "verbonden, actieve en veilige gemeenschappen" is onvoldoende duidelijk, er worden geen concrete adviezen gegeven. v. Voor een maatschappelijk belangrijke bedrijvigheid als kinderopvang is het noodzakelijk dat het door de gemeente te voeren beleid zo concreet mogelijk in alle facetten wordt ingevuld. Voldoende en goede kinderopvang in een intensief woon-werkgebied zal zeker bijdragen aan een aantrekkelijk leefklimaat.	vooral ook op het schaalniveau van bouwblokken wordt onderstreept. ii. In het MER wordt het belang van functiemenging, juist ook op bouwblokniveau, onderstreept, zie onder i. iii. Het MER is hoofdzakelijk bedoeld om de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen zodat deze een volwaardige plaats in de besluitvorming krijgen. In dit geval zijn daarvoor drie alternatieven onderzocht, die elk al uitging van functiemenging. Hierover is immers in de Visie Zuidas 2009 al het nodige opgenomen. Het gaat om een ontwikkeling met een menging van functies, met een evenwichtige verdeling van wonen, werken en voorzieningen. Kinderopvang hoort daarbij, waarbij wel dient te worden voldaan aan de voor dergelijke functies gestelde (beleids)regels. Het MER is vanuit het doel waarvoor het is opgesteld daarvoor te grofmazig. In het kader van concrete bestemmingsplannen zal hieraan aandacht worden besteed. iv. Het MER heeft tot doel van de totale planontwikkeling van ruim 1,5 miljoen vierkante meter programma de milieueffecten in beeld te brengen. Per deelgebied, per bestemmingsplan, zal hieraan een nadere invulling worden gegeven. v. De stelling dat een goede kinderopvang een bijdrage levert aan een aantrekkelijk leefklimaat wordt onderschreven. Dit is ook aangegeven in het MER. Op het niveau van de concrete bestemmingsplan dient dit zich uit te kristalliseren.
d.	Ecologie i. Het hoofdstuk ecologie van de m.e.r. (Milieueffectrapportage deel A - hoofdrapport, hoofdstuk 7, p. 62 e.v.) beperkt zich in belangrijke mate tot een feitelijke opsomming en de constatering dat voor een groot deel van de werkzaamheden geen vrijstellingen nodig zijn. Het belang van de bestaande groenvoorzieningen voor de "gevoelswaarde" van het gebied ontbreekt echter. Verzuimd wordt te benoemen hoe groenvoorzieningen kunnen worden ingezet. ii. adressant hecht grote waarde aan een omgeving waarin kinderen van jongsaf oog krijgen voor het belang	Beantwoording i. In het hoofdstuk ecologie wordt bekeken wat de effecten van de ontwikkeling zijn op de aanwezige (beschermd) flora en fauna. In het MER wordt op basis van aanwezige gegevens allereerst een beeld geschetst van de bestaande situatie en de daarbinnen te verwachten voorkomende soorten. Vervolgens wordt aangegeven wat de effecten van de verschillende alternatieven kunnen zijn. Op pagina 102 van deel A worden optimaliseringsmogelijkheden voorgesteld. De gevoelswaarde van de groenvoorzieningen moet worden gezien als onderdeel van het aspect leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Hierbij moet worden

	van een zorgvuldige omgang met die natuur. Het past in het gedachtegoed van Adressant dat zij in dit gebied gehuisvest is.	opgemerkt dat de alternatieven hierin niet onderscheidend zijn. ii. De zienswijze wordt gedeeld. In dat kader wordt opgemerkt dat door de gemeente al lange tijd medewerking wordt verleend aan vestiging van adressant in het deelgebied Beethoven. Tot op heden is dit telkens op basis van tijdelijkheid geweest. De huidige vergunning verloopt in de tweede helft van 2012. Er wordt overleg gevoerd met adressant gevoerd over een eventuele nieuwe locatie. Uiteraard dienen daarbij de gebruikelijke randvoorwaarden vanuit wet- en regelgeving te worden betrokken.
e.	Ruimtelijke ordening en economie i. Het ligt in de verwachting dat het MER zijn weerslag zal hebben op de bestemmingsplannen voor het gebied zoals die door de gemeente worden opgesteld. Het m.e.r. dient procedureel gekoppeld te worden aan het eerste juridisch-planologisch besluit dat in de ontwikkeling van de voorgenomen activiteit voorziet. Het vast te stellen bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West is dat eerste besluit. Niet duidelijk is hoe het MER zal doorwerken in het bestemmingsplan Beethoven. ii. Het is een omissie dat de m.e.r. hier onvoldoende specifiek aangeeft hoe het belang van een bestaande voorziening als adressant in toekomstige bestemmingsplannen kan worden gewaarborgd. De vraag hoe bestaande voorzieningen (w.o. kinderopvang) bijdragen aan een verbeterde milieusituatie is niet meegewogen.	Beantwoording i. Dit is juist. Bij elk toekomstig te nemen ruimtelijk besluit zal moeten worden beoordeeld in hoeverre het MER een actualisatie of aanvullend een nader gedetailleerd onderzoek behoeft om de milieueffecten op een juiste wijze in de besluitvorming te laten meewegen. Dat is immers het doel van het MER. ii. Het MER geeft in algemene zin voor de gehele flankenontwikkeling aan dat functiemenging van belang is. Dit zal vervolgens per bestemmingsplan moeten worden uitgewerkt. Zie ook het gestelde onder c iii en c iv.
f.	Samenhang (toekomstige) bestemmingsplannen en m.e.r. i. Omtrent de indeling en aankleding op perceel niveau met betrekking tot de aanwezigheid van voorzieningen in de gebouwen kunnen in het kader van het MER geen uitspraken gedaan worden. Adressant constateert dat hierdoor de invloed van overige gemeentelijke regelgeving op de ontwikkeling van het gebied niet wordt meegewogen. Nochtans is deze aanvullende regelgeving van groot belang voor en van grote invloed op de ontwikkeling van de Zuidas.	Beantwoording i. Zoals onder a aangegeven geldt het algemeen van toepassing zijnde beleid ook voor de Zuidas, ongeacht of daarvoor een MER is opgesteld. Op het detailniveau van een concreet aanvraag kan in overleg met de GGD worden bekeken of medewerking aan vestiging van een kinderdagverblijf binnen het gebied Beethoven in de rede ligt. Zoals onder a is aangegeven, vinden gesprekken hierover reeds plaats. ii. Onder b ii is reeds ingegaan op de achtergrond van het beleid. De constatering dat vrijwel het gehele gebied van de flanken binnen deze zone ligt, is

	ii. Het gemeentelijk beleid dat er binnen 300 m van een snelweg er geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen komen betekent dat in beginsel binnen de gehele Zuidas geen nieuwe kinderopvang kan worden gevestigd, ook niet indien bestaande kinderopvang verdwijnt. iii. Door dit besluit in samenhang met de zogeheten "groen voor rood"-regeling dreigt Adressant uit het plangebied te worden verdreven. iv. Tegen deze achtergrond en gelet op het feit dat uit het MER blijkt dat de concentraties stikstof en fijnstof niet noemenswaardig verslechteren wordt verzocht in het MER aan te bevelen dat in het betreffende bestemmingsplan door de GGD goedgekeurde locaties worden opgenomen waar het mogelijk zal zijn om kinderopvang te realiseren. Dit is van belang, zodat de (toekomstige) bewoners en werkenden op de Zuidas van deze voorziening gebruik kunnen blijven maken en Adressant zicht krijgt op een permanente locatie waarnaar zij kan verhuizen.	juist. Het beleid regelt echter ook dat gemotiveerd kan worden afgeweken. iii. Tot op heden is medewerking verleend aan tijdelijke vestiging van kinderopvang op een locatie waarvan ook adressant wist dat deze op termijn zou verdwijnen. Het is in die zin niet juist te veronderstellen dat het 'groen voor rood'-principe de kinderopvang uit het gebied verdrijft. iv. Het MER is, mede gelet op het algemeen geldende beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen, niet de plaats voor een dergelijke aanbeveling. In het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan kan in overleg met de GGD worden bekeken of er redenen zijn om van de beleidsregel af te wijken. Daarbij zullen diverse aspecten, waaronder de ter plaatse geldende luchtkwaliteit, maar zeker ook het belang van goede kinderopvang in een gebied als de Zuidas, worden betrokken. Ten aanzien van de opmerking dat dit zicht biedt op een permanente locatie voor adressant wordt nogmaals aangegeven dat hierover in het verleden geen verwachtingen zijn gewekt, en dat ook Adressant op de hoogte is geweest van de tijdelijkheid van de huidige vergunning.
--	---	---

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn.

Met betrekking tot het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Los van het bovenstaande wordt geconstateerd dat er met name behoefte bestaat aan duidelijkheid omtrent een nieuwe locatie. In dat kader kan worden opgemerkt dat momenteel in overleg met adressant gezocht wordt naar een geschikte locatie. Op dit moment is het te vroeg om uitsluitsel te kunnen geven, maar de gemeente onderschrijft het belang van kinderdagverblijf binnen de Zuidas, ziet zeker de meerwaarde van vestiging binnen het deelgebied Beethoven, en zal zich binnen de gegeven kaders (wet- en regelgeving) inspannen om te komen tot een oplossing.

Adressant 3: Vereniging Vrienden van het Beatrixpark

Zienswijzen over het bestemmingsplan Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht over het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		
a.	Algemeen i. Gezien de recente ontwikkelingen, waarbij de aanleg van Dok en de mate van bebouwing van de flanken nog zeer onzeker is, is deze milieueffectrapportage voornamelijk gebaseerd op aannames en wensbeelden en nauwelijks op feiten. ii. Uitgegaan wordt van een wenssituatie in 2020; er is nauwelijks aandacht voor de situatie tot die tijd. iii. Een zogenaamd BLVC -plan wordt gezien als voldoende maatregel voor de directe omgeving van een bepaald bouwplan. Maar in de Zuidas en omgeving wordt nog jarenlang veel en op veel plaatsen tegelijk gebouwd en er zou dus ook gekeken moeten worden naar het totaal. iv. Wij zouden dan ook graag zien dat bij de beoordelingsschaal de tijdelijke situatie en de effecten daarop voor de omgeving eveneens worden bekeken. Want het moet toch zonder meer duidelijk zijn dat gedurende een zeer lange periode, zowel voor als na 2020, het verblijfsklimaat niet als neutraal kan en mag worden beoordeeld.	Beantwoording i. In het MER worden de milieueffecten van de totale voorgenomen flankenontwikkeling in beeld gebracht. Dit is ook het doel van een MER. Het is daarbij evident dat niet dat gehele programma op korte termijn gerealiseerd zal worden. Wel kan met de verwachte effecten in de besluitvorming over die ontwikkelingen rekening worden gehouden. Voor wat betreft het Dok wordt erop gewezen dat hierover inmiddels een planMER-procedure is gestart. ii. Doel van een m.e.r.-procedure is de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen. Dat daarbij hoofdzakelijk wordt gekeken naar het eindbeeld ligt in de rede. Er wordt ook aandacht besteed aan de effecten gedurende de aanlegfase (paragraaf 11.2.2 van deel A). iii. De ontwikkeling van de flanken is een zeer langdurige ontwikkeling, waarbij overlast helaas niet valt uit te sluiten. Doel van de BLVC-plannen is onder andere een goede informatievoorziening over de werkzaamheden te regelen, en de overlast tot een minimum te beperken (zie ook het gestelde bij de zienswijze van adressant 1, onder k i). Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de directe omgeving, maar juist ook naar het grote geheel, met name waar het gaat om bereikbaarheid. Voor zover hierin verbeterpunten zijn aan te brengen, kan dit ook buiten onderhavige procedure om aan de Dienst Zuidas kenbaar worden gemaakt. iv. Zoals hierboven reeds aangegeven is het zondermeer juist dat gedurende de ontwikkeling overlast zal bestaan als gevolg van werkzaamheden. De beoordelingen zoals in het MER opgenomen hebben echter betrekking op de verschillende alternatieven, en daarbij wordt dus uitgegaan van de eindsituatie.
b.	Beoordelingsschaal i. Luchtkwaliteit, geluid, ecologie, licht, wind, schaduw worden als negatief	Beantwoording i. In het MER is gemotiveerd aangegeven op welke wijze de beoordeling tot stand is

	of enigszins negatief beoordeeld. Dat oordeel komt ons als zeer mild voor. Mensen die in de directe omgeving van de flanken van de Zuidas wonen beoordelen dat heel anders. ii. Voor de kabels en leidingen wordt een hoge brugconstructie over de infrastructuur noodzakelijk geacht, met aanlanding in het Beatrixpark. Dat kan niet als neutraal worden beoordeeld. De leidingen moeten bovendien door het park getrokken worden richting de bebouwing aan de Prinses Irenestraat, hetgeen opnieuw een ernstige ingreep is in het park en ten koste van groen en de Hoofdgroenstructuur gaat. iii. De op dit moment ter visie liggende bouwtekeningen laten zien dat deze kabel- en leidingenbrug over de volle breedte verlicht wordt, hetgeen ook voor de omgeving hinder zal opleveren. Voor alle bebouwingen in de flanken, gebieden die altijd grenzen aan bestaande bebouwing, geldt dat de zichtlijnen aangetast zullen worden. Dit geldt zeker ook voor de landschappelijke waarden. iv. Bestreden wordt dat de ruimtelijke kwaliteit zeer positief beoordeeld wordt. v. Het is onze ervaring tot nu toe, dat de ruimtelijke kwaliteit er in de afgelopen 10 jaar achteruit is gegaan.	gekomen. Aangezien er veelal geen sprake is van harde criteria, is deze beoordeling in bepaalde mate subjectief. Van belang in dat kader is dat de Commissie m.e.r. positief heeft geadviseerd over de informatie die het MER bevat. ii. De kabel- en leidingenbrug waaraan wordt gerefereerd voorziet in een oversteek voor energie en nutsvoorzieningen over de A10-zuid en de trein- en de metrospooren. Deze nieuwe oversteek is enerzijds nodig om de locatie van het toekomstige zogenaamde Zuidas Dok vrij te maken van kabels en leidingen en anderzijds om de voortgaande ontwikkeling van de noordflank van de Zuidas te kunnen blijven bedienen met (duurzame) energie en nutsvoorzieningen. Hoewel er sprake is van samenhang met beide ontwikkelingen, zijn de alternatieven zoals in het MER onderzocht hierin niet onderscheidend. iii. De concrete uitwerking van de betreffende brug staat los van het alternatievenonderzoek dat in het kader van het MER is uitgevoerd. iv. De beoordeling heeft betrekking op het eindbeeld. In paragraaf 9.2.3 wordt onderbouwd waarom die eindsituatie ten opzichte van de referentiesituatie als zeer positief wordt beoordeeld. Dit heeft onder andere te maken met de gebruikswaarde van gebouwen, openbare ruimte en het gebied als geheel. Functiemenging en een goede afstemming op de verschillende vormen van vervoer zijn daarbij eveneens van belang. v. Deze ervaring wordt betreurd, maar daarbij wordt opgemerkt dat het project nog volop in ontwikkeling is. Zoals onder a iii en a iv reeds is aangegeven zal er gedurende de ontwikkeling sprake zijn van overlast. De gemeente zal zich tot het uiterste inspannen om de overlast tot een minimum te beperken.
c.	Verkeer en vervoer i. Nergens is in de rapportage de toename van het scooter /brommergebruik terug te vinden: noch bij veiligheid, noch bij geluid, noch bij parkeerbeleid /beheer openbare ruimte. Beleid blijft achter bij de overlast die door deze weggebruikers veroorzaken. Verzocht wordt om ook op dit gebied een 2020 beeld te scheppen en op te nemen in het MER.	Beantwoording i. (De toename van) brommer- en scootergebruik is geen gevolg van de voorgenomen activiteit. Bij de concrete uitwerking van plannen zal rekening moeten worden gehouden met de gevolgen van dit algemeen optredend fenomeen, bijvoorbeeld door hiermee bij de inrichting van infrastructuur rekening te houden of door te zorgen voor voldoende stallingsruimte. Het maken van generiek beleid hierover is in het kader van deze

	ii. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, maar aan fietsparkeren of breedte van fietspaden en de effecten die dit heeft op het gebruik van de openbare ruimte wordt niets teruggevonden. iii. A10/Dok: realisatie van het Dok heeft wel invloed op de flanken, zeker bij de tunnelmonden kan verkeerslawaaï en -uitstoot toenemen. iv. Ook hier geldt dat de aanleg tot veel overlast en sluipverkeer zal leiden in de wijde omgeving van het plangebied en gedurende een lange periode.	ii. planontwikkeling echter niet aan de orde. Om de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit met name op het gebied van autoverkeer te verminderen wordt geadviseerd na te gaan of het gebruik van de fiets verder kan worden gestimuleerd en gefaciliteerd. Het gebruik van de fiets op zich zelf is echter geen negatief effect waarover in het MER adviezen zouden moeten staan. Bij de verdere uitwerking van de deelplannen zal bekeken worden op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven. iii. De ontwikkeling heeft naar verwachting hoofdzakelijk een positief effect op de flankenontwikkeling. Met de genoemde aspecten zal in de planvorming rond het Dok rekening moeten worden gehouden. Hiervoor is inmiddels een planMER-procedure opgestart, waarin de Zuidasflanken als referentiesituatie worden meegenomen. iv. Sluipverkeer is nooit geheel uit te sluiten. Via de BLVC plannen zal overlast zo veel mogelijk worden ondervangen en zal aandacht worden besteed aan onder andere een zo goed mogelijke communicatie ter voorkoming van overlast.
d.	Overig De Zuidas is opgedeeld in plangebieden. Tot nu toe wordt steeds gebouwd op basis van ontheffing van bestemmingsplannen. Gepleit wordt voor het maken van een alomvattend bestemmingsplan dat een duidelijke structuur geeft aan en voor de omgeving. De maquette die in de hal van het bureau Zuidas staat laat deze samenhang niet zien. Er is geen sprake van een geleidelijke overgang naar hoogbouw; er komen steeds meer zogenaamde hoogte-accenten. En dus andere zichtlijnen, schaduwwerking, windhinder, lichthinder, obstakels. Een duidelijk bestemmingsplan voorkomt inbreuken en verbrokkelingen die het gevolg zijn van ad hoc beleid en het moeten instemmen met plannen van ontwikkelaars die niet op basis van wettelijke regels kunnen worden tegengehouden. Daaraan zou de hoogste prioriteit moeten worden gegeven.	Beantwoording In het verleden is inderdaad veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om voor concrete bouwplannen af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Inmiddels is er voor het gebied Kop Zuidas een bestemmingsplan vastgesteld, en wordt er voor een aantal andere deelgebieden gewerkt aan een bestemmingsplan. Dit sluit echter niet uit dat er ook in de toekomst in voorkomende gevallen gekozen zal worden voor een afwijkingsprocedure. De samenhang in het gebied wordt geborgd middels de Visie Zuidas 2009 en de uitvoeringsbesluiten die per gebied worden vastgesteld. Daarin wordt (o.a.) een concrete stedenbouwkundige uitwerking gegeven, die weer de basis vormt voor bestemmingsplannen. Wanneer zoals voorgesteld voor het gehele Zuidas gebied één bestemmingsplan zou worden opgesteld, ontbreekt juist die mate van concreetheid. Bovendien is nog niet voor elk gebied bekend wanneer ontwikkeling plaats zal vinden.
e.	Conclusie i. Houdt meer rekening met de	Beantwoording i. Er wordt ook nu reeds zoveel als mogelijk

	tijdelijke situatie en de effecten op het leefklimaat. ii. Het effect van de kabel- en leidingenbrug is totaal niet meegenomen. iii. Fiets-en brommergebruik wordt onvoldoende toekomstgericht gezien. iv. Bestemmingsplan dient veel meer afgestemd te worden op de omgeving.	rekening gehouden met de effecten van werkzaamheden op het leefklimaat. De gemeente staat uiteraard open voor verbeteringen. Voor zover dit niet reeds gebeurd, wordt de mogelijkheid geboden dit via een regulier overleg aan de orde te stellen. ii. Verwezen wordt naar het gestelde onder b ii. iii. Verwezen wordt naar het gestelde onder c ii en c iii. iv. Ook de Commissie m.e.r. adviseert om bij de verdere uitwerking de afzonderlijke deelprojecten goed op elkaar af te stemmen. Dit zal gebeuren, en ook betrekking hebben op de bestaande omgeving. In de bestemmingsplannen wordt concreet ingegaan op de relatie met de omgeving. Aanvullend op het MER zal in dat kader ook een aantal aspecten nader worden onderzocht. Gedacht kan worden aan onder andere de schaduwwerking op de omgeving en optredende windhinder.
--	--	--

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn. Met betrekking tot het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Los van het bovenstaande geldt ook hier dat communicatie een belangrijk aspect is, om gezamenlijk de overlast, met name tijdens werkzaamheden, zo veel mogelijk te voorkomen. Dit punt is meegegeven aan de Dienst Zuidas, en zal worden opgepakt. Verder vindt er momenteel overleg plaats over een op het uitvoeringsbesluit aanvullende wijze om het 'groen voor rood'-principe nader te borgen.

Adressant 4: Kennedy van der Laan namens Goldstar B.V.

Zienswijzen over het bestemmingsplan Met betrekking tot het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:	Algemeen Op voorhand wordt in zijn algemeenheid het volgende opgemerkt. De zienswijzen van adressant zijn inhoudelijk goeddeels ingebracht in het licht van de spoedeisendheid van het plan. Het kennelijke uitgangspunt van adressant, dat de inhoudelijke afwegingen over het bouwplan zijn gestoeld op de spoedeisendheid van het plan, is onjuist. Wel is getracht doorlooptijden van procedures die benodigd zijn om het plan mogelijk te maken, te bespoedigen omdat de beoogde oplevering aan de toekomstige gebruikers aansluit bij het verlaten van de huidige behuizing. Zoals adressant in zijn zienswijze ook opmerkt, is het daarom in verband met de planning start bouw en civielrechtelijke afspraken, mede in het belang van de ontwikkelaar en toekomstige gebruikers dat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zo spoedig mogelijk in werking treden. Er is dus belang bij een efficiënte afwikkeling van de toepasselijke ruimtelijke procedures. Er is geen reden om aan te nemen dat het bevorderen van een spoedige doorlooptijd van procedures binnen de grenzen van de wet belanghebbenden schaadt, dan wel dat dit onrechtmatig zou zijn. Overigens bieden juist ook de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet deze mogelijkheden om besluitvorming te bespoedigen. De gemeente maakt daarmee gebruik van de mogelijkheden die de wetgever biedt.
a. Ten onrechte afzonderlijk bestemmingsplan i. Het bestemmingsplan is onderdeel van de beoogde gebiedsontwikkeling van het Kenniskwartier waarover in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is benadrukt een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Voor de strook binnen het Kenniskwartier aan de A10 geldt dat de daar beoogde ontwikkelingen zodanige onderlinge samenhang vertonen dat die niet op zinvolle wijze zijn op te knippen in verschillende bestemmingsplannen. ii. Het Uitvoeringsbesluit gaat ook expliciet uit van één bestemmingsplan voor het gebied, te weten "Kenniskwartier Noord". iii. De keuze leidt tot een ernstige inbreuk	Beantwoording i. Wat betreft de gekozen planbegrenzing merkt de gemeente allereerst op de gemeenteraad in beginsel grote beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van begrenzings van een bestemmingsplan. De begrenzing mag echter niet in strijd zijn met de goede ruimtelijke ordening. Dat is in dit geval niet aan de orde. Voor zover er sprake is van een functionele samenhang met het aangrenzende gebied wordt opgemerkt dat alle betrokken belangen van die totale gebiedsontwikkeling zijn meegenomen in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier dat de basis is geweest voor het bestemmingsplan. Daarin zijn de kaders van het totale gebied gesteld, waarbij is gekeken naar de onderlinge samenhang. Dat deze ontwikkeling vervolgens gefaseerd in ontwikkeling gaat, en in dat kader ook een

	op de integrale beoordeling die met het oog op een goede ruimtelijke ordening voor de noordzijde van het gebied noodzakelijk is zonder dat daarvoor enige rechtvaardiging valt te geven.	gefaseerde (juridische planologische) besluitvorming kent, doet daaraan niets af. ii. In het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier staat vermeld dat er wordt gewerkt aan meerdere bestemmingsplannen voor het Kenniskwartier. Er wordt voor de realisatie van het plangebied Kenniskwartier op hoofdlijnen uitgegaan van 4 fasen. Een van die fasen betreft het gebied 'Kenniskwartier Noord'. Hoewel de tramlus-kavel, waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, weliswaar in het noordelijk deel van het Kenniskwartier ligt, blijkt uit de tekst (paragraaf 12.2) dat deze locatie onderdeel is van fase één, terwijl de ontwikkeling van de aangrenzende strook in het noorden van het Kenniskwartier voor fase 2 staat gepland. Overigens betekent het indelen in fasen niet dat ook per fase 1 bestemmingsplan zal moeten worden opgesteld. iii. Zoals hiervoor reeds vermeld is de integrale beoordeling geborgd in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. De rechtvaardiging voor de keuze voor een project gericht bestemmingsplan hangt sterk samen met de mate van concreetheid van het project waarin het bestemmingsplan voorziet, afgezet tegen de fase waarin de planvorming voor het aangrenzende gebied zich bevindt. Voor de ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt werd duidelijk dat een omgevingsvergunning werd voorbereid. Inmiddels is een omgevingsvergunning voor o.a. de bouw aangevraagd. Volgens vaste jurisprudentie dient het bevoegd gezag te beslissen op een aanvraag zoals deze voorligt. Nu de aanvraag past binnen (toekomstig) beleid, ligt medewerking voor hand. Vanwege de reeds opgestarte m.e.r.-procedure, het feit dat dit besluit het eerste besluit is waaraan de m.e.r.-procedure dient te worden gekoppeld, en de waarde die het college hecht aan besluitvorming door de gemeenteraad daarover, ligt de keuze voor een bestemmingsplan voor de hand. De keuze om vervolgens uit te gaan van een project gericht bestemmingsplan in plaats van een bestemmingsplan voor het groter geheel wordt voor een belangrijk deel bepaald door de concreetheid van de aanvraag. Daar waar de gewenste ontwikkeling voor de locatie van bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West concreet is, en passend binnen de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit,
--	---	--

		wordt voor het aangrenzende gebied nog gewerkt aan verdere uitwerking van de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit. Gezien de concreetheid van de aanvraag, en de urgentie die de aanvrager heeft aangegeven, en gelet op de procedurele koppeling van het MER met het eerste besluit, is de keuze voor een project gericht bestemmingsplan voor de hand liggend. Gezien de reeds ingediende aanvraag is daarbij gekozen voor gecoördineerde besluitvorming.
b.	Spoedeisendheid discutabel i. Aangegeven wordt niet afwijzend te staan tegenover realisering van een kantoorlocatie ten behoeve van Deloitte/ AKD op deze plek. Wel worden vraagtekens geplaatst bij de vermeende spoedeisendheid. ii. Op geen enkele wijze is gebleken dat de huidige huisvesting niet zou voldoen of dusdanig precair is dat onverwijld verhuizing noodzakelijk is. iii. Evenmin is gebleken dat betrokkenen een integrale planprocedure niet kunnen afwachten. iv. Het aangevraagde is qua omvang substantieel groter dan nodig om in de behoefte van Deloitte/ AKD te voorzien. v. Het fungeren van het kantoorgebouw als geluidswering voor op te richten woningbouw levert ook geen argument op voor spoedeisendheid: de woningen zijn voorlopig nog niet gerealiseerd en bovendien is de exacte situering en vormgeving van die woningbouw nog niet helder. vi. Financierbaarheid van het project is geen gegeven.	Beantwoording i. Reeds een aantal jaren is de initiatiefnemer bezig met de voorbereiding van een plan voor de realisatie van een kantoorgebouw op deze locatie. Wanneer vervolgens een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, dient wanneer die aanvraag in strijd is met het geldende bestemmingsplan te worden bekeken in hoeverre deze aanvraag past binnen toekomstig beleid, en in hoeverre er derhalve medewerking in de rede ligt. Vooropgesteld moet worden dat de ontwikkeling past binnen het (toekomstig) beleid. Nu een bouw aanvraag is ingediend en geconstateerd is dat deze in strijd is met het geldende bestemmingsplan, dient hierover een beslissing te worden genomen. ii. Het kantoorgebouw wordt ontwikkeld ten behoeve van concrete gebruikers, te weten Deloitte – AKD. Enige jaren geleden heeft deze besloten tot een ander beleid qua huisvesting. Daar waar sprake was van versnipperde huisvesting, heeft men geconstateerd dat die niet meer voldeed aan de wensen en kwaliteitseisen die daaraan vanuit de organisatie moesten worden gesteld. Men heeft de keuze gemaakt voor een aantal centrale locaties. Dat betekent voor Amsterdam en omgeving dat een aantal nu nog versnipperd, op meerdere locaties en in meerdere gebouwen gesitueerde functies, wordt samengevoegd. Dit stelt eisen aan de omvang. Een bestaand kantoorgebouw dat zowel aan de omvang als aan de inhoudelijk te stellen eisen voldoet, is niet gevonden. Dit heeft geleid tot de keuze voor een nieuw pand. Gezien de locatiekenmerken, met name de goede uitstraling van de Zuidas, de goede bereikbaarheid daarvan, het voorzieningen niveau, en de aanwezigheid van de VU, heeft men gekozen voor de Zuidas.

		iii. De toekomstige gebruikers hebben op dit moment meerdere huurovereenkomsten, die op enig moment moeten worden ontbonden. De beëindiging daarvan is in de planning gekoppeld aan het moment van oplevering. De toekomstige gebruikers hebben op enig moment eindigende huurovereenkomsten. De ontwikkelaar heeft daarop ook zijn planning afgestemd. iv. De toekomstige gebruikers huren gezamenlijk het gehele gebouw. v. Het fungeren van de kantoorbebouwing als geluidswering voor de erachter te realiseren woningbouw wordt nergens aangevoerd als argument voor spoedeisendheid. Voor zover die indruk is ontstaan, is dit onterecht. vi. De ontwikkelaar heeft een overeenkomst over de financiering gesloten.
c.	Crisis- en herstelwet ten onrechte van toepassing verklaard i. Een belangrijk argument voor het separaat in procedure brengen van dit bestemmingsplan, het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet en de spoedeisende afhandeling van een eventuele beroepsprocedure, doet geen opgeld. ii. Het bestemmingsplan valt onder categorie 3.1 van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Deze categorie betreft de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3,1 of afdeling 3.3 van de Wro ten behoeve van de bouw van meer dan 20 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden. Het project kan niet worden aangemerkt als woon- of werkgebied en de ontwikkeling ervan dus ook niet als de herstructurering daarvan. iii. Het college noch de raad heeft de discretionaire bevoegdheid om te bepalen of een plan al dan niet onder de Crisis- en herstelwet kan worden geschaard. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State toetst dit ambtshalve. iv. De afdeling zal oordelen dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is met als gevolg dat het plan een zeer aanzienlijke vertraging oploopt en daarmee het belang bij een separaat	Beantwoording i. Het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet vormt op geen enkele wijze een argument voor het separaat in procedure brengen van het bestemmingsplan. Wel is het juist dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is. ii. Verwezen wordt naar bijlage I van de Crisis- en herstelwet. Hierin worden categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten aangegeven waarop de Crisis- en herstelwet (op onderdelen) van toepassing is. Hoewel de gemeente van mening is dat onderhavig project als onderdeel van de Zuidas ook zelfstandig kan en moet worden beschouwd als 'gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang', en daarmee dus valt onder de werkingssfeer van de Crisis- en herstelwet, wordt opgemerkt dat de bijlage II van de Crisis- en herstelwet is gewijzigd. Met ingang van 14 april 2011 is het project Amsterdam Zuidas expliciet aangewezen aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage Aa, nummer 3). Daarmee is de Crisis- en herstelwet zondermeer van toepassing op onderhavig project. iii. De constatering dat er geen sprake is van een discretionaire bevoegdheid is juist. Wanneer de gemeente echter van mening is dat het project valt onder de Crisis- en herstelwet, en gelet op het gestelde onder iii is dat het geval, dan dient dit te worden aangegeven. Dat is gebeurd. iv. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

	bestemmingsplan en bijbehorende omgevingsvergunning vervalt.	
d.	Integraal plan valt wel onder de Crisis- en herstelwet i. De nauw met de ontwikkeling van het onderhavige gebied samenhangende ontwikkeling op de aangrenzende percelen van cliënte, is wel te beschouwen als een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Dit is alleen al het geval nu de realisering van meer dan 20 woningen plaatsvindt volgens de voor dit gebied voorziene ontwikkeling. ii. Het gemeentebestuur verwacht het ontwerp-bestemmingsplan voor dat gebied op niet al te lange termijn ter inzage te kunnen leggen. Uitspraak Raad van State kan dan omstreeks de jaarwisseling van 2012 verwacht worden. iii. Het voorgaande laat zien dat de enige reden dat het onderhavige bestemmingsplan losgeknipt is van de planprocedure voor de aangrenzende percelen berust op de onjuiste vooronderstelling dat die handelwijze een eerdere totstandkoming van het desbetreffende bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het daar geprojecteerde kantoorgebouw zal bewerkstelligen.	Beantwoording i. Zoals onder c iii is gemotiveerd is de gemeente van mening dat ook het onderhavig bestemmingsplan op zichzelf reeds valt onder de Crisis- en herstelwet. Het uitbreiden van het plangebied teneinde het bestemmingsplan onder de Crisis- en herstelwet te laten vallen, is naar het oordeel van de gemeente dan ook niet aan de orde. ii. Deze aanname is niet juist. Momenteel vindt er ambtelijk overleg plaats met de adressant. Op dit moment richten deze overleggen zich ertoe duidelijkheid en overeenstemming te krijgen over de nadere randvoorwaarden die naar het oordeel van de gemeente ten opzichte van het uitvoeringsbesluit voor dit gebied moeten worden gesteld. De verwachting is dat dit zal leiden tot een concept ontwerp bestemmingsplan dat eerst in het derde kwartaal 2011 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening in het vooroverleg met andere overheden zal gaan. Het is niet aannemelijk dat een ontwerp bestemmingsplan voor dit gebied eerder dan in het eerste kwartaal 2012 in procedure zal worden gebracht. Een uitspraak van de Raad van State over een bestemmingsplan voor het groter geheel zoals bedoeld, is dan ook zeker niet rond de jaarwisseling 2011 naar 2012 te verwachten. iii. De veronderstelling dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is, is niet juist. De conclusie die aan de onjuiste stelling wordt verbonden wordt dan ook niet gedeeld.
e.	Keuze voor plangrens in strijd met goede ruimtelijke ordening i. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak volgt dat de gemeenteraad discretionaire bevoegdheid toekomt bij het bepalen van de begrenzing van het bestemmingsplan, maar dat die vrijheid niet zo ver strekt dat de begrenzing in strijd met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht kan worden vastgesteld. ii. Een goede ruimtelijke ordening vraagt volgens cliënte om een integrale beoordeling van zeer nauw verbonden plandelen. iii. Die integrale beoordeling wordt thans verlaten op één enkele grond, de	Beantwoording i. Zoals reeds vermeld (zie onder a i) is de integrale beoordeling geborgd in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. Er is gekozen voor een bestemmingsplan gericht op een project waarvoor een concrete aanvraag is ingediend. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de gekozen planbegrenzing in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd is met het recht. Uitgangspunt is volgens vaste jurisprudentie dat de gemeenteraad in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van begrenzingen van een bestemmingsplan. ii. Gewezen wordt op een nauwe verbondenheid tussen het plangebied en de omgeving. Zoals reeds onder a i aangegeven

	spoedeisendheid van het plan, die echter geen hout blijkt te snijden omdat de beoogde voortvarendheid van de planprocedure daarmee niet is gediend. iv. In die omstandigheden moet de begrenzing van het onderhavige bestemmingsplan in strijd worden geacht met een goede ruimtelijke ordening.	is de integrale samenhang geborgd in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. Inhoudelijke argumenten op basis waarvan geconcludeerd zou moeten worden dat dit onvoldoende is, anders dan dat van wel of niet aanwezige spoedeisendheid, worden niet gegeven. Voorafgaand aan de puntsgewijze behandeling van de zienswijzen is in algemene zin reeds ingegaan op de vermeende spoedeisendheid. iii. Nogmaals wordt erop gewezen dat vanuit de integrale gebiedsvisie voor Kenniskwartier als logische vervolg stap een bestemmingsplan in procedure is gebracht naar aanleiding van een concrete aanvraag (zie onder andere onder a iii). Het bieden van een juridisch kader voor concrete projecten middels een op het project gericht bestemmingsplan is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Uiteraard dient daarbij wel de relatie met de omgeving te worden beschouwd. In dit geval is dat, zoals ook blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan, gebeurd. iv. Onder verwijzing naar het bovenstaande wordt deze zienswijze niet gedeeld.
f.	Seperaat plan leidt tot rechtsongelijkheid i. Een bestemmingsplanvaststelling vergt een afweging van planologisch relevante belangen. Het valt niet in te zien waarom de wens van de ontwikkelaar dan wel de toekomstige huurders ten behoeve van wie het plan in procedure is gebracht, een planologische rechtvaardiging biedt een afzonderlijk bestemmingsplan voor één enkele kavel tot stand te brengen. ii. De keuze voor een separaat plan leidt tot rechtsongelijkheid: ook adressant heeft immers een zwaarwegend belang bij een zo spoedig mogelijke totstandkoming van een bestemmingplan voor haar percelen. Pas als concreet zicht op een spoedige totstandkoming van een bestemmingsplan bestaat, kan zij immers geïnteresseerde marktpartijen aan zich binden. De ervaring wijst ook uit dat verschillende, in beginsel geïnteresseerde partijen, zijn afgehaakt nu cliënte hun dat concrete zicht, vooralsnog niet heeft kunnen bieden.	Beantwoording i. De relevante planologische belangen komen in het bestemmingsplan uitgebreid aan bod. Zoals hiervoor reeds aangegeven zijn er, nu er een concrete vergunningaanvraag voor deze locatie ligt, geen redenen om daaraan niet mee te werken middels een bestemmingsplan. ii. Zoals onder d ii reeds is aangegeven vindt er momenteel overleg plaats om de uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan helder te krijgen. Gezien de omvang van het plangebied en de daarin voorgenomen ontwikkeling vraagt het opstellen van een dergelijk bestemmingsplan de nodige tijd. Mocht adressant in de nabije toekomst een concreet initiatief hebben en daartoe een omgevingsvergunning aan willen vragen, dan zal ten aanzien van de te doorlopen procedure in het belang van adressant eenzelfde afweging gemaakt worden. Voor zover zich partijen aandienen die geïnteresseerd zouden zijn, en waarvoor de ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit, wordt adressant geadviseerd daarover dan in overleg te treden met de Dienst Zuidas. iii. Aangezien er een omgevingsvergunning is

	iii. Het enkele feit dat voor het kantoorgebouw dat is geprojecteerd op de onderhavige kavel een huurder is gevonden, schept dan ook geenszins een spoedeisender belang bij de totstandkoming van het bestemmingsplan dan het belang dat cliënte heeft bij een nieuw bestemmingsplan voor haar percelen. iv. Dit geldt temeer nu onlangs is gebleken dat het college niet op voorhand lijkt uit te sluiten dat het totaal voorziene bouwvolume voor kantoren aan de hand van een schouw zou kunnen worden bijgesteld. Er bestaat geen rechtvaardiging voor dat in dat geval deze ontwikkelaar ten koste van de andere betrokkenen ontwikkelaars in het gebied reeds het volle pond heeft gekregen.	aangevraagd bestaat de verplichting om deze in behandeling te nemen. De keuze om vervolgens een bestemmingsplan in procedure te brengen is onder a iii uitgebreid gemotiveerd. iv. Met het uitvoeringsbesluit heeft de gemeenteraad op 16 februari 2011 voor het gebied Kenniskwartier 174.000 m² bvo aan kantoren toegewezen. Met betrekking tot de programmaverdeling zoals die daarin is opgenomen wordt allereerst opgemerkt dat die met medeweging van de belangen van alle betrokkenen tot stand is gekomen. In eerste instantie werd uitgegaan van een verdeling van kantorenprogramma van ca. 50.000 m² op de locatie van Kenniskwartier Noord West, en ca. 100.000 m² op de gronden waarop adressant rechten doet gelden. Dit is uiteindelijk 41.000 m² om 108.000 m² geworden. Het overig deel van het kantorenprogramma wordt elders binnen het kenniskwartier voorzien. Wat betreft de schouw is het juist dat momenteel gemeentebreed een regionale kantorenstrategie wordt opgesteld, teneinde vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen. In paragraaf 4.1.2 van het bestemmingsplan wordt op de aanpak en de consequenties voor de Zuidas ingegaan. Voor wat betreft het gebied waarop adressant rechten doet gelden, geldt het programma zoals ook vastgesteld middels het uitvoeringsbesluit als uitgangspunt.
g.	Goede ruimtelijke ordening vereist een integrale benadering Het opknippen van het gebied niet voorts niet aan de orde zijn vanwege de maatregelen en voorzieningen die voor de ontwikkeling van het gehele gebied noodzakelijk zijn vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening: i. Voortvloeiend uit het MER blijkt in het ontwerpbestemmingsplan dat ontwikkeling van het gebied Zuidas-de Flanken - waarvan ook Kenniskwartier Noord-West deel uitmaakt - vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening uitsluitend mogelijk is wanneer bepaalde maatregelen worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten (blz. 40 van de toelichting). ii. Het gaat daarbij met name om	Beantwoording i. Inderdaad is het zo dat uit het MER een aantal knelpunten naar voren komt waarvoor maatregelen noodzakelijk worden geacht. Het betreft met name de genoemde aspecten verkeer, geluid en waterberging. De gemeente ziet om de hierna volgende redenen geen noodzaak in dit bestemmingsplan, voor zover dat al mogelijk zou zijn, hierover voorwaardelijke verplichtingen op te nemen. ii. In de overwegingen van het college van burgemeester en wethouders om te besluiten tot tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan is reeds opgemerkt dat in het MER voor het eindbeeld van de flankenontwikkeling van de Zuidas wordt geconstateerd dat een aantal knelpunten zal optreden indien geen maatregelen worden genomen, en dat maatregelen noodzakelijk zijn. Ten aanzien van verkeer is daarbij een

maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijke wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid (waaronder kruispuntmaatregelen), maatregelen op het gebied van geluid (schermen en geluidsarm asfalt) en de extra watercompensatie die nodig is om in het gebied te kunnen voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. iii. In het ontwerpbestemmingsplan wordt ook vanwege het MER melding gemaakt van optimalisatiemogelijkheden die ontwikkeling van de plannen vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar maken. In dat verband komen onder meer optimalisatiemaatregelen op het gebied van externe veiligheid en ecologie aan de orde. iv. In de spoedvoordracht aan het college van 1 maart 2011 staat vermeld dat elk project in het gebied dat door het milieueffectrapport wordt bestreken een bijdrage levert aan de noodzaak van maatregelen die op grond van uitkomsten van het milieueffectrapport moeten worden getroffen. Het ontwerpbestemmingsplan maakt realisering van zo'n 6% van het totale in de flanken kantorenprogramma mogelijk, en circa 20% van de kantoorontwikkeling van de noordstrook van Kenniskwartier. Dit plan leidt dan ook tot een substantieel aandeel van de voorziene kantoorlocaties in dit gebied. Daarmee staat vast de ontwikkeling in belangrijke mate bijdraagt aan de gevolgen die de ontwikkeling van het gehele gebied met zich brengt voor - onder andere- het milieu en de leefomgeving. v. In het ontwerpbestemmingsplan is niets terug te vinden over de in dit (deel)plangebied te leveren bijdrage aan de noodzaak om maatregelen te treffen die uit het MER voortvloeien. vi. Het ontwerp bestemmingsplan legt geen (voorwaardelijke) positieve verplichtingen vast die noodzakelijk zijn voor de - vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening	plan van aanpak aangekondigd. Inmiddels is een actieplan gereed gekomen (Actieplan weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011) waarin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt. Als zich als gevolg van de planontwikkeling van onderhavig bestemmingsplan al verkeerskundige knelpunten zouden voordoen, dan betreft het de kruising Amstelveenseweg-De Boelelaan. Voor wat betreft geluid wordt opgemerkt dat de geconstateerde problematiek en geadviseerde maatregelen betrekking hebben op te realiseren woningbouw binnen de flanken. Voorliggend bestemmingsplan voorziet daarin niet. Maatregelen ten behoeve van geluid zijn in die zin niet nodig. Wel heeft het te realiseren gebouw voor de in de toekomst erachter te realiseren woningen een geluidwerend effect. In die zin vormt dit bestemmingsplan op zich zelf een uitwerking van de in het MER geconstateerde gewenste maatregelen. Wat betreft water en watercompensatie wordt opgemerkt dat deze aspecten zoals ook geadviseerd door de Commissie m.e.r., vanuit breder perspectief zijn beschouwd dan alleen voor het projectgebied. De kaders daarvoor liggen in dit geval voor het gebied kenniskwartier vast in het uitvoeringsbesluit. Door deze deelgebiedoverstijgende aanpak wordt een goede integrale afweging zeker gesteld. Dit heeft wel tot gevolg dat in sommige deelgebieden geen, en in andere gebieden wel watercompensatie plaatsvindt. Het eerste is hier het geval. Voor wat betreft grondwater heeft de integrale afweging ertoe geleid dat de parkeergarage ten behoeve van doorloopt tot onder de openbare ruimte (zie paragraaf 11.2.3 en 11.3 van de toelichting van het bestemmingsplan). iii. De constatering is juist. In het kader van de diverse thema's die het betreft is om die reden nader onderzoek gedaan. In de zienswijze wordt niet gesteld dat hiermee onvoldoende aandacht aan deze aspecten zou zijn besteed. iv. Het is voor een aantal aspecten (bijvoorbeeld verkeer) juist dat elk project een bijdrage levert aan de te verwachten effecten. Om die
--	--

	aanvaardbare - ontwikkeling van het gehele gebied. Het tegendeel lijkt het geval te zijn: maatregelen worden vooruitgeschoven. De constatering dat te treffen maatregelen buiten het onderhavige plangebied vallen, ontslaat de gemeente niet van de verplichting om een kader te scheppen waarbinnen aan de noodzakelijke randvoorwaarden kan worden voldaan. vii. Adressant heeft vernomen dat vanuit omwonenden en andere belanghebbenden kritische noten zullen worden geplaatst bij de onderbouwing van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid in het milieueffectrapport. Hoewel adressant geen aanleiding heeft te twifelen aan de uitkomsten van het milieueffectrapport voor de Zuidas, valt niet uit te sluiten dat heroverweging plaats zal vinden ten aanzien van (bijvoorbeeld) het programma of de verkeerafwikkeling. Het is in strijd met een goede ruimtelijke ordening om door middel van een postzegelbestemmingsplan vooruit te lopen op eventuele afwegingen die in dat kader wellicht gemaakt zullen moeten worden. viii. Ook uit de Visie Zuidas (2009) en de onlangs vastgestelde Structuurvisie Amsterdam 2040 blijkt dat de gemeente een integrale ontwikkeling van het gebied voorstaat. De nu gekozen weg is daarmee duidelijk in strijd. ix. Daarnaast geldt volgens het uitvoeringsbesluit voor het gebied Kenniskwartier Noord dat de realisering van plinten op de begane grond en 15.000 m² aan voorzieningen is voorzien. Cliënte meent dat het niet voor de hand ligt dat op de prominente plek waar het kantoorgebouw waarin het onderhavige bestemmingsplan voorziet, geen plint met een meer publieke functie noch anderszins enige voorziening wordt gerealiseerd. x. Samengevat meent adressant dat onderhavig bestemmingsplan ook in dit opzicht strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. Uit zowel het milieueffectrapport als gemeentelijk	reden wordt ook aangegeven dat daarmee elk project een bijdrage levert aan de noodzaak tot het nemen van maatregelen. Dit wil echter niet zeggen dat bij realisatie van een afzonderlijk project dus direct alle maatregelen, die bij de totale planontwikkeling nodig worden geacht, moeten worden genomen. v. In paragraaf 5.6.1 van de toelichting wordt hierop ingegaan. Geconstateerd wordt echter dat de bij volledige planrealisatie van het in het MER onderzochte programma te nemen maatregelen zich buiten het plangebied bevinden. Inmiddels is een actieplan, waarin de aanpak van de uitvoering van de verschillende infrastructurele maatregelen met een bijbehorende fasering is opgenomen, gereed. Uit het actieplan blijkt dat amstelveenseweg/Boelelaan de minste ruimte heeft. Recente tellingen kennen in de huidige situatie nog enige ruimte toe aan dit kruispunt, in de beleving van de weggebruikers is dit kruispunt al een knelpunt. Een verruiming van het kruispunt ondervangt dit, het gaat om een extra opstelvak linksaf en een extra opstelvak rechtdoor. Dit is in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier al opgenomen evenals het daarvoor benodigde budget. Op korte termijn zal de noodzakelijke juridische procedure worden opgestart. Daarmee wordt een vroegtijdige aanpak van het kruispunt mogelijk gemaakt. vi. Voor zover de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt het treffen van maatregelen reeds nodig maakt, worden deze getroffen. Gelet op de verwijzing naar met name benodigde verkeerskundige maatregelen wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder i en ii. Het is alleszins aannemelijk dat de verkeerskundige maatregelen die nodig zijn tijdig zullen zijn genomen. Er bestaat tot het opnemen van een voorwaardelijke verplichting, voor zover al mogelijk, geen aanleiding. vii. Er wordt kennisgenomen van de constatering dat er geen aanleiding is te twifelen aan de uitkomsten van het MER. Voor wat betreft de verwijzing naar andere zienswijzen wordt gewezen op de beantwoording daarvan. De zienswijzen welke betrekking hebben op het MER worden betrokken bij de besluitvorming omtrent vaststelling van voorliggend
--	--	---

	beleid vloeit de noodzaak voort tot een integrale gebiedsaanpak met daarbij behorende maatregelen en randvoorwaarden.	bestemmingsplan. Er is dan ook geen sprake van vaststelling van het bestemmingsplan vooruitlopend op een heroverweging vanwege de overige zienswijzen. Het besluit wordt niet genomen indien het MER niet voldoet aan artikel 7.23 van de Wet milieubeheer dan wel onjuistheden bevat. Dit is niet het geval. Ook de Commissie m.e.r. heeft hierover reeds positief geadviseerd. viii. Een integrale gebiedsontwikkeling voor de Zuidas is altijd uitgangspunt geweest, en is dat nog steeds. De kaders voor die ontwikkeling zijn onder andere vastgelegd in genoemde visies. De stelling dat die integrale gebiedsontwikkeling niet mogelijk is wanneer voor projecten of deelgebieden afzonderlijke besluitvorming plaatsvindt, is echter niet juist. Mede door toetsing aan de algemene ruimtelijke kaders zoals verwoord in de Visie Zuidas en het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier, wordt die integrale gebiedsontwikkeling gewaarborgd. Verwezen wordt in dit kader ook naar het gestelde bij de zienswijze van adressant 3, onder d. ix. In het uitvoeringsbesluit is op pagina 16 een indicatieve programmaverdeling aangegeven. Voor de locatie van onderhavig bestemmingsplan wordt niet voorzien in voorzieningen. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming. De mening dat het niet voor de hand ligt op deze locatie niet te voorzien in een plintvoorziening wordt niet gedeeld. De gemeente geeft de voorkeur aan centralisatie van dergelijke functies op de omliggende kavels in de plinten aan de stadsstraten. Voor de ten oosten van het plangebied liggende strook wordt om die reden wel voorzien in de mogelijke vestiging van 15.000 m² commerciële en niet-commerciële functies zoals detailhandel, horeca, en consumentverzorgende dienstverlening. Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat deze voorzieningen hoofdzakelijk worden voorzien in de plinten aan de stadsstraten. x. Gelet op het bovenstaande wordt de zienswijze niet gedeeld. Zowel het gemeentelijk beleid als het MER bieden voldoende basis om die aspecten die gebiedsoverstijgend zijn in de besluitvorming te betrekken en de integraliteit van de gebiedsontwikkeling te bewaken.
h.	Plangrenzen en uitvoerbaarheid	Beantwoording

	i. Adressant heeft twijfel over de financiële onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan. Separate vaststelling van een bestemmingsplan voor dit deelgebied brengt met zich dat (nog) geen rekening kan worden gehouden met de toe te rekenen kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen van allerlei voorzieningen en maatregelen die voor de ontwikkeling van dit gebied noodzakelijk zijn en waarvan ook dit deelgebied profiteert. ii. Adressant meent dat door separate vaststelling van dit plan de belangen van derden met een grondpositie in het gebied geschaad worden. Dit geldt te meer nu er geen exploitatieplan voorhanden is, waaruit duidelijk blijkt welke (ook bovenplanse) kosten toegerekend worden aan (de ontwikkelaar van) dit gebied. De enkele stelling dat verhaal via de erfpachtrelatie mogelijk zou zijn, is in dit verband onvoldoende. Nu het ontwerpbestemmingsplan geen inzicht biedt in de bijdrage van de ontwikkelaar aan de kosten die met voorgaande maatregelen zijn gemoeid, houdt cliënte het ervoor dat ten onrechte geen exploitatieplan is vastgesteld. Hierdoor dreigt in onevenredige mate afwenteling van de financiële lasten die kleven aan de planontwikkeling in het hele gebied, op de overige betrokken ontwikkelaars plaats te vinden. Een en ander brengt mee dat het bestemmingsplan niet rechtmatig kan worden vastgesteld.	i. De gemeenteraad heeft inmiddels het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier vastgesteld. Onderdeel van het uitvoeringsbesluit is een grondexploitatie. Hierin zijn de kosten van de gebiedsontwikkeling aangegeven, en wordt een dekking voor deze kosten gegeven. ii. De in het bestemmingsplangebied begrepen gronden zijn in erfpacht uitgegeven door de gemeente Amsterdam aan de ontwikkelaar. Zoals ook de Minister in zijn beantwoording van Kamervragen d.d. 9 juli 2009 heeft aangegeven is er in dat geval geen sprake van kostenverhaal in de zin van de Wro maar worden de kosten gedekt uit de gronduitgifte: <i>“In dat geval dekt de gemeente de kosten vanuit de gronduitgifte in erfpacht of herziening van bestaande erfpachtcanons als gevolg van bestemmingswijzigingen en blijft «kostenverhaal» in de zin van de Wet ruimtelijke ordening achterwege. Voor het ingrijpen in de Amsterdamse situatie acht ik dan ook geen reden aanwezig.”</i> Aangezien de kosten zijn gedekt vanuit de gronduitgifte in erfpacht is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. De uitgifteprijs van het perceel is marktconform vastgesteld. De uitgifteprijs wordt in belangrijke mate bepaald door de grondwaarde van het perceel zoals die is ontstaan door de bestemmingswijziging.
i.	Strijd met Uitvoeringsbesluit i. Het ontwerp-bestemmingsplan maakt 41.000 m² b.v.o. kantoren mogelijk in het gebied dat hier voorligt, een afwijking van maar liefst ruim 5% ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier dat voor dit deelgebied in 39.000 m² bvo kantoren voorziet. ii. De afwijking kan nog groter worden aan de hand van een uit te voeren schouw. iii. In het bestemmingsplan is geen deugdelijke motivering voor die afwijking te vinden. iv. Het wringt temeer, nu gebleken is dat	Beantwoording i. In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is het totaal kantoorprogramma voorzien van 174.000 m² bvo aan kantoren. Op pagina 16 is een indicatieve verdeling daarvan opgenomen. Daarbij is inderdaad voor de locatie van onderhavig bestemmingsplan een programma van 39.000 m² bvo aangegeven. Op verzoek van een aanvrager om een omgevingsvergunning is in het bestemmingsplan het maximale metrage gesteld op 41.000 m² bvo. ii. Onder f iv is reeds ingegaan op de schouw. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. iii. Er is geen sprake van afwijking van de

	het aantal te realiseren b.v.o.'s substantieel hoger ligt dan het aantal m² dat Deloitte en AKD nodig hebben voor huisvesting.	uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit. De ontwikkeling past binnen het daarin aangegeven totaalprogramma, en wijkt slechts in geringe mate af van de daarin opgenomen programmaverdeling, die overigens indicatief is, zie onder i. Een nadere onderbouwing van een afwijking die er feitelijk niet is, is dan ook niet aan de orde. iv. Onder c iv is hierop reeds ingegaan.
j.	Verkeersafwikkeling i. Het ontwerpbestemmingsplan geeft er geen blijk van dat is onderzocht hoe de verkeersstromen vanaf en naar het op te richten kantoorgebouw op verantwoorde wijze kunnen en zullen worden afgewikkeld. ii. Eveneens ontbreekt derhalve visie op de vraag hoe die afwikkeling zich verhoudt tot de verkeerssituatie die ontstaat als het resterende deel van de noordstrook tot ontwikkeling wordt gebracht. iii. De verkeerssituatie is in de toelichting op het plan juist benaderd vanuit de ontwikkeling van het hele Kenniskwartier en de toelichting vermeldt ook dat de verkeerskundige ontsluiting van het plangebied in het breder perspectief van het Kenniskwartier moet worden bekeken. iv. In de afzonderlijke beoordeling die is gemaakt voor het onderhavige plan (Verkeersonderzoek Kavel OVG Zuidas van DIVV), lijkt de ontwikkeling van de gronden van cliënte niet te zijn meegenomen. v. Het voorgaande vormt een zelfstandige grondslag voor vernietiging van het bestemmingsplan, mocht dat worden vastgesteld. Bovendien laat dit bezwaar eens te meer zien dat een integraal bestemmingsplan voor de noordstrook aangewezen is.	Beantwoording i. Zoals onder h vii is aangegeven heeft adressant eerder te kennen gegeven niet te twifelen aan de uitkomsten van het MER. Onderdeel van het MER is een verkeersstudie. In hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt verwezen naar deze verkeersstudie. Hierin is de ontwikkeling van het Kenniskwartier Noord West in samenhang met de ontwikkeling van de rest van het flankenprogramma onderzocht. ii. De ontwikkeling van het resterende deel van de noordstrook maakt onderdeel uit van de verkeersstudie. Met het nemen van een aantal maatregelen kan het verkeer worden afgewikkeld. Inmiddels is over de te nemen maatregelen een actieplan opgesteld (zie ook onder g ii), dat mede in het belang van adressant voorziet in het tijdig nemen van de maatregelen. iii. De ontwikkeling van het Kenniskwartier Noord West staat niet op zich zelf en is om deze reden in een groter perspectief bekeken. iv. De afzonderlijke beoordeling is opgesteld om verkeerscijfers te genereren voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek om, in het kader van goede ruimtelijke ordening, te zien welke effecten de toevoeging van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West heeft op de bestaande geluidgevoelige gebouwen in de omgeving. Voor conclusies over de verkeersafwikkeling is gebruik gemaakt van de Zuidasbrede verkeersstudie waar de ontwikkeling van de gronden van adressant wel in zijn meegenomen. v. In het onderzoek dat in het kader van het MER is gedaan, is juist gekeken naar de totale flankenontwikkeling. Gelet op de uitkomsten daarvan is zoals hiervoor reeds aangegeven inmiddels een actieplan opgesteld (zie onder g ii). Het is alleszins aannemelijk dat de verkeerskundige maatregelen die nodig zijn als gevolg van de

		uitvoering van dit bestemmingsplan tijdig zullen zijn genomen. Een eventuele behandeling bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt vol vertrouwen tegemoet gezien.
k.	Parkeren i. De gemeentelijke Bouwverordening waaraan een aanvraag om een omgevingsvergunning getoetst moet worden - bepaalt, kort gezegd, dat voldoende parkeerruimte aanwezig moet zijn bij een gebouw en dat die ruimte niet overbemeten mag zijn. ii. De gemeenteraad heeft in de Visie Zuidas d.d. 9 september 2009 aangegeven voor het Zuidas-gebied uit te (blijven) gaan van de parkeernormering van 1 parkeerplaats per 250m² bvo. Die norm houdt verband met het feit dat het gebied ligt binnen 800 meter van station Zuid. Dat geldt ook voor de (nagenoeg gehele) onderhavige kavel en in ieder geval voor de te verwachten locatie van de hoofdingang van de toekomstige bebouwing. Geconstateerd wordt dat het ontwerp bestemmingsplan op dit punt aanzienlijk afwijkt. In de toelichting staat dat toepassing van de parkeernormen in dit geval tot een aantal van 328 parkeerplaatsen leiden. Die rekensom gaat echter uit van een norm -van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Het bestemmingsplan maakt in totaal 378 parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent nog eens 50 parkeerplaatsen boven die norm waardoor de gehanteerde norm hier rond de 1:108 is (41.000 /378). iii. Adressant leidt hieruit af dat de gemeente het beleid ten aanzien van parkeren in de Zuidas kennelijk heeft aangepast dan wel heeft besloten om gemotiveerd van dit beleid af te wijken. iv. Adressant gaat ervan uit dat deze handelwijze voor het gehele gebied zal gelden, en dus ook voor de gronden van adressant, en vraagt om bevestiging. Zonder die bevestiging moet de thans gehanteerde parkeernorm voor onrechtmatig worden gehouden.	Beantwoording i. Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt in beginsel getoetst aan het geldend bestemmingsplan. In dit geval dient er vanwege de coördinatie getoetst te worden aan het ontwerp bestemmingsplan. Voor zover in een bestemmingsplan geen bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot parkeren, dient te worden getoetst aan hetgeen hierover in de Bouwverordening is opgenomen. In dit geval zijn echter wel bepalingen met betrekking tot parkeren opgenomen. Het gestelde in de Bouwverordening is derhalve niet van toepassing. ii t/m iv: Het beleid ten aanzien van parkeren op de Zuidas is niet gewijzigd. In de Visie Zuidas staat aangegeven dat de parkeernormen worden gehanteerd volgens de vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2001. Hierin zijn de normen voor de verschillende functies opgenomen. Voor kantoren is dat een norm van 1 op 250 m² bvo van toepassing binnen een cirkel van 800 meter van het station Zuid en daarbuiten 1 op 125 m². Onderhavige kavel ligt deels binnen, deels buiten deze grens. Hetgeen in de Visie Zuidas is verwoord, kan worden gezien als een uitwerking van het in 2008 vastgestelde gemeentelijk Locatiebeleid. Ingevolge het Locatiebeleid kunnen voorts parkeernormen, dus ook die op de Zuidas, flexibel worden toegepast omdat niet elke locatie hetzelfde is. Op deze manier wordt flexibiliteit geboden om te schuiven in het programma. Om te bepalen of een flexibele toepassing van de parkeernorm mogelijk is, moet het zogenaamde 'juridisch plafond' van het aantal parkeerplaatsen worden vastgesteld. Dit juridisch plafond wordt bepaald door harde randvoorwaarden, t.w. 1) luchtkwaliteit en 2) de intensiteit/capaciteit van de weginfrastructuur. De luchtkwaliteit wordt beoordeeld op basis van de Wet milieubeheer en de intensiteit/capaciteit van het wegverkeer op basis van het Amsterdams verkeersmodel GENMOD. Beide randvoorwaarden worden in samenhang gezien. De luchtkwaliteit en intensiteit/capaciteit van het wegverkeer

		belemmeren niet om voor het plangebied uit te gaan van een parkeernorm van 1:125 én om 50 extra parkeerplaatsen in het plangebied te realiseren. Deze norm is voorts passend nu in het kader van de hoge ambitie ten opzichte van duurzaamheid, zoals verwoord in de Visie Zuidas, wordt gekomen tot een op grond van het Locatiebeleid voor het plangebied niet verplichte maatregel in de vorm van een parkeerbalans voor het gehele Kenniskwartier. Deze maatregel leidt tot een reductie van 26% ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen dat in het Kenniskwartier gerealiseerd zou kunnen worden. Daarbij zijn in het plangebied als tegenwicht voor het toekennen van 50 extra parkeerplaatsen, 100 parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor dubbelgebruik dan wel duurzame vervoersmiddelen in het plangebied, zodat nog steeds zou worden voldaan aan de ambitie ten opzichte van duurzaamheid. Bezoekers en/of werknemers van het omliggende gebied kunnen gebruik maken van deze parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen is niet uitsluitend bepaald aan de hand van het programma binnen het plangebied, maar er is tevens rekening gehouden met dubbelgebruik ten behoeve van (bestaande) functies buiten het plangebied. De redenen voor het toepassen van de parkeernorm voor het plangebied zijn met inachtneming van het voorgaande, mede ingegeven vanuit de specifieke ligging van de locatie, direct naast het VUmc en met een vrijwel rechtstreekse ontsluiting op de De Boelelaan. Deze situatie geldt niet onverkort voor de gronden van adressant, waarvoor overigens in het raadsbesluit van 16 februari 2011 tot vaststelling van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier eveneens de parkeernormering is bepaald vanuit de visie op de parkeerbalans voor het Kenniskwartier. Een toezegging als gevraagd kan dan ook niet worden gegeven. Overigens richt de zienswijze zich kennelijk niet tegen de norm zoals opgenomen in het plangebied. Er is voorts niet door adressant gemotiveerd waarom de gehanteerde norm onrechtmatig zou zijn. Gezien het voorgaande kan hiervan naar het oordeel van het college ook geen sprake van zijn.
I.	Windhinder i. Uit het windklimaatonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat het windklimaat in het bestemmingsplangebied ongunstig zou zijn (zie ook blz. 85 van de	Beantwoording i. In het windklimaatonderzoek waarnaar wordt verwezen wordt uitgegaan van een gemodelleerde eindsituatie waarin het gehele Kenniskwartier is ontwikkeld. Hieruit blijkt dat

	toelichting). De onderzoekers adviseren een nadere studie uit te voeren naar het te verwachten windklimaat door middel van een windtunnelonderzoek. ii. Ook de conclusies uit het milieueffectrapport zijn op dit punt klip en klaar: op het aspect wind scoren alle alternatieven negatief. De gedane constatering is kennelijk niet voldoende geweest om in het bestemmingsplan op dit punt maatregelen voor te schrijven om het windklimaat te verbeteren. Wel bevat artikel 4.3 van de planvoorschriften de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen ten aanzien van windhinder. Naar de mening van cliënte is dat echter onvoldoende: daar waar uit onderzoek duidelijk blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn, dient het bestemmingsplan daarin reeds te voorzien. Zo'n vereiste vloeit reeds voort uit het vereiste van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wro). iii. Het ligt bovendien veeleer voor de hand om al in dit stadium rekening te houden met te voorziene maatregelen, dan in een later stadium wanneer het gebouw eventueel al is opgericht. Dat dit niet is gebeurd is in strijd met het vereiste van artikel 3:2 Awb dat een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid.	op een aantal locaties een ongunstig windklimaat kan ontstaan. Daarbij wordt tevens een aantal adviezen gegeven ter verbetering. Uit het onderzoek blijkt dat een acceptabel windklimaat realiseerbaar is. Aangezien de optredende windhinder en te nemen maatregelen sterk afhankelijk is van het concrete bouwplan, is er voor gekozen in het bestemmingsplan de mogelijkheid op te nemen voor het stellen van nadere eisen aan een bouwplan. ii. In het MER wordt met betrekking tot de effecten van de verschillende alternatieven aangegeven dat de realisatie van de plannen voor de Flanken van de Zuidas leidt tot meer hoogbouw en een dichtere bebouwing in het plangebied, en dat als gevolg daarvan in de buitenruimte op plaatsen overlast door harde wind ontstaat. Een stedenbouwkundig plan en een goede architectonische vormgeving kunnen deze overlast beperken. In het onder i bedoelde onderzoek is dat inzichtelijk gemaakt. Juist omdat het nemen van maatregelen zich veelal op bouwplanniveau bevindt, is gekozen voor een nadere eisenregeling in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt een kader voor de bouwregels op hoofdlijnen, terwijl maatregelen ter voorkoming van windhinder betrekking hebben op het concrete gebouw. Dat laatste is veelal nog niet bekend bij het opstellen van een bestemmingsplan. De maatregelen laten zich derhalve ook niet treffen middels de bouwregels. Om die reden ligt dan een nadere eisenregeling voor de hand. Daarbij moet bovendien worden opgemerkt dat ook met andere maatregelen, zoals beplanting, een verbetering van het windklimaat tot de mogelijkheden behoort. Ook voor het gebied waarop adressant rechten doet gelden zal blijken dat het direct opnemen van regels in het daarvoor op te stellen bestemmingsplan gelet op het detailniveau van een bestemmingsplan niet of nauwelijks mogelijk zal blijken. iii. Het MER en het bestemmingsplan kunnen niet voorzien in concreet te nemen maatregelen, omdat die veelal afhankelijk zijn van het concrete bouwplan, en de op dat moment feitelijke situatie in de omgeving. Overigens is mede naar aanleiding van de zienswijze nader onderzoek met betrekking tot uitsluitend het kantoorgebouw uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij
--	---	---

		de besluitvorming over de vergunningverlening.
m.	Conclusie Concluderend herhaalt adressant in samengevatte vorm het bovenstaande, en stelt dat op grond daarvan het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.	Beantwoording Onder verwijzing naar de hierboven gegeven reacties worden de conclusies niet gedeeld.

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn. Evenmin leidt de zienswijze tot de conclusie dat het bestemmingsplan dient te worden aangepast.

Los van wat daarvan zij, kan in aanvulling op de hiervoor gegeven beantwoording van de zienswijzen nog het volgende worden opgemerkt.

In het verleden is adressant betrokken geweest bij het tot stand komen van het uitvoeringsbesluit voor het Kenniskwartier. Middels een inspraakreactie (21 juli 2010) op het ontwerp uitvoeringsbesluit geeft adressant aan dat zij en haar adviseurs actief hebben geparticipeerd in de workshops en overleggen om te komen tot breed gedragen randvoorwaarden en uitgangspunten vast te leggen in het Uitvoeringsbesluit voor het Kenniskwartier. Men geeft daarbij in de betreffende inspraakreactie aan van mening te zijn dat de intensieve samenwerking tussen alle stakeholders heeft geleid tot een goede basis die richting geeft aan de ontwikkeling van een gebied met veel potentie en kwaliteiten, en dat kan worden ingestemd met de hoofdlijnen zoals deze zijn verwoord en verbeeld in het concept document van 14 juni 2010. Aandacht wordt daarbij gevraagd voor een aantal aspecten.

Met betrekking tot de nu naar voren gebrachte zienswijze ten aanzien van de planbegrenzing wordt opgemerkt dat adressant hierover in de inspraakreactie van 21 juli 2010 heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor een integraal bestemmingsplan voor de gehele noordstrook, maar dat ervan uit wordt gegaan dat, indien toch voor aparte bestemmingsplannen wordt gekozen, de ruimtelijke aansluiting kritisch wordt bewaakt, en dat het geen vertraging mag opleveren voor bestemmingsplanprocedures op de eigen locatie. Er wordt op vertrouwd, zo geeft adressant in de betreffende brief aan, dat ook voor het overige deel van de noordstrook aansluitend op besluitvorming over het uitvoeringsbesluit een bestemmingsplan in procedure zal worden gebracht.

In de hiervoor opgenomen beantwoording van de zienswijze is reeds aangetoond dat de ruimtelijke aansluiting voldoende geborgd wordt.

Ook vindt er momenteel, zoals reeds onder d ii en f ii aangegeven, overleg plaats om de uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan helder te krijgen. Gezien de omvang van het plangebied en de daarin voorgenomen ontwikkeling vraagt het opstellen van een dergelijk bestemmingsplan de nodige tijd. Mocht adressant in de nabije toekomst een concreet initiatief hebben en daartoe een omgevingsvergunning aan willen vragen, dan zal ten aanzien van de te doorlopen procedure in het belang van adressant eenzelfde afweging gemaakt worden. Voor zover zich partijen aandienen die geïnteresseerd zouden zijn, en waarvoor de ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit, wordt adressant geadviseerd daarover dan in overleg te treden met de Dienst Zuidas.

Adressant 5: Bewonersvereniging 'De Mirandabuurt'

Zienswijzen over het bestemmingsplan Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht over het bestemmingsplan.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		
a.	Geluid i. In het MER is met betrekking tot het gebied Kop Zuidas nauwelijks terug te vinden dat hier ook sprake is van een grote toename van de geluidsoverlast. ii. In geluidsberekeningen op de bestaande bebouwing ontbreekt een meetpunt voor de Mirandabuurt, direct grenzend aan de Kop Zuidas, terwijl voor de andere gebieden in totaal 8 meetpunten zijn geselecteerd. Verzocht wordt deze omissie te herstellen.	Beantwoording i. Doel van het MER is de effecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld te brengen. In met name hoofdstuk 5 van deel B van het MER is uitvoerig ingegaan op het aspect geluid. In de nieuwe situatie zal als gevolg van nieuwe bebouwing zowel naar het noorden als naar het zuiden toe het geluid vanaf de A10 minder ver doordringen (vergelijk daarvoor ook figuur 32 en 33 in paragraaf 5.3.3 van deel B van het MER). Ook voor het gebied (achter) Kop Zuidas is er sprake van een aanzienlijk verbeterde situatie. ii. In paragraaf 4.4.2 van deel A, waaraan wordt gerefereerd, is in beeld gebracht wat de toename van de geluidsbelasting is als gevolg van de toename van verkeer op het onderliggend wegennet bij de verschillende alternatieven. Het zou dan gaan om de geluidsbelasting op de bestaande woningen langs en als gevolg van het verkeer over President Kennedylaan. De selectie van ontvangerpunten bij bestaande woningen is gedaan op basis van de doorgaande wegtracés met de grootste percentuele verkeerstoename. De percentuele verkeerstoename van de President Kennedylaan zijn kleiner dan die van de geselecteerde wegvakken. Een voorbeeld: De verkeerstoename op de Beethovenstraat ter hoogte van de Cornelis Dopperkade 6 (selectiepunt 8) bedragen bij modelvariant 4 circa 12% noordwaarts en 9% zuidwaarts (zie ook figuur 6.1 van het geluidrapport). De geluidbelastingtoename bedraagt 0,4 dB. De verkeerstoename op de President Kennedylaan bedragen bij dezelfde modelvariant circa 6% oostwaarts en 3% westwaarts. Deze toename zijn kleiner dan die op de Beethovenstraat. De geluidbelastingtoename ter hoogte van de De Mirandabuurt zal kleiner zijn dan die op de Beethovenstraat van 0,4 dB. Dit resultaat zal de conclusies ten aanzien van

		de beoordeling van geluideffecten niet veranderen. Bij modelvariant 2 bedragen de verkeerstoename op de President Kennedylaan circa 6% oostwaarts en 5% westwaarts. Deze toename zijn nog steeds kleiner dan die op de Beethovenstraat.
b.	Effecten theater Onduidelijk is (en dat geldt ook voor de verkeersanalyse) in hoeverre rekening is gehouden met het extra verkeer en geluidsoverlast van het geplande theater van J. van de Ende. Is dit theater onderdeel van de referentiesituatie of is het onderdeel van de nieuwe situatie? In het eerste geval worden de cumulatieve effecten van de diverse plannen onderschat.	Beantwoording Ten behoeve van het Van den Ende-theater is in het verleden een (inmiddels onherroepelijk geworden) vrijstelling verleend. Het theater is als autonoom in de verkeerscijfers opgenomen, en maakt dus onderdeel uit van de referentiesituatie. De constatering dat dan de cumulatieve effecten worden onderschat, is onjuist. Het verkeer maakt immers onderdeel uit van de verkeerscijfers, op basis waarvan tevens het geluidsonderzoek is uitgevoerd.
c.	Referentiesituatie Verzocht wordt om duidelijkheid over wat de precieze referentiesituatie is m.b.t. de Kop Zuidas.	Beantwoording Delen van het programma van kop Zuidas zijn als autonoom in de verkeerscijfers opgenomen. Het betreft die programmaonderdelen die reeds waren gerealiseerd of waarvoor onherroepelijke vergunningen golden.
d.	Geluid en tijdelijke situatie Op p.41 van bijlage B van het MER blijkt hoe groot de geluidsoverlast is in de Mirandabuurt zonder invulling van het plangebied met gebouwen. Dat is de huidige situatie en de verwachting is dat dit nog geruime tijd het geval is gelet op de slechte situatie op de kantoren-en woningmarkt. Tegelijkertijd is en wordt er gesloopt in het plangebied, worden spitsstroken aangelegd op de A10 en neemt de geluidsoverlast steeds meer toe. Deze aspecten worden in het rapport veronachtzaamd. Om deze overlast te beperken pleiten wij opnieuw voor hoge geluidsschermen langs de A10.	Beantwoording Het is geenszins de bedoeling de bestaande situatie te veronachtzamen. Feit is wel dat in het MER hoofdzakelijk wordt gekeken naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken. Met de aanleg van spitsstroken is daarbij wel rekening gehouden, maar dit maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen activiteit. Daarbij is ook geconstateerd dat gedurende de ontwikkeling aandacht moet bestaan voor het minimaliseren van de optredende tijdelijke effecten.

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn.

Met betrekking tot het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Adressant 6: De heer R. Haffmans

Aangegeven is dat de zienswijze betrekking heeft op zowel het bestemmingsplan, het MER als de omgevingsvergunning. Deze zienswijzen lopen in elkaar over. Hieronder zijn de zienswijzen per aspect samengevoegd.

Zienswijzen over het bestemmingsplan Met betrekking tot het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		
a.	Geluid i. Panden langs de A10 zijn bedoeld om de achterliggende bebouwing af te schermen, daar geluidsschermen langs de A10 niet of nauwelijks voorzien zijn. Met een andere vorm kan dit pand voor een betere afscherming zorgen. ii. Waarom geluidsschermen ontbreken is niet gemotiveerd, evenmin waarom van een betere afscherming is afgezien.	Beantwoording i. In het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld wordt voorzien in een kantorenstrook langs de A10 die na realisatie voorziet in een geluidswerende werking voor de erachter geprojecteerde woningen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een eerste gebouw in dat kader, en levert een eerste bijdrage aan de geluidwerende werking. ii. Het bestemmingsplan voorziet niet in geluidgevoelige bebouwing. Een motivering over het ontbreken van geluidsschermen in het kader van bijvoorbeeld een hogere waarden besluit is dan ook niet aan de orde.
b.	Luchtkwaliteit Het luchtonderzoek kent slechts een berekening voor 2020, de belasting in 2010 en tussen 2011 en 2020 ontbreken en het studiegebied is te beperkt.	Beantwoording Het luchtkwaliteitsonderzoek waarnaar wordt verwezen is het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER. In het kader van het bestemmingsplan is vooral van belang dat het project deel uitmaakt van het project Zuidas zoals dat is opgenomen in het NSL. Voor de overwegingen hierover wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 8.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.
c.	Verkeer Een mogelijke oprit naar de A10 vanuit de Mahlerlaan is vanuit verkeersmilieubelasting gewenst. Dit plan maakt zo'n oprit moeilijk of onmogelijk. In de bijbehorende stukken ontbreekt elke afweging. Ook een mogelijke autoverbinding van de Amstelveenseweg naar Mahlerlaan naast de A10 oprit maakt dit plan onmogelijk.	Beantwoording Naar aanleiding van inspraakreacties hierover op het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is reeds aangegeven dat is onderzocht in hoeverre dit mogelijk is. Een aansluiting in het verlengde van de Mahlerlaan op de Amstelveenseweg, direct naast de op- en afrit van de A10, is verkeerskundig op dit moment, gezien de te complexe kruising van verkeer die dan ontstaan niet wenselijk. Overigens is uit de verschillende verkeersstudies ook geen enkele noodzaak gebleken voor een extra oprit naar de A10 of een verbinding van de Amstelveenseweg naar de Gustav Mahlerlaan.
d.	Parkeren Bestemmingsplanverkeer kent in 2015 220 ritten en in 2020 140 ritten, een	Beantwoording Het betreft in deze situatie voor 2015 220 extra ritten en in 2020 139 extra ritten, dit is

	afname van 30% Het autoverkeer daalt voor autonome situatie 2015-2020 met ongeveer 15%. Nieuwe ritten worden vooral toegekend aan het openbaar vervoer. Voor de bestaande ritten zou de voorkeuze kansen gelijk zijn aan het basisjaar. Waarom dan toch een vergrootte parkeerkelder bij dergelijke gebruiksdeling?	inderdaad een afname gedurende de avondspitsperiode. Met betrekking tot de parkeercapaciteit wordt opgemerkt dat deze niet 1 op 1 gerelateerd kan worden aan deze gegevens. Een gedeelte van het verkeer zal namelijk buiten de avondspits worden afgewikkeld als gevolg van capaciteitseffecten en wijzigende activiteitenpatronen gedurende het etmaal. Daarnaast speelt ook de turnover en de parkeerduur een rol voor het bepalen van de parkeercapaciteit.
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		
e.	Relatie met VU en VUmc Om de milieugevolgen te beoordelen is ook het MER VU/MC nodig.	Beantwoording Voor zover beide ontwikkelingen de milieugevolgen zouden versterken, zijn deze gezamenlijk in beeld gebracht. Dit is gebeurd in deel B van het MER. Ook de Commissie m.e.r. is van mening dat het MER goed is afgestemd op de herinrichting van de terreinen van de Vrije Universiteit van Amsterdam en het VU medisch centrum.
f.	Bouwverkeer Uit de stukken is onduidelijk welke milieubelasting het bouwverkeer veroorzaakt.	Beantwoording Aangenomen wordt dat bedoeld wordt op het bouwverkeer. In het MER is primair onderzoek gedaan naar de effecten die de voorgenomen ontwikkeling zal hebben. In de paragrafen 10.2.1. en 11.2.2. van deel A wordt ingegaan op de optredende effecten gedurende de planrealisatie. Dat bouwwerkzaamheden gevolgen hebben voor de omgeving is niet uit te sluiten. Via de gemeentelijke werkwijze met een zogenoemd BLVC-plan wordt de overlast echter zoveel als mogelijk beperkt.
g.	Luchtkwaliteit i. Het luchtonderzoek kent slechts een berekening voor 2020, de belasting in 2010 en tussen 2011 en 2020 ontbreken en het studiegebied is te beperkt. ii. Voor 2020 is een grove, te weinig inzichtelijke blokken van $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De daadwerkelijke gebruikte achtergrondconcentratie en dubbeltelling ontbreken.	Beantwoording i. Voor zover deze zienswijze niet alleen betrekking heeft op het bestemmingsplan maar tevens op het MER, kan hierover worden opgemerkt dat in het MER een beoordeling is gegeven van de optredende effecten van de totale activiteit. Daarvoor is als maatgevend jaar 2020 genomen. Hiermee wordt reeds uitgegaan van een worstcase scenario, aangezien het niet de aannemelijk is dat in 2020 het gehele programma zal zijn gerealiseerd. Het in het kader van het MER onderzoeken van de situaties 2011 en 2015 is om die reden niet zinvol; het zou immers betekenen dat onderzoek gedaan zou worden naar een irreële situatie. Daarmee is geen enkel belang gediend. In het kader van concrete

		besluit dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan het gestelde in de Wet milieubeheer voor wat betreft luchtkwaliteit (zie ook onder b). ii. De concentraties zijn berekend op 1 decimaal. De resultaten in de figuren zijn echter met een stapgrootte van $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weergegeven. In de berekeningen is de dubbeltellingcorrectie (voor de bijdrage van het snelwegverkeer dat al in de achtergrond is opgenomen) verwerkt. Hoe groot de dubbeltellingcorrectie precies is hangt af van de locatie in het studiegebied. Er is inderdaad geen figuur of tabel opgenomen met de dubbeltellingcorrectie, maar dat is eigenlijk ook niet zo relevant. In de berekeningen worden de dubbeltellingcorrecties automatisch, en conform de Regeling Beoordling Luchtkwaliteit 2007, meegenomen. De achtergrondconcentraties zijn globaal weergegeven in tabel 1 (paragraaf 4.3) van het luchtkwaliteitrapport. Uit de tabel blijkt dat de achtergrondconcentratie redelijk constant is in het studiegebied.
h.	Referentiekader Het plan mist een bruikbaar MER, de bijgevoegde kent geen duidelijk omschreven nul-variant, zodat inzicht in de gevolgen van het plan ontbreken.	Beantwoording In het MER is in paragraaf 3.1 aangegeven welke situatie als referentiesituatie is genomen. De effecten van de planalternatieven zijn daarmee vergeleken, zodat het MER voldoende inzicht biedt in de gevolgen. Ook de Commissie m.e.r. is van mening dat het MER de essentiële informatie bevat voor de besluitvorming.
k.	Bruikbaarheid MER Een MER beoogt de negatieve gevolgen op de omgeving te verminderen en/of te compenseren. Dit MER blijkt niet aan deze doelstelling van de wet MER te voldoen en beperkt zich tot een inventarisatie van de milieugevolgen, zonder mogelijkheden/voorstellen tot verbetering.	Beantwoording Het MER beoogt de mogelijke milieugevolgen in beeld te brengen zodat deze in de besluitvorming kunnen worden betrokken. Daarbij moet in het MER een beschrijving worden gegeven van de maatregelen om belangrijke nadelige milieueffecten van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. Dit is gebeurd en opgenomen in paragraaf 11.3. Gelet ook op het advies van de Commissie m.e.r., en rekening houdend met de aanvullende adviezen die de commissie heeft gegeven, moet worden geconstateerd dat het MER op dit punt aan de wettelijke vereisten voldoet.
l.	Leegstand kantoren Ook de richtlijnen zijn onvoldoende gevolgd, zoals de invloed van de kantorenleegstand in regio, de invloed van deze nieuwe kantoren op deze	Beantwoording Momenteel wordt gemeentebreed een regionale kantorenstrategie opgesteld, teneinde vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen. Vanwege deze gemeentebrede

	leegstand, de gevolgen van een scheve woonwerkbalans, de bezoekersaantallen aan de Zuidas, de vorming van hitte eilanden e.d. Ook in deze zin is het MER onvolledig.	aanpak is ervoor gekozen hier niet expliciet in het MER op in te gaan. Ten opzichte van de gemeentebrede aanpak zou dat geen toegevoegde waarde hebben. Wel is in paragraaf 4.1.2 van het bestemmingsplan op de aanpak en de consequenties voor de Zuidas ingegaan. De relatie tussen deze heroverweging en de vorming van hitte eilanden wordt niet gezien. Mede gelet op het advies van de Commissie m.e.r. kan dan ook niet worden gesteld dat het MER onvolledig is.
m.	Relatie met Dok De gevolgen van de komst van het Dok met een aanzienlijk bebouwingsomvang en bouwoverlast op het plangebied ontbreken.	Beantwoording De gevolgen van het Dok zijn globaal via een zogenoemde doorkijk in beeld gebracht. Het MER heeft geen betrekking op besluitvorming die in realisatie van het Dok voorziet. Momenteel wordt een aparte m.e.r.-procedure doorlopen voor een planMER voor het Dok. Hieron worden de effecten van het Dok op de omgeving betrokken. De Flanken worden daarin als autonoom beschouwd.
n.	Verkeer en parkeren i. De verkeersstudie gaat uit van een bij een A-lokatie behorende parkeernorm, maar het plan kent veel meer parkeerplekken. ii. Het MER benut de beschikbare parkeerplekken eenzijdig. Een evenwichtig milieuonderzoek geeft inzicht in het mogelijk gebruik met benutting van de in de planvariant mogelijke parkeerruimte, de milieugevolgen, de belasting van wegennet en kruisingen. Deze verkeersstudie voldoet niet, evenmin de van de verkeersbelasting afhankelijke lucht- en geluidstoetsing. De verkeersstudie negeert parkeerruimte als zelfstandige eenheid; het aantal gebruikers bepaalt voor elk bebouwingsblok de verkeersbewegingen. iii. Onduidelijk is welke parkeertarieven in de verkeersstudie verwerkt zijn. Is zuidelijk van de A10 een voor Amsterdam laag parkeertarief of volgens de tekst een hoog parkeertarief? Van een verkeersstudie mag je verwachten, dat de gevolgen van zowel een laag als een hoog parkeertarief toont, daar de parkeerruimte wordt	Beantwoording i. In het verkeersmodel worden de parkeernormen conform het locatiebeleid van de gemeente Amsterdam gehanteerd. Voor de kavel van onderhavig bestemmingsplan, en de gronden van de Vrije Universiteit en VU medisch centrum, is in het model uitgegaan van een parkeernorm conform het uitvoeringsbesluit. ii. De ontwikkelingstrategie van de Zuidas leent zich meer voor een deelgebied gerichte aanpak. Het MER is daarop ingericht. iii. In de modelberekeningen is als uitgangspunt voor de parkeertarieven het beleid van de gemeente Amsterdam gehanteerd. Dit betekent dat voor de Zuidas een hoog parkeertarief gehanteerd is, ook direct ten zuiden van de A10. Voor de prognoses zijn de parkeertarieven gecorrigeerd voor inflatie.

	beheerd door private uitbaters, vrij in parkeertarief-hoogte vaststelling. Daar dit inzicht ontbreekt kan ook de autobelasting niet beoordeeld worden.	
--	--	--

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn.

Evenmin leidt de zienswijze tot de conclusie dat het bestemmingsplan dient te worden aangepast.

Adressant 7: Beheermaatschappij World Trade Center Amsterdam B.V.

Adressant geeft aan op zich niets tegen de ontwikkelingen zoals voorzien in dit ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit omgevingsvergunning te hebben, maar ziet vanwege het hierna volgende aanleiding tot het naar voren brengen van zienswijzen.

Zienswijzen over het bestemmingsplan Hoewel in de aanhef wordt aangegeven dat de zienswijze tevens betrekking heeft op het bestemmingsplan, zijn er geen zienswijzen welke zich direct richten tegen de inhoud van het bestemmingsplan, maar uitsluitend tegen het MER dat mede dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:		
a.	Zorg bereikbaarheid Al eerder uitte adressant haar grote zorg over de ontsluiting en de bereikbaarheid van het bestaande en te ontwikkelen onroerend goed op de Zuidas. Dit met name vanwege het feit dat de Boelelaan, vooral komende vanaf en gaande naar de A10, de belangrijkste ontsluitingsweg is voor het autoverkeer op de Zuidas en nu al geconstateerd moet worden dat met grote regelmaat stagnatie van het verkeer op de Zuidas optreedt (overigens niet alleen op de Boelelaan). Daarmee staat de bereikbaarheid van het centrumgebied reeds nu onder druk. Door toevoeging van het flankenprogramma zoals onderzocht in het MER zal de (auto)bereikbaarheid alleen maar slechter worden, wat absoluut niet wenselijk is.	Beantwoording De gemeente deelt de zorg van adressant en heeft gelet ook op de uitkomsten van het MER inmiddels een actieplan opgesteld (zie ook onder de beantwoording van de zienswijze van adressant 4, onder g ii) waarin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt. Uit het actieplan blijkt dat amstelveenseweg/Boelelaan de minste ruimte heeft. Recente tellingen kennen in de huidige situatie nog enige ruimte toe aan dit kruispunt, in de beleving van de weggebruikers is dit kruispunt al een knelpunt. Een verruiming van het kruispunt ondervangt dit, het gaat om een extra opstelvak linksaf en een extra opstelvak rechtdoor. Dit is in het uitvoeringsbesluit KK al opgenomen evenals het daarvoor benodigde budget. Op korte termijn zal de noodzakelijke juridische procedure worden opgestart. Daarmee wordt een vroegtijdige aanpak van het kruispunt mogelijk gemaakt.
b.	Ontbreken koppeling MER Zuidas Flanken en MER ZuidasDok i. In de MER Zuidas Flanken wordt geen koppeling gemaakt met de ontwikkeling van ZuidasDok. Dit terwijl beide ontwikkelingen grote invloed op elkaar kunnen en zullen hebben. Verwezen wordt naar eerdere studies die de samenhang aantonen. ii. Als gevolg van de uitwerking van	Beantwoording i. De gevolgen van het Dok zijn globaal via een zogenoemde doorkijk in beeld gebracht. Het MER heeft geen betrekking op besluitvorming die in realisatie van het Dok voorziet. Momenteel wordt een aparte m.e.r.-procedure doorlopen voor een planMER voor het Dok. Hierin worden de effecten van het Dok op de omgeving betrokken. De Flanken worden daarin als autonoom beschouwd.

	het Dokmodel in het kader van het Voorkeursbesluit zijn de Dokstraten komen te vervallen, waardoor de toekomstige functies op het Dok via de Flanken moet worden ontsloten. Hiermee is in de MER Zuidas Flanken geheel geen rekening gehouden. iii. Het wel of niet aanleggen van de Dokstraten heeft dus een grote impact op de noodzakelijke infrastructuur op de Zuidas, inclusief de Flanken, terwijl de benodigde ruimte daarvoor niet (meer) aanwezig is. iv. Omgekeerd kunnen eventuele extra ontsluitingen vanaf het ZuidasDok (positieve) invloed hebben op de Zuidas, inclusief de Flanken, maar voor zover momenteel bekend is daar dus geen sprake (meer) van. v. Ook de Commissie m.e.r heeft in haar advies van 7 juli 2010 in paragraaf 3.4 aangegeven dat in ieder geval van twee referentiesituaties moet worden uitgegaan: een met en een zonder ontwikkeling van het Dok. vi. Verder wordt het bovenstaande ook erkend in de Nota van Beantwoording d.d 1 september 2010 in reactie op onze inspraakreactie op het voornemen een MER op te stellen voor de Zuidas Flanken. In die reactie wordt in feite onderkend dat de gehele Zuidas moet worden opgenomen in één integraal verkeerskundig onderzoek. vii. Ook wordt onderkend dat de infrastructuur in het studiegebied nu al zwaar belast is (zie paragraaf 4.3 op pagina 5 van bijlage 1, het advies van de Commissie m.e.r.). Het advies van de Commissie is integraal overgenomen. viii. Geconcludeerd kan dus worden dat er geen koppeling wordt gemaakt tussen beide MER's, terwijl die wel nodig is en waar bovendien om verzocht is. Het MER Zuidas Flanken is dus in ieder geval op deze punten onvolledig.	ii. In het kader van de te nemen voorkeursbeslissing en plan-m.e.r.-procedure die nu loopt worden verschillende alternatieven bekeken. Zoals onder i aangegeven is de ontwikkeling van de flanken daarin als referentiesituatie meegenomen. iii. Verwezen wordt naar het hiervoor gestelde. Naar verwachting zal de voorkeursbeslissing begin 2012 worden genomen. Het MER voor de flanken heeft met name betrekking op het voorgenomen programma van de flanken, niet op de concrete stedenbouwkundige uitwerking. Voor wat betreft de relatie met het Dok moet voorop worden gesteld dat de flanken Dok-onafhankelijk ontwikkeld kunnen worden. Uit het MER voor de Zuidas – de Flanken blijkt wel dat vanwege het eventueel ondergronds brengen van infrastructuur met name ten aanzien van het geluid aspect een verbetering in delen van de flanken zal optreden. Verder geldt dat het flankenprogramma als referentie in het Plan-MER voor het Dok zal worden meegenomen. iv. Het PlanMER voor het Dok zal hierin inzicht moeten verschaffen. v. De Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies over het MER Zuidas Flanken aangegeven dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is, en adviseert met betrekking tot het Dok de besluitvorming in het kader van de afzonderlijke bestemmingsplannen en de planvorming voor het Dok goed op elkaar af te stemmen. Zoals uit het hiervoor staande mag blijken, gebeurt dat. vi. In haar zienswijze heeft adressant indertijd haar zorg uitgesproken over het feit dat er twee m.e.r.-procedures werden doorlopen, één voor VU en VUmc (genoemd Kenniskwariter) en één voor het overig deel van de Zuidas Flanken. In de beantwoording van die zienswijze wordt het belang onderkend van één integraal verkeerskundig onderzoek voor beide ontwikkelingen. Dit heeft echter geen betrekking op het Dok. vii. Reeds in de startnotitie werd onderkend dat de effecten op de verkeersafwikkeling een van de belangrijkste te onderzoeken thema's zou zijn. Dit blijkt ook uit de beantwoording van de zienswijzen, maar
--	--	--

		vooral ook uit het MER zelf. Dit is in overeenstemming met het advies van de Commissie m.e.r. viii. In het MER Zuidas Flanken is in voldoende mate rekening gehouden met de ontwikkeling binnen VU en VUmc. Voor het Dok wordt een apart MER opgesteld, waarin de flankenontwikkeling als autonome situatie wordt meegenomen. Gelet op het advies van de Commissie m.e.r. kan worden geconcludeerd dat het MER alle essentiële informatie bevat, nodig voor de besluitvorming.
c.	Onvolledigheid Deel B van het MER i. In deel B van het MER worden op pagina 8 zes modelvarianten op het gebied van verkeer gezien. Op pagina 15/16 wordt aangegeven dat vervoersstromen minder sterk stijgen als alleen VU/VUmc wordt gerealiseerd (de deelvariant 1 en 3), dan wanneer het integrale voornemen van de Flanken ook wordt gerealiseerd (toevoeging 1,5 mln bvo). Dit bevestigt dat de verkeersstromen aanzienlijk zullen toenemen indien het totale voorgenomen bouwvolume wordt gerealiseerd, terwijl reeds nu problemen zijn. ii. Aangegeven wordt dat de minder sterke stijging van vervoersstromen wordt veroorzaakt door twee mechanismen, namelijk door het distributie-effect en het voorkeursmechanisme. Het distributie-effect zou voorzien in een niet evenredige toename van (auto)verkeer. Het voorkeursmechanisme zou zien op het aspect dat mensen relatief dicht bij huis gaan werken (op de Zuidas). Deze veronderstellingen zijn niet onderbouwd en aan de juistheid wordt door WTC Amsterdam ernstig getwijfeld. Uitgaande van het voorkeursmechanisme moeten bijvoorbeeld de betrokken woningen wel aanwezig en betaalbaar zijn terwijl ook het standpunt van het distributie-effect niet met literatuurstudie of anderszins is gestaafd. iii. Kijkend naar de huidige situatie en	Beantwoording i. De constatering zoals gedaan in het MER dat bij een toename van programma de druk op de infrastructuur toeneemt wordt gedeeld. Zoals onder a reeds is aangegeven is om tot een aanpak van te verwachten knelpunten te komen een actieplan opgesteld. Korte tijdshalve wordt verwezen naar het gestelde onder a. Verder wordt in de zienswijze een aantal zaken door elkaar gehaald. De verdeling van het verkeer tussen alle herkomst en bestemmingen vindt plaats in het distributiemodel. Onderdeel van het distributiemodel is het voorkeuzemechanisme. Dit mechanisme treedt in alleen in werking voor nieuwe reizigers bij goed bereikbare OV knooppunten. Dit heeft tot gevolg dat OV aandeel voor deze nieuwe reizigers hoger is. Het distributiemodel en het voorkeuzemechanismemodel is gebaseerd op lokaal statistisch onderzoek van het Amsterdamse bureau voor onderzoek en statistiek. Met andere woorden, het verplaatsingsgedrag binnen het GENMOD model is gebaseerd op lokaal statistisch onderzoek. ii. Hier worden een aantal zaken door elkaar gehaald. De verdeling van het verkeer tussen alle herkomst en bestemmingen vindt plaats in het distributiemodel. Onderdeel van het distributiemodel is het voorkeuzemechanisme. Dit mechanisme treedt in alleen in werking voor nieuwe reizigers bij goed bereikbare OV knooppunten. Dit heeft tot gevolg dat OV aandeel voor deze nieuwe reizigers hoger is. iii. Uitgangspunt van het MER is de gewenste eindsituatie in beeld te brengen. Die

	toekomstverwachtingen c.q. voorspellingen blijkt de huidige woningbouwproductie nagenoeg tot stilstand te zijn gekomen. Hier dient op zijn minst rekening mee gehouden te worden en het is dus maar zeer de vraag of het voorkeurseffect daadwerkelijk optreedt. iv. De huidige op de Zuidas aanwezige woningen worden overigens gekenmerkt door een relatief lage bezettingsgraad, waardoor dit een realistische vraag lijkt te zijn. Zeker indien deze woningen langjarig onverhuurbaar blijken te zijn.	eindsituatie gaat uit van het woonprogramma zoals is onderzocht. iv. Het model rekent met aantal inwoners, dit wordt gebaseerd op het aantal woningen maal de bezettingsgraad. Dit is voor het model input geweest. Onderverhuur of leegstand wordt in het model niet specifiek rekening gehouden.
d.	Onvolledigheid Verkeersstudie MER i. In Verkeersstudie wordt de in feite veel relevantere ochtendspits niet (correct) meegenomen. De ochtendspits is in de studie gesimuleerd op basis van de avondspits, waarbij het dus maar zeer de vraag is of dit op basis van correcte aannames plaatsvindt. Uitgaande van de praktijk lijkt dat zeker niet het geval. Juist In de ochtendspits moet men voor besprekingen en dergelijke bijtijds op kantoor zijn. In de avondspits blijven mensen vaker lang doorwerken om zonder al te grote file de Zuidas te kunnen verlaten. ii. In de studie wordt niet de bereikbaarheid als uitgangspunt genomen, maar zijn afzonderlijke statische kruispuntberekeningen gemaakt om de benodigde capaciteit van de weg te berekenen. Er is dus geen enkel beeld van de totale doorstroming en reistijd. Bovendien worden als norm gehanteerd dat men maximaal twee maal voor elk verkeerslicht mag wachten hetgeen absoluut onacceptabel is. Zeker niet als er in de toekomst nog een groot aantal kruisingen met Verkeers Regel Installaties (VRI's) bij zullen moeten komen a.g.v. nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en noodzakelijks nieuwe (zij)wegen. iii. De Verkeersstudie is gebaseerd op verkeerstellingen uit het jaar 2007.	Beantwoording i. Het Genmod is een avondspits model. De ochtendspits is pragmatisch afgeleid van de avondspits. In het Genmod model is bewust gekozen voor het beschrijven van de avondspitsperiode omdat dit qua verkeersprestatie in Amsterdam de maatgevende periode is. Dit wordt bevestigd door de telgegevens van de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat. Tevens is een 115 procent programma doorgerekend, waarmee een worst case scenario is geschetst. ii. De gehanteerde methodiek wordt in de gemeente Amsterdam standaard gehanteerd en geeft voldoende inzicht in het functioneren van de infrastructuur en in de benodigde capaciteit om knelpunten te signaleren en te analyseren. Om te voorzien in de wens van het WTC om inzicht te verschaffen in de reistijden wordt er een verkennend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een dynamisch model. Dit kan, aanvullend op het inzicht dat er reeds is vanwege het reeds uitgevoerde onderzoek naar de (benodigde) capaciteit leiden tot meer inzicht in de feitelijke reistijden. iii. Een verkeersmodel wordt altijd opgesteld voor een achterliggend basisjaar. Hiervan zijn alle invoer en controle gegevens beschikbaar (invoer: netwerkinformatie, inwoners en arbeidsplaatsen, brandstofprijzen, ov-tarieven etc. controlegegevens: MON, telcijfers). Bij de bouw van een model voor een basisjaar is het doel eigenlijk het berekenen en schatten van alle parameters in het model.

	Deze cijfers zijn geëxtrapoleerd naar heden, Op basis hiervan zijn er volgens het model momenteel geen problemen op de Zuidas. Echter, de praktijk laat het tegendeel zien. Kennelijk is het model dus niet juist en/of achterhaald en dus ongeschikt als onderlegger voor de MER. Dit is vanuit de gemeente Amsterdam ook onderkend. iv. De Verkeersstudie is – zo blijkt uit het bovenstaande - in feite niet gebaseerd op actuele en volledige gegevens en zal dus op belangrijke punten moeten worden aangepast en aangevuld. Ook het Achtergrondrapport moet worden aangevuld. Adressant is van mening dat de gemeente Amsterdam die relevante en noodzakelijke aanvullingen (In ieder geval ten aanzien van de Verkeersstudie) inmiddels ook zelf heeft onderkend, nu zij een aantal toekomstige noodzakelijke maatregelen versneld gaat uitvoeren. v. Met onderhavig bouwplan wordt slechts een (klein) deel van de voorgenomen te ontwikkelen m² bvo op de Flanken gerealiseerd. Adressant is echter van mening dat het MER voor de Flanken op het punt van verkeer niet volledig is en in feite ook de leemten onvoldoende in kaart zijn gebracht.	Bij een prognose worden vervolgens alleen de invoergegevens gewijzigd (en juist niet de parameters). Het basisjaar is dus een ijkjaar om prognoses te kunnen maken. Het model heeft als basisjaar 2007 en geeft het verkeersbeeld voor de avondspitssituatie goed weer en is daarmee een goed vertrekpunt om prognoses op te stellen. Het is daarom niet nodig om het basisjaar met recente gegevens aan te passen. De 2010 situatie wordt berekend op basis van veranderingen ten opzichte van het basisjaar. De cijfers zijn dus niet geïnterpoleerd. Het verkeersmodel Genmod toont in 2010, 2015 en 2020 wel degelijk enkele knelpunten. Om deze knelpunten aan te pakken is een actieplan opgesteld. iv. Er is geen aanleiding om de prognoses en dus de rapporten aan te passen, zie ook het gestelde onder iii. De uitkomsten van het onderzoek hebben wel aanleiding gegeven tot de conclusie dat maatregelen nodig zijn. Inmiddels wordt hierover een actieplan opgesteld, zie ook het gestelde bij adressant 4, onder g ii. Dit onderstreept juist de bruikbaarheid van de betreffende rapportages. v. In het MER en het achterliggend verkeerskundig onderzoek is uitgegaan van het totale flankenprogramma. De te verwachten effecten zijn dan ook niet onderschat.
e.	Verkeerde aannames Verkeersstudie i. Hetgeen is genoemd onder punt d iii (basistellingen) heeft ook zijn weerslag op het toekomstmodel. In de Verkeersstudie paragraaf 3.3.1 e.v. wordt de huidige situatie weergegeven, als vertrekpunt voor het toekomstmodel in 2020. Echter, hierin wordt een situatie geschetst waarin er momenteel weinig, tot geen problemen zijn, terwijl er met grote regelmaat files staan op de Zuidas zowel als het gaat om in- als uitgaand gemotoriseerd verkeer, waardoor de reistijd van en naar het centrumgebied groot is. ii. Wanneer de (onjuiste) huidige modelsituatie als basis wordt genomen ontstaat derhalve een	Beantwoording i. Uit de verkeersstudie blijken er knelpunten. In de prognoses nemen deze niet fors toe ondanks het realiseren van het VU/VUmc en de Flanken. In de prognoses is rekening gehouden wordt met lokale netwerkwijzigingen, extra rijstroken op de A10, wijzigingen in het OV net (Noord-Zuid) lijn, parkeerbeleid (kosten en locatiebeleid) en Anders Betalen voor Mobiliteit. ii. Onder d iii is reeds ingegaan op het verkeersmodel. Wat betreft de verwijzing naar het advies van de Commissie m.e.r. wordt opgemerkt dat het college op 28 september 2010 heeft besloten de adviezen bij het opstellen van het MER over de reikwijdte en het ambitieniveau te betrekken. Onderkend wordt dat er nu reeds een aanzienlijke verkeersdruk is. Dit

	verkeerd vertrekpunt voor een toekomstmodel. Dat de huidige Zuidas nu reeds zwaar belast is, is overigens ook in het (door B&W overgenomen) bovengenoemde advies van de Commissie m.e.r. onderkend (zie paragraaf 4.3 op pagina 5 Van bijlage I, het advies van de Commissie m.e.r.).	is ook mede de reden voor de nadruk die er in het MER op verkeer en verkeersgerelateerde effecten is gelegd, zoals dat overigens ook reeds in de startnotitie was aangegeven.
f.	Discutabele aanname ontwikkeling modal split i. Onder punt 3.3.1 van de Verkeersstudie wordt de ontwikkeling van de modal split tot 2020 beschreven. In deze studie is de ontwikkeling van de modal split veruit de belangrijkste verklaring voor de ontwikkeling van het (auto)verkeer: het is de key-factor in het onderzoek. Door de aanname dat het aandeel van de auto drastisch gaat afnemen, daalt het autoverkeer in 2020. Dit, ondanks de enorme toevoeging aan bouwvolume in de Zuidas. ii. Het is echter allerm minst zeker of het aandeel van de auto gaat dalen en zeker in de mate waarin de Verkeersstudie dit stelt. Recent onderzoek toont juist aan dat het aandeel van de auto als vervoermiddel zelfs zal toenemen. (zie proefschrift "De autoafhankelijke samenleving" van de heer H. Jeekel). Één van de conclusies uit dit onderzoek is dat rond 2020 voor zelfs 50% van de verplaatsingen geldt dat dit niet op een andere wijze kan dan met de auto, tegen 40% nu. Kortom, hieruit blijkt dus dat de ontwikkeling van de modal split juist richting een toename van het gebruik van de auto gaat; met maar liefst 25%. Indien de Verkeersstudie en het Achtergrond rapport worden onderbouwd met een zeer discutabele ontwikkeling in de modal split, is dat risicovol en onacceptabel. iii. Een ander specifiek element ten aanzien van de modal split, en voor de Zuidas in het bijzonder, vormt de laatste ontwikkelingen rond OV	Beantwoording i. De modal split beschrijft de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen. In een multimodaal verkeersmodel wordt de modal split bepaald door het verkeersmodel. Deze komt tot stand door modellen die afgeleid uit lokaal statistisch onderzoek, die een feitelijke basis vormen voor het Genmod model. Dat de modal split in het studiegebied wijzigt in de prognose en het autogebruik relatief minder wordt, komt onder andere door: 1. parkeerbeleid (kosten en locatiebeleid) 2. Anders Betalen voor Mobiliteit 3. Noord-Zuid lijn 4. veranderende infrastructuur (Ov, auto en fiets) 5. brandstofkosten, OV tarieven ii. Met betrekking tot het proefschrift van de heer Jeekel wordt opgemerkt dat als bijlage een korte beschrijving van de studie is opgenomen. Hieruit valt niet op te maken dat een wellicht in zijn algemeenheid te trekken conclusie (toename autogebruik als gevolg van een kennelijk slechter wordende bereikbaarheid per openbaar vervoer van bepaalde gebieden in Nederland) ook zal gelden voor een zeer goed met openbaar vervoer ontsloten locatie als de Zuidas. iii. In het model is gerekend met OV-SAAL No Regret. Dit betekent dat als uitgangspunt de huidige dienstregeling met minimale investeringen is gehanteerd. Er is niet uitgegaan van OV-SAAL middellange termijn met hoge frequenties van de intercity's. Voor zover hetgeen in de pers naar buiten is gebracht al zal worden doorgevoerd (de minister heeft aangegeven dat hierover nog niets is besloten) heeft dat dus geen gevolgen op de gehanteerde uitgangspunten. iv. Op basis van de modelresultaten die op hun beurt zijn gebaseerd op resultaten uit

	SAAL: Minister Schultz van Haegen heeft recent aangegeven ca. 50% te willen bezuinigen op OV SAAL, onder meer door meer stoptreinen te laten rijden, waarbij station Weesp 25.000 overstappers extra moet verwerken (zie bijlage). Hierdoor zullen veel minder mensen van de trein gebruik gaan maken, zeker nu de A1/A9/A10 verbreed zullen gaan worden en daar dan minder files staan. iv. Bovendien vormt de aanwezigheid van een station met alle modaliteiten geen enkele garantie voor een afname van het aandeel auto's. Belangrijk en essentieel is dat de aansluitingen en verbindingen naar het achterland optimaal zijn. Voor een groot aantal werknemers op de Zuidas vormt het OV zeker op dit moment geen goed alternatief vanwege slecht voor- en natransport; met name (de kop van) Noord-Holland is zeer slecht ontsloten d.m.v. OV, waardoor dit geen goed alternatief is. Daarnaast speelt het grote aantal ambulante functies ook een cruciale rol. Vanwege de aard van de vele (internationale) bedrijven en type functies lijkt het overgrote deel van de medewerkers afhankelijk van de auto. v. Het bovenstaande laat zien dat de toekomstige ontwikkeling in de modal split allerminst goed voorspelbaar is en -nog belangrijker- afhankelijk is van een aantal belangrijke en op zich wel bekende factoren. Gepleit wordt de modal split nader te onderbouwen en meerdere scenario's op te nemen in de Verkeersstudie en het Achtergrondrapport om te komen tot betere doorrekeningen van de gevolgen voor en de bereikbaarheid van de Zuidas (tot in het Centrumgebied Zuid as).	statistisch onderzoek blijkt een heel ander beeld. v. Onder verwijzing naar het bovenstaande wordt nut en noodzaak hiervoor niet gezien.
g.	Ontbreken maatregelen tijdens de ontwikkelingen op de Flanken i. In het MER Zuidas Flanken moet specifieke aandacht worden besteed aan het in kaart brengen	Beantwoording i. Zoals ook is aangegeven bij adressant 1, onder k i, is niet uit te sluiten dat bouwwerkzaamheden gevolgen hebben voor de omgeving. Via de gemeentelijke

	van secundaire gevolgen in de realisatiefase, waarbij adressant met name denkt aan het bereikbaar houden van bestaande kantoorpanden en het reguleren van een enigszins "ordentelijke" uitstraling tijdens de bouw. ii. Ook parkeren van auto's en andere motorvoertuigen en de brom(flets) moet nader worden gezien en beschouwd. Deze aspecten ontbreken in het MER Zuidas Flanken, maar vormen momenteel al een probleem; zowel voor auto's als voor (brom)fietsen en scooters. iii. Verzocht wordt de fasering inzichtelijk te maken, alsmede de daarbij passende maatregelen om (verkeers- en andere vormen van) hinder te voorkomen. Dit punt is ook expliciet onderkend in bovengenoemd advies van de Commissie m.e.r (zie paragraaf 4.2), zoals ook overgenomen in de Nota van Beantwoording en in het besluit van B&W Amsterdam (Nota Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas-Flanken van 28 september 2010). Dit is onvoldoende in de stukken tot uitdrukking gekomen.	werkwijze met een zogenoemd BLVC-plan (zoals beschreven bij adressant 1, k i) wordt de overlast echter zoveel als mogelijk beperkt. Hierover vindt ook overleg plaats met adressant. ii. In het MER is gekeken naar de milieueffecten van de planontwikkeling. Parkeren is daarvan een afgeleide. Voorop staat dat het gemeentebrede locatiebeleid daarin bepalend is. Uitgangspunt is dat in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien, zonder dat dit leidt tot verkeersproblematiek. Dit vindt een plaats in de besluitvorming over concrete bestemmingsplannen. iii. Een fasering zoals gevraagd is op Zuidasbreed niveau niet te geven. In het kader van concrete ontwikkeling zal gekeken worden naar passende maatregelen. Hierover wordt een BLVC-plan opgesteld, waarover tevens overleg met betrokkenen plaatsvindt (zie ook het gestelde bij adressant 1, onder k i). wat betreft de verwijzing naar het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER wordt opgemerkt dat er inmiddels een toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. ligt, waarin wordt geconstateerd dat het MER voor de besluitvorming de essentiële informatie biedt.
--	---	---

Concluderend

Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, nog dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn.

Evenmin leidt de zienswijze tot de conclusie dat het bestemmingsplan dient te worden aangepast.

Los van wat daarvan zij, wordt geconstateerd (en dat is ook uit eerdere overleggen gebleken) dat adressant zich grote zorgen maakt over de bereikbaarheid van het gebied. Er is een task force ingesteld, waarin ook adressant is vertegenwoordigd. Hierin is de bereikbaarheid van het gebied een terugkerend onderwerp.

Daarnaast blijkt er zorg voor de planning van de uitvoering van de werkzaamheden en vroegtijdige communicatie als e.a. op dit punt anders wordt. De Dienst Zuidas pleegt hierover overleg met onder andere adressant, en is van mening dat dit de communicatie goed functioneert.

Adressant 8: Ondernemersvereniging ORAM

De zienswijze is buiten de termijn naar voren gebracht. Adressant is derhalve niet ontvankelijk. Vanwege het belang dat het gemeentebestuur hecht aan een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak, wordt hieronder inhoudelijk kort ingegaan op de betreffende zienswijze.

Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:	
Twijfels worden geuit over de bereikbaarheid van de Zuidas. Deze twijfels komen voort uit twee punten: i. Door het doorlopen van twee separate m.e.r.-procedures (MER Zuidas Flanken en MER Zuidas Dok) ontbreekt een integrale analyse van de verwachte verkeersstromen. ii. De aannames voor de toekomstige model split zijn te optimistisch beredeneerd vanuit het openbaar vervoer.	In de beantwoording van diverse zienswijzen wordt op die thema's ingegaan. Met name kan gewezen worden op de beantwoording van de zienswijze van adressant 7.

Concluderend:

Zoals reeds aan het begin van deze Nota van Beantwoording aangegeven is de zienswijze ingediend buiten de daarvoor bedoelde termijn. De zienswijze is, los van de hierboven aangegeven beantwoording ten overvloede, dan ook niet ontvankelijk.

Adressant 9: Bewonersplatform Zuidas

De zienswijze is buiten de termijn naar voren gebracht. Adressant is derhalve niet ontvankelijk. Vanwege het belang dat het gemeentebestuur hecht aan een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak, wordt hieronder inhoudelijk kort ingegaan op de betreffende zienswijze.

Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER Zuidas de Flanken zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht:	
a. Advisering Commissie m.e.r. Het toetsingsadvies dateert van 5 april 2011. Hierin is vermeld dat er geen zienswijzen of adviezen zijn ontvangen. Dit betekent dat de Commissie haar oordeel heeft uitgesproken zonder kennis te hebben kunnen nemen van ingediende zienswijzen. De indruk wordt gewekt dat hiermee de mening van burgers niet serieus wordt genomen.	Beantwoording Met ingang van 1 juli 2010 is de Wet milieubeheer gewijzigd. De termijn waarbinnen de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen, is gelijk aan de termijn die geldt voor het inbrengen van zienswijzen (artikel 7.32, lid 5 jo. Artikel 7.12, lid 1 Wm). Dit brengt reeds met zich mee dat indien de Commissie binnen de wettelijk aangegeven termijn wordt gevraagd te adviseren, op het laatste moment naar voren gebrachte zienswijzen niet kan betrekken. Overigens wordt hierbij nog opgemerkt dat tijdens een informatie van diverse kanten juist werd verzocht om zo spoedig mogelijke bekendmaking van het advies van de Commissie, zodat het advies nog in de zienswijzen kon worden betrokken. Aan die wens is tegemoet gekomen. Het is vervolgens aan de gemeente om de zienswijzen in de besluitvorming te betrekken.
b. Referentiesituatie In de referentiesituatie is uitgegaan van de autonome ontwikkeling tot 2020. Hierbij zijn ook nu niet bestaande gebouwen opgenomen, waarvan de bouw vóór 2020 op zijn minst onzeker geacht moet worden. Het is niet zuiver om niet gerealiseerde plannen als referentie te gebruiken voor de autonome ontwikkeling.	Beantwoording In de referentiesituatie is mede uitgegaan van ruimtelijke plannen waarover reeds juridische en onherroepelijk geworden besluit vorming over heeft plaatsgevonden. In het kader van milieueffectrapportages is dit gebruikelijk. Elk moment kan immers worden overgegaan tot effectuering van de betreffende besluiten.
c. Maatschappelijke criteria In het MER zijn geen maatschappelijke criteria opgenomen.	Beantwoording In het MER zijn die aspecten betrokken die vanwege het doel van de milieueffectrapportage aan bod dienen te komen.
d. Sluipverkeer In de verkeersstudie is geen rekening gehouden met mogelijk sluipverkeer vanaf de A9. Het is duidelijk dat het bij een overbelaste Amstelveenseweg ter hoogte van de afslag A10 en de De Boelelaan aantrekkelijk wordt om te trachten vanaf de A9 via de woonwijken van Amstelveen en Buitenveldert de	Beantwoording Zoals ook reeds met betrekking tot de zienswijze van adressant 3, onder c i, is aangegeven, valt sluipverkeer niet uit te sluiten. Via de BLVC plannen zal aandacht worden besteed aan onder andere een zo goed mogelijke communicatie ter voorkoming van overlast.

	parkeergarages in het Flankengebied te bereiken. Wij verzoeken u maatregelen te treffen om dit rijgedrag te voorkómen.	
e.	Geluidsoverlast brommers In het MER is niet de geluidsoverlast van scooters en brommers meegenomen. Het aantal scooters stijgt exponentieel. Verzocht wordt hiervoor maatregelen voor te stellen.	Beantwoording Zoals ook in de beantwoording van de zienswijze van adressant 3, onder c iv is aangegeven, is de toename van brommer- en scootergebruik geen gevolg van de voorgenomen activiteit. Bij de concrete uitwerking van plannen zal wel rekening worden gehouden met de gevolgen van dit algemeen optredend fenomeen, bijvoorbeeld door hiermee bij de inrichting van infrastructuur rekening te houden of door te zorgen voor voldoende stallingsruimte. Het maken van generiek beleid hierover is in het kader van deze planontwikkeling echter niet aan de orde.

Concluderend:

Zoals reeds aan het begin van deze Nota van Beantwoording aangegeven is de zienswijze ingediend buiten de daarvoor bedoelde termijn. De zienswijze is, los van de hierboven aangegeven beantwoording ten overvloede, dan ook niet ontvankelijk.

Bijlagen

Zienswijzen:

Adressant 1

Adressant 2

Adressant 3

Adressant 4

Adressant 5

Adressant 6

Adressant 7

Adressant 8

Adressant 9

Amsterdam, 5 april 2011.

College van Burgemeester en Wethouders
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
t.a.v.
Postbus 2758
1000CT Amsterdam

Dienst	6-4
datum	
rapport nr.	
volg.	730

Betreft: MER Zuidas-de Flanken

Geacht College,

De aanleiding voor deze MER is nog altijd jubelend, terwijl de succesfactor, vooral wat betreft planning verkeer, station, busstation, animo voor (duurdere) woningen vooralsnog uitblijft, terwijl de leegstand bij kantoren toeneemt.

Na berichten over leegstand van 12,5, 17 of zelfs 25% (rekenkamer) op 26-3-2011, het terugtrekken van ING als ontwikkelaar voor 4 kavels in Beethoven, komen er studentenwoningen voor de duur van 10 jaar op de grens van Ravel en Beethoven. Nu er nog geen beslissing genomen is over het DOK, lijkt mij de aanname dat niet 100% VU/VUmc gerealiseerd zal zijn in 2020 en wel 100% flanken niet op te gaan.

Deze MER met kenniskwartier, maar zonder DOK, is meer gericht op het Kenniskwartier dan de flanken.

In de MER staan punten die waarde hebben voor het beoordelen van een toekomstig bestemmingsplan voor Beethoven, maar tegen de tijd dat er beslist is over het dok, zal er zeker een aangepaste MER nodig zijn voor Beethoven.

Op dit moment is door het terugtrekken van ING, op het SNL na, de ontwikkeling terug bij af.

Tijd om een herstart te maken, een bestemmingsplan op te stellen met een beter plan voor de infrastructuur, 4 meter brede fietspaden en de publieke parkeergarage, ook in de toekomst, twee toeritten te geven.

Conclusie:

Hierna volgt puntgewijs de onderbouwing voor de mening van bewoners van de 17 flats , achter (deel

B, 5.3.2, pag. 39).

Voor Beethoven komen de milieugevolgen harder aan dan voor de overige flanken omdat het te maken krijgt met de verbreding van de A10, Zuidasbouw van het SNL en waarschijnlijk Akzo Nobel met publieke parkeergarage, Beethovenstraat met chaotische kruising Prinses Irenestraat, aantasting van het Beatrixpark.

Vooral de publieke parkeergarage heeft verstrekkende gevolgen: verdwijnen van een stuk Beatrixpark, inclusief een ingang, 67 bomen, dempen van stuk natte vallei, sluiten Groene Zoom-fietspad, herinrichten Prinses Irenestraat voor fietsers, wat kap van 25

gezichtsbepalende populieren inhoudt en het vreemd herstructureren van het kruispunt PI-sstraat/Beethovenstraat, terwijl verkeerslichten waren toegezegd.

De bewoners van zien de rustige, groene, zonnige leefomgeving sterk veranderen door de ontwikkeling van Zuidas en maken zich zorgen over het verdwijnen van stukken Beatrixpark.

Deze MER geeft weinig vertrouwen voor de toekomst, komt met constatering en aannames, geen oplossingen, die moeten van de politiek komen, waar het economisch belang voorrang heeft boven de belangen van een sinds 1956 bestaande woonbuurt.

Hoogachtend,

Amsterdam
Postadres

Plangebied:

De flank Beethoven grenst niet aan de terreinen van de VU/VUmc, maar aan de A10, de RAI en Ravel.

De ontwikkeling van Beethoven kan niet los gezien worden van de ontwikkeling van de infrastructuurbundel van de A10, (extra baan EN weefstrook, permanent in gebruik), de spoor-(4-6 baans), de metro- en de NZ-lijnen.

Voor deze flank kan alleen het doorkijkscenario gelden, omdat het volledige plangebied (dokafhankelijke woningbouw) niet voor 2020 gerealiseerd zal zijn.

Referentiesituatie en alternatieven:

Uitgegaan wordt van een situatie in 2020 met volledige realisatie van alle plannen.

Voor Beethoven geldt dat sinds maart 2011 dit door terugtrekken van ING als ontwikkelaar van de kavels 2,4,6 en 7 met o.a. cultuur, woningen en kantoren, niet zo zal zijn.

Daarbij gevoegd dat woningen niet gebouwd kunnen worden als de A10 niet onder de grond gaat en dat, gezien het flexibele werken, de vraag naar kantoren zal afnemen.

Hoofdstuk 1:

1.2.1: De flankenontwikkeling:

Zuidas met Beatrixpark is een uniek stuk stedelijk gebied.

Dit park moet worden ontzien. Momenteel gaat het ten onder aan premature bouwactiviteiten, de buiten de art.19-vallende publieke parkeergarage, waarvoor opnieuw een stuk park wordt geannexeerd, inclusief kap van 67 bomen, dempen van stuk nattevally en opheffen van voet- en fietspad.

De aanlanding van de kabel- en leidingenbrug, en daarna het verdere verloop van de leidingen, zal een ander deel van het park tijdelijk in een bouwterrein veranderen en de ontwikkeling van het Irenepark, stuk buiten het monumentale gedeelte, jaren terugzetten.

1.2.2: Relatie ontwikkeling Flanken met kantorenvorraad en woningbouwbehoefte:
Door de wijzigingen i.v.m. leegstand van kantoren en afhaken van de ING als ontwikkelaar van de kavels 2, 4, 6 en 7 in Beethoven, zal de fasering van de bouw in Beethoven jaren langer gaan duren ten koste van het woongenot van de aangrenzende woonbuurt.

Hoofdstuk 2: De m.e.r.-procedure:

2.2. Bij de verlening van vrijstelling voor de bouw van het Akzo-hoofdkantoor en onderliggende garage in Beethoven, gaan B&W uit van het niet m.e.r.-plichtig zijn van het project. Dit wordt door de buurt in uw studiegebied bestreden en voor de rechter gebracht.

3.1: Voorgenomen activiteiten:

Er wordt uitgegaan van volledige realisatie van alle plannen in 2020: dit zal niet gelden voor Beethoven.

In het vigerend bestemmingsplan Beethoven komt de functie publieke parkeergarage niet voor.

Hetzelfde geldt voor RAI e.o., waar geen functie genoemd wordt voor een kabel- en leidingenbrug.

Zeker voor Beethoven zal moeten worden begonnen met een bestemmingsplan met een goede infrastructuur.

3.2: Voorgenomen activiteiten:

Voor Beethoven geldt dat de voorgenomen activiteiten sinds 2007 zijn toe- en afgenomen. Zij zullen van invloed zijn op de buurt, maar niet gerealiseerd zijn voor 2020:

- wonen + 4000m²

- kantoren +4000m²

- voorzieningen -4000m²

- parkeren 690, maar afgaande op de toegenomen activiteiten zal dit meer worden en uitkomen op 703. Op dit punt is de MER al achterhaald. Hogere gebouwen veroorzaken o.a. meer schaduw en verkeer.

3.3: Alternatieven:

Bij doorkijk naar het DOK zal Beethoven en daarmee het Matthijs Vermeulenpad en de Beethovenstraat te maken krijgen met bouwverkeer, tijdelijk afgesloten wegen en omleidingsverkeer, hiermee wordt in deze MER geen rekening gehouden.

3.5: Beoordelingsschaal:

De beoordelingsschaal in de ogen van studiegebiedbewoners valt voor Beethoven slecht uit:

- toename automobilititeit: enigszins negatief, aanvechtbaar, zal meer zijn i.v.m. het belangrijker worden van station zuid.

- toename verkeer Beethovenstraat: **negatief**, sterker als station functioneert.
- modal split: voor fietsers verdwijnt het veilige en directe Groene Zoom fietspad met aansluiting op het tunneltje, **zeer negatief**.
- aantal ongevallen kruising Beethovenstraat-Prinses Irenestraat: **negatief**, recent 3 ongelukken, met 1 zwaargewonde, zomer 2010.
- spoorweglawaai ruimtelijk niveau na bomenkap in 2008: **negatief**.
- spoorweglawaai woning niveau na kap bomen in 2008: **negatief**.
- externe veiligheid toename groepsrisico plan Beethoven: garage met slechts 1 toerit voor 690 auto's en transformatorhuis voor 7x10KV voor o.a. GVB en Nuon: toerit ontsloten via het smalle Matthijs Vermeulenpad, **zeer negatief**.
- landschap: verdwijnen stuk Beatrixpark 2008 en voorzien voor 2011: **zeer negatief**.
- overige hinderaspecten: trillingen van nachtbus, aanlichten gebouwen, wind, schaduw, zichtlijnen (obstakels op daken, zoals bewassingsinstallaties en windturbines), **negatief**. kabels en leidingen door park en Prinses Irenestraat, waarvoor kap 25 gezichtsbepalende populieren, **zeer negatief**.

4: Samenvatting effecten verkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en water:

4.2.1: modal split:

Verplaatsingen gemeten in de avondspits: voor Beethoven geeft dit een verkeerd beeld omdat de school met 1200 leerlingen in de avondspits geen verkeer meer geeft en parttimers voor die tijd naar huis gaan.

4.2.2: intensiteit wegnen:

Voor de Beethovenstraat ten noorden van de A10 geldt dat het daar een éénbaans wegvak is voor auto's, wat congestie geeft i.v.m. de kruising Beethovenstraat –Stadionweg. Ook bij de dok-situatie zal in de avondspits het verkeer van de flanken naar het centrum toenemen.

4.2.3: effect verkeersafwikkeling:

Ochtendspits is stad-uit drukker.

Kruising Prinses Irenestraat /Beethovenstraat ontbreekt: chaotisch: leerlingen, fietsers in twee richtingen, afslaan auto's, opstelplaats voor auto's of op het fietspad, of op de tram/bus/taxibaan, regelmatig ongelukken. Niet te zien in de studie.

Ongelukken zijn te verwachten als hier een auto-te-gaststraat gerealiseerd wordt, voorzien van een voor onbekenden onbekend verkeersbord, zonder juridische betekenis.

4.4.1: Relevante geluidsbronnen:

Wegen: de Beethovenstraat heeft ter hoogte van de halte Prinses Irenestraat sinds de bouw van het Citizen M-hotel 's nachts last van het stoppen en optrekken van de nachtbus. Overdag is de combinatie van bussen, trams, en bij zuidenwind van de A10, trein en vooral de metro, verouderd materieel, bepalend voor het geluid.

Voor de Beethovenbuurt is het onterecht dat wegverkeerslawaai van stedelijke wegen niet gecombineerd wordt met het toenemende lawaai van de A10, de NS, Metro en NZ-lijn, zeker als dit met schermen gecorrigeerd zou kunnen worden.

De steeds groter wordende publiekaantrekkende functie Strand Zuid van de RAI met veel bastonen moet meegenomen worden als hinderlijke geluidsbron, die het woongenot verstoort.

4.4.2: effecten ter plaatse van de bebouwing:

Voor het Beethovenstudiegebied moet punt 8 bekeken worden:

Dit meetpunt ligt verder van de A10 en de straat dan de andere punten.

Hoewel gezegd wordt dat bij punt 8 de toename van de geluidbelasting (veel) kleiner is dan 1dB, 0,3 dB, moet wel geconcludeerd worden dat het samen met 5,9dB, na de Amstelveenseweg, uitkomt op de hoogste geluidsbelasting uit het studiegebied.

Conclusie: cumulatief wegverkeerslawaaï is een onaangenaam gevolg van de ontwikkeling van de Zuidas en moet in samenwerking met NS en Rijkswaterstaat worden voorkomen..

4.5: Externe veiligheid:

Voor Beethoven geldt als extra groepsrisico: de technische ruimte voor NUON en GVB met 7x10KV in huis, samen met maar 1 toerit voor de geplande parkeergarage voor, voorlopig 317, maar in de 2^{de} fase 690 auto's.

Bekeken moet worden of het oorspronkelijke idee van twee toeritten niet alsnog gerealiseerd kan worden.

De bereikbaarheid van deze flank voor hulpdiensten is beslist onvoldoende.

4.6.1.: waterberging:

De huidige waterberging in Beethoven zal door demping van deel natte vallei Beatrixpark per 2011 afnemen, na in 2008 al voor een deel gedempt te zijn.

Voor de Prinses Irenegracht bestaat, naast de functie waterberging en afwatering, een derde functie: doorvaarbaarheid voor kleine boten, via het Beatrixpark naar het Zuideramstelkanaal, maar de Beethovenbuurt heeft er geen probleem mee als het er twee blijven i.v.m. te verwachten extra geluidsoverlast.

4.6.2: waterkwaliteit:

De in Beethoven te bouwen publieke parkeergarage heeft volgens de tekeningen nog altijd bitumineuze dakbedekking, geen duurzaam materiaal.

Het gebruik moet verboden worden.

5.2:Energie:

Waarom proeven met zichtlijnen ontsierende windturbines op het WTC en ergens in Mahler, als gesteld wordt dat van windenergie op deze locatie, gezien de nabijheid van Schiphol met alle beperkingen vanden, geen substantiële bijdrage kan worden verwacht?

Klimaat: stop met verder kappen van bomen in Beethoven (67 in het park, 25 hoge populieren in de Prinses Irenestraat) Vooral de populieren zijn windvangers voor de bomen in het Beatrixpark (kastanjering) en zij verdrijven de warmte op zomeravonden.

Gezondheid: nogmaals, het Beatrixpark, onaangetaast door bouwwerkzaamheden, is een groene long.

Leefklimaatparagraaf in uw studie kan vervallen, zonder bestemmingsplan geen plannen voor Beethoven. Dat het minder gunstig wordt komt naast het geluid van het verkeer, zeker ook door de kap van nu al 320+ bomen en het verkleinen van het Beatrixpark.

5.3: Effectbeoordeling:

Duurzaamheid/gebruik fiets: zeker de directe, doorlopende fietsroute over kavel 3, aansluitend op het tunneltje onder de Beethovenstraat, behouden.

Het geeft levendigheid aan de flank en zou gerealiseerd kunnen worden door een poortgebouw te zetten op kavel 3, zoals in plan Berlage (Stadionweg) en in Amsterdam noord.

Bij aanleg van fietspaden uitgaan van 4 meter breedte, onmisbaar bij het huidige (brommers/bakfiets) fietsaanbod.

7.1: Ecologie:

Waarom worden de hoogopgaande, beeldbepalende populieren rond de sportvelden rond VU/VUmc wel genoemd en die in de Prinses Irenestraat niet?

7.3: Effectbeoordeling:

Schrijnend te lezen dat in de effectbeoordeling van de ecologie in o.a. Beethoven en het Beatrixpark meer rekening wordt gehouden met dieren, vogels enz. dan met de bewoners uit het studiegebied en de dagelijkse gebruikers/fietsers van de Groene Zoom.

8.1.2: Cultuurhistorie:

Nu ING in maart 2011 het convent, de kapel en de school overdoet aan de gemeente, heeft de Vereniging Heemschut weer een verzoek ingediend deze gebouwen op de lijst van 100 jonge monumenten te plaatsen. Dit kan een probleem worden voor de "groen voor rood"-afspraken, gemaakt met het Beatrixpark.

8.2.2: Cultuurhistorie:

Het Beatrixpark heeft de status van gemeentelijk monument, het is geen beschermd stadsgezicht.

9.1.1: Ruimtelijke ordening en economie:

Het Van der Ende theater biedt geen sociale veiligheid, omdat het niet gerealiseerd is. De nette, goed bijgehouden openbare ruimte is betrekkelijk, ooit het Zuidplein gezien op zaterdagmorgen na het bierfeest van de Blauwe Engel of na een 538feest? De Beethovenstraat kan ter hoogte van het viaduct niet overzichtelijk genoemd worden, de weg wordt onverwacht op korte afstand éénbaans, met op dat punt twee oversteekplaatsen voor fietsers met vreemd opgemetselde driehoeken.

9.1.2: Barrièrewerking:

De barrièrewerking is voor de buurtbewoners geen punt. Gaat verlagen samen met het doorvaarbaar maken van de Irenegracht, de Beethovenstraat zal daarvoor hoog moeten blijven.

Ook de kruising Prinses Irenestraat/Beethovenstraat is in de spits met her en der overstekende Zuidasfietsers een chaos.

In het uitvoeringsbesluit Beethoven worden verkeerslichten toegezegd op het moment dat de fietsers vanuit de oostelijke Prinses Irenestraat naar de westelijke zouden moeten oversteken. Hierover is niets terug te vinden in dit rapport.

9.1.3: stedelijk landschap:

Er kan in maart 2011 niet gezegd worden dat er geen leegstand is op de Zuidas.

De aansprekende compacte openbare ruimte zoals b.v. het Mahlerplein is heel windgevoelig, 10 maanden van het jaar worden fietsen omver geblazen.

Op 31 maart 2011 moest de trap van de Ithotoren afgesloten worden en veroorzaakte de wind er een gierend lawaai.

9.2.1: Sociale veiligheid:

Van veel belang bij het inrichten van de openbare ruimte is de infrastructuur: niet alleen ruime trottoirs, vooral ruime fietspaden, voor het passeren van kinderbakfietsen en het laten passeren van brommers. Een fietspad moet zeker 4 meter breed zijn en niet maar een meterdje, zoals gepland in Ravel.

9.2.3: ruimtelijke kwaliteit:

De ruimtelijke kwaliteit van de flanken door de 60 meter hoge gebouwen, zoals voorzien op de koppen van de Prinses Irenestraat/hoek Beethovenstraat, zal laag zijn omdat schaduwwerking een bedreiging gaat vormen voor de laagbouw. De schaduwwerking op de aanliggende Beethovenflats zal in een rapport moeten worden vastgelegd.

10.1.1: Trillingen:

Trillingen, vooral bij stoppen en weer optrekken van de nachtbus in de Beethovenstraat.

Wind en schaduw: vooral de geplande 60 meter hoge blokken op de hoeken van de Beethovenstraat bij de herinrichting van Strawinsky zullen voor de omwonenden in de flatgebouwen langs de Beethovenstraat de zon in de winter wegnemen. Al zal de als norm genomen twee uur zon in de winter nog wel gehaald worden, het betekent een groot gemis in woongenot.

10.1.5: Zichtlijnen:

Voor Beethoven gelden zichtlijnen op maaiveldniveau, maar na de recente verhoging van het aantal m2 lijken die niet langer belangrijk te zijn.

In 2010 was er sprake van een welstandsnota voor de Zuidas, die bij de onderzoeken van de MER betrokken zal moeten worden.

10.1.6: Kabels en leidingen:

Voor Beethoven zijn nog veel kabel- en leidingenwerkzaamheden te verwachten, de Oostelijke kruising, die aanlandt in het Beatrixpark en verplaatsing van kabels naar de Prinses Irenestraat, waarvoor 25 populieren gekapt moeten worden. Ik noem dit niet "er verandert niets".

Deze kabelbrug is om het dok functievrij te maken, er zal zekerheid over het dok moeten bestaan, alvorens met de werkzaamheden begonnen wordt.

10.2.1: BLVC's

Tot nu toe worden alleen de Princesseflat en het Beatrixpark als belanghebbenden gezien en bij overleg betrokken.

De VvE's van de overige flatgebouwen in uw studiegebied, gebruikers van het park, de fietspaden, de tunneltjes en het kruispunt worden genegeerd. De BLVC's die tot nu toe bij de bouwaanvragen voor Beethoven liggen zijn verouderd en op veel punten achterhaald.

10.2.2.: Licht:

Voor de Zuidas gelden de lichtvoorschriften, die zijn opgesteld door het toenmalige stadsdeel Zuideramstel.

10.2.3: Hitte:

Het groen voor rood principe Beethoven moet notarieel worden vastgelegd. Het ziet er naar uit dat het toegezegde stuk park over het dok nooit zal worden gerealiseerd en nu er stemmen op gaan om de schoolgebouwen op de lijst voor jonge monumenten te zetten, zal het moeilijk worden het al ingeleverde stuk park voor de kavels 1, 3 en 5 en binnenkort het stuk om de uitgang van de publieke parkeergarage en voor de bouwweg voor de plots 6, 7 en 4, ergens te compenseren. De oplossing is de kavels 4, 6 en 7 onbebouwd te laten.

Dins.		
12/04		
11-700		



Zienswijze Hestia kinderopvang op Deel A Milieu effect rapportage Zuidas Flanken hoofdrapport, zoals dit d.d. 2 maart 2011 ter inzage is gelegd.

Geachte Raad,

Hestia kinderopvang stelt het op prijs haar zienswijze te kunnen geven op de milieu effect rapportage Zuidas flanken ("de m.e.r."). Hestia is momenteel onder meer gevestigd op de huidige locatie. Door de ontwikkeling van de Zuidas in samenhang met het gemeentelijk besluit rond de A10 een 300 metergrens voor gevoelige bestemmingen (waaronder kinderopvang) aan te houden, dreigt Hestia uit het gebied verdreven te worden. Hestia bevindt zich thans op een tijdelijke locatie, maar streeft naar een permanente locatie.

Luchtkwaliteit

De m.e.r. gaat te summierlijk in op de te verwachten effecten op de luchtkwaliteit. Daarbij lijkt het een tegenstrijdigheid te vertonen. Enerzijds wordt een negatief effect verwacht (zie tabel 9, Deel A Milieueffectrapportage Zuidas Flanken hoofdrapport, p.38) waar het de concentratie Stikstof betreft, anderzijds (Deel A Milieueffectrapportage Zuidas Flanken hoofdrapport, p.38) wordt geconstateerd dat "blijkt dat in 2020 voor alle alternatieven van de Flanken voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden".

De achteruitgang is dus niet zodanig ernstig dat de wettelijke normen dreigen te worden overschreden, zodat de vraag gerechtigd is of de nieuwe situatie inderdaad negatief beoordeeld moet worden in plaats van neutraal. Waar het op de concentratie Fijnstof aankomt, is de genoemde score in elk geval neutraal. Het was juist geweest als de m.e.r. hier conclusies aan had verbonden voor de ontwikkeling van huidige bestemmingen, waaronder kinderopvang.

Duurzaamheid

De rapportage behandelt mede het thema duurzaamheid (Deel A Milieueffectrapportage Zuidas Flanken hoofdrapport, p. 49): "Belangrijk duurzaamheidsaspect aan het concept van de Zuidas is dat op één locatie sprake is van een sterke verdichting rondom een OV-knooppunt. Door realisatie van kantoorruimte, woningen en voorzieningen op één locatie die goed met het openbaar



vervoer te bereiken is hoeven dergelijke ontwikkelingen niet op diverse andere locaties gerealiseerd te worden."

In de m.e.r. wordt het Duurzaamheidsplan Zuidas van mei 2008 aangehaald, waarin o.a. als definitie van duurzaamheid staat: "(...) het ondersteunen van sociale vooruitgang door gezondheid en welzijn, gelijkheid en kansen, en het bevorderen van verbonden, actieve en veilige gemeenschappen en economische groei."

Terecht gaat de m.e.r. in op de discrepantie tussen wat wenselijk is en wat daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Echter, de m.e.r. richt zich hierbij specifiek op grondstoffen, productieprocessen en afval. Het nut van sociale voorzieningen wordt daarbij te weinig belicht, al gaat de m.e.r. wel in op de "harde en zachte kanten" van duurzaamheid (zie § 5.1.4 e.v.).

Aangezien de ontwikkeling van de Zuidas zich specifiek richt op de grote nieuwbouwprojecten, ware het julster geweest als de m.e.r. had meegewogen hoe het beleid rond specifieke voorzieningen hierin past. De ontwikkeling van sociale voorzieningen, waaronder kinderopvang, kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van het gehele gebied en de te verwachten effecten. De m.e.r. heeft immers mede als functie om de gemeente inzicht te geven in de effecten van (te ontwikkelen) beleid.

Hoe de overheid gestalte wil geven aan het ontwikkelen van "verbonden, actieve en veilige gemeenschappen" is nu niet voldoende duidelijk, waarbij de m.e.r. de mogelijkheid heeft gemist om in concreto aanwijzingen te geven. Voor een maatschappelijk belangrijke bedrijvigheid als kinderopvang is het noodzakelijk dat het door de gemeente te voeren beleid zo concreet mogelijk in alle facetten wordt ingevuld.

Hestia kinderopvang spreekt de hoop uit dat de gemeente bij het ontwikkelen van beleid gebaseerd op de m.e.r. de belangen van toekomstige generaties zal meewegen. Voldoende en goede kinderopvang in een intensief woon-werkgebied zal zeker bijdragen aan een aantrekkelijk leefklimaat.

Ecologie

Het hoofdstuk ecologie van de m.e.r. (Milieueffectrapportage deel A - hoofdrapport, hoofdstuk 7, p. 62 e.v.) beperkt zich in belangrijke mate tot een feitelijke opsomming en de constatering dat voor een groot deel van de werkzaamheden geen vrijstellingen nodig zijn.



Echter, niet wordt ingegaan op het belang van de bestaande groenvoorzieningen voor de "gevoelswaarde" van het gebied. In hoofdstuk 9 (p. 84) wordt weliswaar opgemerkt dat "de bestaande groenvoorzieningen zoals het Beatrixpark, de nabijheid van het Nieuwe Meer en het Amstelpark, een positieve invloed [hebben] op de belevingswaarde"; maar verzuimt wordt te benoemen hoe die groenvoorzieningen in concreto kunnen worden ingezet.

Hestia kinderopvang hecht grote waarde aan een omgeving waarin kinderen "als vanzelf" danwel - of mede - onder leiding kennismaken met de natuur. Alleen door een zorgvuldige omgang met de natuur in samenhang met de aanwezigheid van kinderopvang kan bereikt worden dat kinderen van jongsaf oog krijgen voor het belang van een zorgvuldige omgang met die natuur. Het past in het gedachtengoed van Hestia kinderopvang dat zij in dit gebied gehuisvest is. De gemeente wordt opgeroepen om de in de m.e.r. beschreven milieu-effecten zodanig te behandelen dat ook toekomstige generaties op de Zuidas een aantrekkelijke plek zullen vinden om op te groeien.

Ruimtelijke ordening en economie

Het ligt in de verwachting dat de m.e.r. zijn weerslag zal hebben op de bestemmingsplannen voor het gebied zoals die door de gemeente worden opgesteld. In de vergadering d.d. 23 maart 2011 van de Raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening, Bouwen en Wonen, Grondzaken, Klimaat en energie, Openbare Ruimte en Groen, Zeehaven en Westpoort, Volkshuisvesting, Wijk aanpak en Stedenbeleid wordt hier reeds naar verwezen met betrekking tot o.a. geluidsoverlast (zie: agendapunt TKN3, 1 maart 2011, p. 4 e.v.).

Het m.e.r. dient procedureel gekoppeld te worden aan het eerste juridisch-planologisch besluit dat in de ontwikkeling van de voorgenomen activiteit voorziet. Het vast te stellen bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West is dat eerste besluit. Niet duidelijk is hoe de m.e.r. zal doorwerken in het bestemmingsplan Beethoven, maar het is een ommissie dat de m.e.r. hier onvoldoende specifiek aangeeft hoe het belang van een bestaande voorziening als Hestia kinderopvang in toekomstige bestemmingsplannen kan worden gewaarborgd.

Onder voorgestelde maatregelen is ten onrechte niet gekeken naar de samenhang tussen de voorgestelde bebouwing en bestaande voorzieningen, alsmede de invloed van overige regelgeving. De vraag hoe bestaande voorzieningen (w.o. kinderopvang) bijdragen aan een verbeterde milieusituatie is niet meegewogen.



Samenhang (toekomstige) bestemmingsplannen en m.e.r.

In hoofdstuk 9 (Milieueffectrapportage deel A - hoofdrapport, p. 82 e.v.) wordt geconstateerd dat de kantoren en instellingen in de Zuidas zelf of in de directe nabijheid gefaciliteerd worden door een veelheid aan voorzieningen, waaronder hotels en horeca, sportcentra, kinderopvang en diverse scholen.

Omtrent de indeling en aankleding op perceelniveau met betrekking tot de aanwezigheid van voorzieningen in de gebouwen kunnen in het kader van de m.e.r. geen uitspraken gedaan worden. Hestia constateert dat hierdoor de invloed van overige gemeentelijke regelgeving op de ontwikkeling van het gebied niet wordt meegewogen. Nochtans is deze aanvullende regelgeving van groot belang voor en van grote invloed op de ontwikkeling van de Zuidas.

De gemeente heeft inmiddels het besluit genomen dat binnen 300 m van een snelweg er geen nieuwe gevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd. Dit betekent dat in beginsel binnen de gehele Zuidas geen kinderopvang zal worden gerealiseerd indien bestaande kinderopvang verdwijnt.

Door dit besluit in samenhang met de zogeheten "rood voor groen"-regeling dreigt Hestia kinderopvang uit het plangebied te worden verdreven. Echter, er kan gemotiveerd worden afgeweken van de "300-meter norm" indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is men verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de GGD.

Tegen deze achtergrond verzoeken wij u om in de m.e.r. aan te bevelen dat in het betreffende bestemmingsplan door de GGD goedgekeurde locaties worden opgenomen waar het mogelijk zal zijn om kinderopvang te realiseren. Dit is van belang, zodat de (toekomstige) bewoners en werkenden op de Zuidas van deze voorziening gebruik kunnen blijven maken en Hestia zicht krijgt op een permanente locatie waarnaar zij kan verhuizen. Nu uit de m.e.r. blijkt dat de concentratie Stikstof en Fijnstof niet noemenswaardig verslechteren zal, is hier geen enkel beletsel voor.

VERENIGING VRIENDEN VAN HET BEATRIXPARK

Gemeenteraad van Amsterdam
p/a Dienst Ruimtelijke Ordening,
t.a.v.
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 8 april 2011

Geachte

Bijlage 1	
datum: 12/04	
naam: Mr. J. J. J.	
volg.nr. 11-779	

Hierbij geven wij u onze zienswijze inzake MER Zuidas-de Flanken

Gezien de recente ontwikkelingen, waarbij de aanleg van DOK en de mate van bebouwing van de flanken nog zeer onzeker is, is deze milieu effect rapportage voornamelijk gebaseerd op aannames en wensbeelden en nauwelijks op feiten.

Bovendien wordt uitgegaan van een wenssituatie in 2020 en wordt nauwelijks aandacht geschonken aan de situatie tot die tijd. Een zogenaamd BLVC -plan over Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie plan wordt gezien als voldoende maatregel voor de directe omgeving van een bepaald bouwplan. Maar in de Zuidas en omgeving wordt nog jarenlang veel en op veel plaatsen tegelijk gebouwd – als alle plannen doorgaan – en er zou dus ook gekeken moeten worden naar het totaal.

Wij zouden dan ook graag zien dat bij de beoordelingsschaal de tijdelijke situatie en de effecten daarop voor de omgeving eveneens worden bekeken. Want het moet toch zonder meer duidelijk zijn dat gedurende een zeer lange periode, zowel voor als na 2020, het verblijfsklimaat niet als neutraal kan en mag worden beoordeeld.

Beoordelingsschaal

Luchtkwaliteit, geluid, ecologie, licht, wind, schaduw worden als negatief of enigszins negatief beoordeeld. Dat oordeel komt ons als zeer mild voor. Mensen die in de directe omgeving van de flanken van de Zuidas wonen beoordelen dat heel anders.

Wat u neutraal beoordeelt zijn zichtlijnen, kabels en leidingen, obstakelvrije zone.

Voor deze kabels en leidingen wordt echter een hoge brugconstructie over de infrastructuur noodzakelijk geacht, met aanlanding in het Beatrixpark. Dat kan dus niet als neutraal worden beoordeeld, maar is een OBSTAKEL.

De leidingen moeten bovendien door het park getrokken worden richting de bebouwing aan de Prinses Irenestraat, hetgeen opnieuw een ernstige ingreep is in het park en ten koste van groen en de Hoofdgroenstructuur gaat.

De op dit moment ter visie liggende bouwtekeningen laten zien dat deze kabel- en leidingenbrug over de volle breedte verlicht wordt, hetgeen ook voor de omgeving hinder zal opleveren.

Voor alle bebouwingen in de flanken, gebieden die altijd grenzen aan bestaande bebouwing, geldt dat de zichtlijnen aangetast zullen worden.

Dit geldt zeker ook voor de landschappelijke waarden.

Wij bestrijden dat de ruimtelijke kwaliteit zeer positief beoordeeld zou moeten worden bij alle alternatieven.

Het is onze ervaring tot nu toe, dat de ruimtelijke kwaliteit er in de afgelopen 10 jaar achteruit is gegaan.

Verkeer en vervoer

Nergens is in de rapportage de toename van het scooter/brommergebruik terug te vinden : noch bij veiligheid, noch bij geluid, noch bij parkeerbeleid/beheer openbare ruimte. Ook hier geldt dat ervaring leert dat het beleid achterblijft bij de overlast die door deze weggebruikers wordt veroorzaakt.

Wij verzoeken u om ook op dit gebied een 2020 beeld te scheppen en op te nemen in uw rapportage. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd, maar aan fietsparkeren of breedte van fietspaden (ook gezien de toename van bakfietsen) en de effecten die dit heeft op het gebruik van de openbare ruimte vinden wij niets terug in de rapportage.

A10/DOK : realisatie van het DOK heeft wel invloed op de flanken, zeker bij de TUNNELMONDEN kan verkeerslawaai en -uitstoot toenemen .

Ook hier geldt dat de aanleg tot veel overlast en sluipverkeer zal leiden in de wijde omgeving van het plangebied en gedurende een lange periode.

Tenslotte :

De Zuidas is opgedeeld in plangebieden.

Tot nu toe wordt steeds gebouwd op basis van ONTHEFFING van bestemmingsplannen.

Daarom pleiten wij voor het maken van een alomvattend bestemmingsplan dat een duidelijke structuur geeft aan en voor de omgeving.

De maquette die in de hal van het bureau Zuidas staat laat deze samenhang niet zien.

Er is geen sprake van een geleidelijke overgang naar hoogbouw; er komen steeds meer zogenaamde hoogte-accenten.

En dus andere zichtlijnen, schaduwwerking, windhinder, lichthinder, obstakels.

Een duidelijk bestemmingsplan voorkomt inbreuken en verbrokkelingen die het gevolg zijn van ad hoc beleid en het moeten instemmen met plannen van ontwikkelaars die niet op basis van wettelijke regels kunnen worden tegengehouden.

Daaraan zou de hoogste prioriteit moeten worden gegeven.

Conclusie :

Houdt meer rekening met de tijdelijke situatie en de effecten op het leefklimaat.

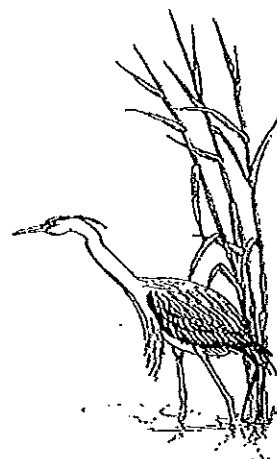
Het effect van de kabel- en leidingenbrug is totaal niet meegenomen.

Fiets- en brommergebruik wordt onvoldoende toekomstgericht gezien.

Bestemmingsplan dient veel meer afgestemd te worden op de omgeving.

Hoogachtend,

Vereniging Vrienden van het Beatrixpark



Kennedy Van der Laan

AANTEKENEN

De gemeenteraad van Amsterdam
 en aan het college van Burgemeester en
 wethouders van de gemeente Amsterdam
 t.a.v. de directeur van de
 Dienst Ruimtelijke Ordening
 t.a.v.
 Postbus 2758
 1000 CT AMSTERDAM

Dienst: 11-781	
datum: 12/04	
rapportage:	
volgnr. 11-781	

Tevens per telefax:

uw ref.

tel. direct (secc.)

onze ref.

fax direct

39955/LBE/723220

datum

e-mail

12 april 2011

Inzake: Goldstar BV / Zuidas

Geacht college,
 geachte leden van de raad,

Namens Goldstar B.V., gevestigd aan
 wie ik in dezen optreed als gemachtigde, wend ik mij tot u inzake het volgende.

voor

1. Inleiding

Met ingang van 3 maart jl. zijn ter inzage gelegd een ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West, het milieu-effectrapport Zuidas-de Planken, als ook een ontwerp-omgevingsvergunning. Het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning hebben beide betrekking op het bouwen van een kantoorgebouw met onderliggende parkeergarage aan de Gustav Mahlerlaan en het maken van een uitweg voor de parkeergarage. Beide ontwerpbesluiten zijn gecoördineerd voorbereid en bekend gemaakt.

*Op alle door of namens Kennedy Van der Laan NV gestelde
 overgenomen waarvoor zij werkzaamheden dient te overnemen zijn naar
 afzake van overnemen van toepassing, welke onder andere - de op de
 overneming afgedrukte bepaling van de aansprakelijkheid bevatten*

*All agreements entered into by or on behalf of Kennedy Van der Laan NV
 pursuant to which it shall perform services shall be subject to its general
 terms and conditions, which contain - inter alia - the limitation of
 liability printed on the back of this document*

Hippleimmerweg 333, 1051 LH Amsterdam
 Postbus 38188, 1040 HD Amsterdam
 t. +31 (0)20 5506 666, f. +31 (0)20 5506 777
 e. info@kvdl.nl, www.kennedyvanderlaan.nl

advocaat ING Bank 05 33 79 773 t.v.v. Stichting Beheer
 Derdengelden Kennedy Van der Laan Advocaat
 notaris ING Bank 09 62 10 053 t.v.v. Derdengelden
 Kennedy Van der Laan Notaris

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 2

Clïente Goldstar B.V. – een samenwerkingsverband van Maarsen Groep en Brouwershoff; hierna: cliënt – is erfpachter van de aan het perceel waarop het ontwerp-bestemmingsplan ziet grenzende gronden en beoogd ontwikkelaat daarvan. Zij hecht eraan zowel ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan als de ontwerp-omgevingsvergunning zienswijzen kenbaar te maken. Dit niet omdat zij tegen de komst van Deloitte/AKD of de ontwikkeling van de Zuidas als zodanig is, maar omdat zij de kwaliteit van het gebied in brede zin ter harte neemt.

In het hierna volgende treft u deze zienswijzen aan. Daarbij zal allereerst aandacht worden besteed aan het ontwerpbestemmingsplan, waarbij achtereenvolgens de procedure en de inhoud aan de orde komen. Vervolgens zal ik een aantal kanttekeningen plaatsen bij de ontwerp-omgevingsvergunning.

2. Ontwerp-bestemmingsplan

2.1 Ten onrechte afzonderlijk bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West

Het thans in ontwerp ter inzage gelegde bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West is onderdeel van de beoogde gebiedsontwikkeling van het zogenoemde Kenniskwartier aan de Zuidas. Ten behoeve van de ontwikkeling van dit gebied heeft de gemeenteraad op 16 februari jl. ingestemd met het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. In het Uitvoeringsbesluit en de kennisgeving daarvan is benadrukt dat het de strekking heeft een integrale gebiedsontwikkeling van Kenniskwartier mogelijk te maken. Volgens het Uitvoeringsbesluit wordt tot 2025 ruim 1 miljoen m² bvo (her)ontwikkeld, waarvan het grootste deel uit voorzieningen voor de universiteit (VU) en het ziekenhuis (VUmc) bestaat. Daarnaast worden circa 2000 woningen en kantoren gerealiseerd waardoor een gemengde stadswijk met ziekenhuis, hoger onderwijs en wonen en werken ontstaat. Een deel van de ontwikkeling van Kenniskwartier maakt op zijn beurt deel uit van de gebiedsontwikkeling Zuidas-de Flanken ten behoeve waarvan een milieueffectrapport is opgesteld.

De ontwikkeling die in het gebied ten behoeve van VU en VUmc plaatsvindt, kan ondanks het integrale karakter van de gebiedsontwikkeling worden onderscheiden van de ontwikkeling ten noorden daarvan aan de A10. Voor de strook binnen het Kenniskwartier aan de A10 geldt echter dat de daar beoogde ontwikkelingen zodanige onderlinge samenhang vertonen dat die niet op zinvolle wijze zijn op te knippen in verschillende bestemmingsplannen. Het Uitvoeringsbesluit gaat ook expliciet uit van één bestemmingsplan voor het gebied, te weten "Kenniskwartier Noord". Het opknippen van het plangebied dreigt echter door de gekozen begrenzing van het onderhavige bestemmingsplan vanwege het vermeende particuliere belang van één van de bij het

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 3

gebied betrokken ontwikkelaars, toch te gebeuren. Cliënte meent dat daarmee ernstig inbreuk wordt gemaakt op de integrale beoordeling die met het oog op een goede ruimtelijke ordening voor de noordzijde van het gebied noodzakelijk is zonder dat daarvoor enige rechtvaardiging valt te geven. Daartoe wijst zij op het volgende.

2.1.1 Spoedeisendheid discutabel

Cliënte hecht eraan te benadrukken dat zij niet afwijzend staat tegenover realisering van een kantoorlocatie ten behoeve van Deloitte/AKD op deze plek. Wel meent cliënte dat grote vraagtekens zijn te plaatsen bij de vermeende spoedeisendheid.

Allereerst is op geen enkele wijze gebleken dat de huidige huisvesting niet zou voldoen of dusdanig precair is dat onverwijlde verhuizing noodzakelijk is. Evenmin is gebleken dat betrokkenen een integrale planprocedure niet kunnen afwachten. Daarbij komt dat het aangevraagde qua omvang substantieel groter dan nodig is om in de behoefte van Deloitte/AKD te voorzien. Onduidelijk is welk spoedeisend belang op dat punt een rechtvaardiging zou kunnen vormen. Dat realisering van het kantoorgebouw als geluidswering voor op te richten woningbouw fungeert, levert voorts ook al geen argument op voor spoedeisendheid: de woningen zijn voorlopig nog niet gerealiseerd en bovendien is de exacte situering en vormgeving van die woningbouw nog niet helder. Twijfel aan de spoedeisendheid is er tenslotte ook omdat de financierbaarheid van het project geen gegeven is (zie ook hierna onder 2.1.7).

Samengevat meent cliënte dan ook dat op de door Deloitte/AKD aangevoerde spoedeisendheid behoorlijk wat af te dingen valt.

2.1.2 Crisis- en herstelwet ten onrechte van toepassing verklaard: geen tijdsvoordeel ten opzichte van integraal plan

Daarbij moet worden vastgesteld dat een belangrijk argument voor het separaat in procedure brengen van dit bestemmingsplan – het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet en de spoedeisende afhandeling van een eventuele beroepsprocedure – geen opgeld doet. Daarmee is dus ook het te behalen tijdsvoordeel ten opzichte van een procedure voor een integraal plan voor de noordstrook er niet. Ter toelichting dient het volgende.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van één kantoorgebouw ten behoeve van beoogde gebruikers Deloitte en AKD op het uiteinde van een strook die volgens het Uitvoeringsbesluit bestemd is voor de ontwikkeling van kantoorgebouwen aan de A10. Die gebouwen hebben mede ten doel als geluidswering te fungeren voor woningbouw in

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 4

het daarachter gelegen gebied; woningen die er, zoals gezegd, overigens voorlopig nog niet zijn.

Als reden om het onderhavige gebied, dat thans in gebruik is als verkeerssteun voor de tram (de zogenoemde tramlus), uit dit grotere geheel te lichten en daarvoor een afzonderlijk bestemmingsplan op te stellen, vermeldt de spoedvoordracht voor de collegevergadering van 1 maart 2011 het volgende:

"Reden spoed

Een onherroepelijk bestemmingsplan is een belangrijke voorwaarde om te kunnen starten met de bouw van het kantoorgebouw voor Deloitte-AKD. Start bouw staat gepland voor januari 2012. Mede vanwege het belang dat ontwikkelaar en toekomstige gebruikers Deloitte en AKD hebben bij een zo spoedig mogelijk in werking tredend bestemmingsplan dient zo spoedig mogelijk na vaststelling van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier door de gemeenteraad (16 februari 2011) het ontwerp bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West te worden gepubliceerd en ter inzage gelegd (maart 2011)."

In de collegevoordracht en ook bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat op dit plan de Crisis- en herstelwet van toepassing zou zijn. Het bestemmingsplan zou onderdeel uitmaken van categorie 3.1 van Bijlage I bij genoemde wet. Deze categorie betreft de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) ten behoeve van de bouw van meer dan 20 woningen in een aaneengesloten gebied *of de herstructurering van woon- en werkgebieden*. Cliënte meent dat de gedachte dat het onderhavige bestemmingsplan valt te scharen onder de hiervoor genoemde categorie uit de Crisis- en herstelwet berust op een evident onjuiste lezing van bedoeld artikel. Immers, het gaat hier om de ontwikkeling van één enkel kantoorgebouw op een onbebouwd stuk grond dat thans slechts een verkeersfunctie voor de tram vervult. Met de beste wil van de wereld kan het onderhavige gebied niet worden aangemerkt als woon- of werkgebied en de ontwikkeling ervan dus ook niet als de herstructurering daarvan. Ook in de wetgeschiedenis en jurisprudentie valt daarvoor geen enkel aanknopingspunt te vinden (zie in dit verband de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 23 maart 2011 (201008801/1/R3), waarin als 'herstructurering' werd aangemerkt een project waarbij eerst sloop plaatsvond en vervolgens nieuwbouw zou worden opgericht).

Het college noch de raad heeft discretionaire bevoegdheid om te bepalen of een plan al dan niet onder de Crisis- en herstelwet kan worden geschaard. Of sprake is van een dergelijk plan, wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State afnabsthalve getoetst waarbij de Afdeling zich niet laat leiden door het oordeel van het gemeentebestuur. De Afdeling zal volgens cliënte zonder twijfel oordelen dat het onderhavige plan niet is aan te merken als herstructurering

Kennedy Van derLaan

vervolgblad 5

van een woon- en/of werkgebied en derhalve oordelen dat de Crisis- en herstelwet daarop niet van toepassing is.

Het gevolg van het oordeel van de Afdeling bestuursrechtspraak zal zijn dat het plan een zeer aanzienlijke vertraging oploopt; daarmee komt het belang bij een separaat bestemmingsplan en bijbehorende omgevingsvergunning ten behoeve van uitsluitend dit bouwplan – dat belang is zoals gezegd de belangrijkste reden voor terinzagelegging van beide ontwerpbesluiten – te vervallen. Ik wijs in dit verband op het volgende.

Als de Crisis- en herstelwet van toepassing zou zijn, zou het verloop van de planprocedure bij benadering als volgt zijn. De terinzagelegging duurt tot en met 14 april 2011. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, onder c, Wro geldt dat 12 weken daarna, dat wil zeggen de eerste helft van juli 2011, een beslissing omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan wordt genomen. Dan volgt een beroepstermijn tot eind augustus waarin op grond van artikel 1.6, tweede lid, Chw geen mogelijkheid bestaat te volstaan met een zogenoemd proforma beroepschrift. Gelet op de uitspraaktermijn van zes maanden zou dan een uitspraak op de ingediende beroepen dienen te volgen eind februari 2012.

Dat in werkelijkheid de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is op het onderhavige bestemmingsplan, brengt mee dat de korte termijn van een half jaar voor het doen van uitspraak na het einde van de beroepstermijn door de Afdeling bestuursrechtspraak, niet geldt. Verdere vertraging in de onderhavige zaak zal worden bewerkstelligd doordat indieners van beroepschriften anders dan onder de Crisis- en herstelwet in eerste instantie kunnen volstaan met een proforma beroepschrift dat na het verstrijken van de beroepstermijn kan worden aangevuld. Pas daarna krijgt het bestuursorgaan een termijn verweert te voeren. Die termijn wordt vervolgens verlengd. De termijn voor verweer is echter een termijn van orde, zodat indiening van het verweerschrift na het verstrijken van deze termijnen ook mogelijk is. Al die tijd loopt er nog geen termijn waarbinnen de Afdeling uitspraak moet doen, omdat die bij een gecoördineerde procedure als de onderhavige, anders dan volgens de Crisis- en herstelwet, aan de ontvangst van het verweerschrift is gekoppeld, en dus niet aan de afloop van de beroepstermijn.

Naar verwachting zal de Afdeling bestuursrechtspraak vervolgens reeds vanwege het feit dat ten onrechte is vermeld dat het hier gaat om een bestemmingsplan waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, de vaststelling van het bestemmingsplan vernietigen waardoor ook de daarop toegesneden omgevingsvergunning niet verleend kan (of had kunnen) worden. Immers, door ten onrechte de Crisis- en herstelwet op een plan van toepassing te verklaren, worden belanghebbenden op het verkeerde been gezet ten aanzien van de argumenten die zij in die

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 6

procedure naar voren kunnen brengen en ook ten aanzien van de termijn voor het indienen van de beroepsgronden. Op grond van de Crisis- en herstelwet geldt immers het relativiteitsvereiste dat een beperking oplegt aan beroepsgronden die relevant zijn in de desbetreffende procedure. Het vormt een inbreuk op de rechtsbescherming dat door het van toepassing verklaren van de Crisis- en herstelwet het naar voren brengen van dergelijke gronden achterwege wordt gelaten zodat de raad daarvan bij de vaststelling van het plan geen kennis kan nemen. Ook de suggestie die in het van toepassing verklaren van de Crisis- en herstelwet besloten ligt, dat geen proforma beroepsschrift kan worden ingediend, is in strijd met de rechtsbescherming. Hierdoor kunnen belanghebbenden immers worden afgehouden van het indienen van een beroepsschrift. Zoals uit het vervolg van deze zienswijze blijkt zijn er bovendien andere gronden voor vernietiging. De Afdeling zal dan ook, geruime tijd na februari 2012, het bestemmingsplan vernietigen hetgeen ertoe leidt dat dit opnieuw, en nog steeds zonder dat de Crisis- en herstelwet daarop van toepassing is, in procedure moet worden gebracht. Het wetslagen van de omgevingsvergunning, die gecoördineerd met het bestemmingsplan ter inzage is gelegd, is voorts geheel afhankelijk van de vraag of het bestemmingsplan de eindstreep haalt.

2.1.3 Integraal plan valt wel onder de Crisis- en herstelwet: snelle procedure

De nauw met de ontwikkeling van het onderhavige gebied samenhangende ontwikkeling op de aangrenzende percelen van cliënten, is daarentegen wel te beschouwen als een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Dit is alleen al het geval nu de realisering van meer dan 20 woningen plaatsvindt volgens de voor dit gebied voorziene ontwikkeling. Het gemeentebestuur verwacht het ontwerp-bestemmingsplan voor dat gebied op niet al te lange termijn ter inzage te kunnen leggen. Na terinzagelegging volgt vaststelling, een beroepstermijn van zes weken en - ingevolge artikel 1.6 Crisis- en herstelwet - direct daarop volgend een termijn van zes maanden voor het doen van uitspraak. Dat betekent dat die uitspraak omstreeks de jaarwisseling van 2012 verwacht kan worden.

Het voorgaande laat zien dat de enige reden dat het onderhavige bestemmingsplan losgeknipt is van de planprocedure voor de aangrenzende percelen berust op de onjuiste vooronderstelling dat die handelwijze een eerdere totstandkoming van het desbetreffende bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het daar geprojecteerde kantoorgebouw zal bewerkstelligen. Nu echter de Crisis- en herstelwet op deze procedure niet en op die voor de aangrenzende percelen wel van toepassing is, vraagt de spoedeisendheid van de met het onderhavige plan beoogde ontwikkeling juist integratie van dit bestemmingsplan met het voor die aangrenzende percelen tot stand te brengen bestemmingsplan. Zoals hiervoor al tot uitdrukking kwam, maakt de toepasselijkheid van de Crisis- en herstelwet het (toekomstige) integrale bestemmingsplan en

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 7

bijbehorende omgevingsvergunning(en) bovendien minder kwetsbaar voor daartegen gerichte beroepen vanwege de werking van het relativiteitsvereiste. Dat vormt immers een substantiële inperking van de beroepsgonden die belanghebbenden naar voren kunnen brengen.

2.1.4 Keuze voor plangrens in strijd met goede ruimtelijke ordening

De hiervoor vermelde constatering dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is, heeft ook invloed op de beoordeling van de rechtmatigheid van de bestemmingsplangrenzen. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak volgt dat de gemeenteraad discretionaire bevoegdheid toekomt bij het bepalen van de begrenzing van het bestemmingsplan, maar dat die vrijheid niet zo ver strekt dat de begrenzing in strijd met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht kan worden vastgesteld. Een goede ruimtelijke ordening vraagt volgens cliënte om een integrale beoordeling van zeer nauw verbonden plandelen (zie ook hierna onder 2.1.6). Die integrale beoordeling wordt thans verlaten op één enkele grond, de spoedeisendheid van het plan, die echter geen hout blijkt te snijden omdat de beoogde voortvarendheid van de planprocedure daarmee niet is gediend. In die omstandigheden moet de begrenzing van het onderhavige bestemmingsplan in strijd worden geacht met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.5 Separaat plan leidt tot rechtsongelijkheid

Zoal uit het voorgaande al blijkt, zal de thans geëntameerde procedure niet bijdragen aan de beoogde snelheid van de ontwikkeling van het kantoorpand. Los daarvan geldt dat de veronderstelde spoedeisendheid van het belang dat hier aan de orde is, ook om andere redenen geen deugdelijke grond vormt voor het opknippen van de noordstrook van het Kenniskwartier in meerdere bestemmingsplannen.

Een bestemmingsplanvaststelling vergt een afweging van planologisch relevante belangen. Het valt niet in te zien waarom de wens van de ontwikkelaar dan wel de toekomstige huurders ten behoeve van wie het plan in procedure is gebracht, een planologische rechtvaardiging biedt een afzonderlijk bestemmingsplan voor één enkele kavel tot stand te brengen.

Bovendien leidt deze procedure tot rechtsongelijkheid: ook Goldstar BV heeft immers een zwaarwegend belang bij een zo spoedig mogelijke totstandkoming van een bestemmingsplan voor haar percelen, zoals zij bij herhaling onder de aandacht van de gemeente heeft gebracht. Pas als concreet zich op een spoedige totstandkoming van een bestemmingsplan bestaat, kan zij immers geïnteresseerde marktpartijen aan zich binden. De ervaring wijst ook uit dat verschillende, in

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 8

beginsel geïnteresseerde partijen, zijn afgehaakt nu cliënte hun dat concrete zicht vooralsnog niet heeft kunnen bieden. Het enkele feit dat voor het kantoorgebouw dat is geprojecteerd op de onderhavige kavel een huurder is gevonden, schept dan ook geenszins een spoedeisender belang bij de totstandkoming van het bestemmingsplan dan het belang dat cliënte heeft bij een nieuw bestemmingsplan voor haar percelen. Cliënte vraagt zich bovendien af of de gemeente zich ervan verzekerd heeft dat de financiering voor de hier beoogde ontwikkeling rond is. Mocht dat niet het geval zijn, dan zal de ontwikkeling niet van start kunnen gaan.

Als bovendien de spoedeisendheid vanwege de beoogde gebruikers Deloitte en AKD een rechtvaardiging zou moeten vormen voor deze planprocedure, valt niet in te zien waarom dan niet volstaan wordt met een beperkter bouwvolume. Het op te richten bouwwerk bevat immers naar cliënte heeft vernomen substantieel meer oppervlakte dan de beoogde gebruikers gegarandeerd zullen afnemen. Dit geldt temeer nu onlangs is gebleken dat het college niet op voorhand lijkt uit te sluiten dat het totaal voorziene bouwvolume voor kantoren aan de hand van een schouw zou kunnen worden bijgesteld. Er bestaat geen rechtvaardiging voor dat in dat geval deze ontwikkelaar ten koste van de andere betrokken ontwikkelaars in het gebied reeds het volle pond heeft gekregen.

Het voorgaande brengt mee dat het belang dat als rechtvaardiging is opgevoerd voor het afzonderlijk in procedure brengen van dit bestemmingsplan, een oneigenlijk belang is. Bovendien leidt deze handelwijze tot rechtsongelijkheid nu het spoedeisende belang van Goldstar BV ten onrechte ondergeschikt wordt gemaakt aan het veronderstelde spoedeisende belang van de ontwikkelaar van het onderhavige gebied. De conclusie hiervan is een bestemmingsplanprocedure voor de gehele noordstrook de enige juiste planologische weg is die hier kan worden bewandeld, zoals ook uitgangspunt is van het Uitvoeringsbesluit.

2.1.6 Goede ruimtelijke ordening vereist een integrale benadering

Een volgende reden waarom het opknippen van het gebied niet aan de orde kan zijn, heeft te maken met de maatregelen en voorzieningen die voor de ontwikkeling van het *gehele* gebied noodzakelijk zijn vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening.

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat ontwikkeling van het gebied Zuidas-de Planken – waarvan ook Kenniskwartier Noord-West deel uitmaakt – vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening uitsluitend mogelijk is wanneer bepaalde maatregelen worden genomen ter beperking van de nadellge milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten (zie blz. 40 van de toelichting). De maatregelen en optimalisatiemogelijkheden vloeien grotendeels voort uit het

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 9

milieueffectrapport dat ten behoeve van de ontwikkeling van Zuidas-de Planken is opgesteld. Het gaat daarbij met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid (waaronder kruispuntmaatregelen), maatregelen op het gebied van geluid (schermen en geluidsarm asfalt) en de extra watercompensatie die nodig is om in het gebied te kunnen voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. Naast de noodzakelijk te treffen maatregelen, maakt het ontwerpbestemmingsplan ook melding van optimalisatiemogelijkheden die ontwikkeling van de plannen vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar maken. In dat verband komen onder meer optimalisatiemaatregelen op het gebied van externe veiligheid en ecologie aan de orde.

In de spoedvoordracht voor de collegevergadering van 1 maart 2011 staat voorts vermeld dat elk project in het gebied dat door het milieueffectrapport wordt bestreken een bijdrage levert aan de noodzaak van maatregelen die op grond van uitkomsten van het milieueffectrapport moeten worden getroffen.

Het ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West maakt realisering van (maximaal) 41.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) mogelijk, hetgeen neerkomt op zo'n 6% van de in totaal 697.000 m² bvo ten behoeve van kantoren en circa 20% van de ontwikkeling van de noordstrook van Kenniskwartier. Ontwikkeling van de plannen zoals nu opgenomen in dit ontwerpbestemmingsplan (en deze ontwerp omgevingsvergunning) leidt dan ook tot realisering van een substantieel aandeel van de voorziene kantoorlocaties in dit gebied. Daarmee staat vast dat ontwikkeling van dit initiatief in belangrijke mate bijdraagt in de gevolgen die de ontwikkeling van het gehele gebied met zich brengt voor – onder andere – het milieu en de leefomgeving.

Daarentegen valt in het ontwerpbestemmingsplan niets terug te vinden over de in dit (deel)plangebied te leveren bijdrage aan de noodzaak om maatregelen te treffen die uit het milieueffectrapport voortvloeien. Het ontwerpbestemmingsplan legt geen (voorwaardelijke) positieve verplichtingen vast die noodzakelijk zijn voor de – vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbare – ontwikkeling van het gehele gebied. Het tegendeel lijkt het geval te zijn: maatregelen worden vooruitgeschoven. Illustratief in dit verband is de constatering dat de treffen maatregelen ten aanzien van verkeersafwikkeling betrekking hebben op gronden die ver buiten het nu voorliggende plangebied liggen, waardoor maatregelen nu niet opportuun zijn (pag. 44 van de toelichting). De constatering dat te treffen maatregelen buiten het onderhavige plangebied vallen, ontslaat evenwel geenszins de gemeente van de verplichting om een kader te scheppen waarbinnen aan de noodzakelijke randvoorwaarden kan worden voldaan.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 10

Daarbij komt dat Goldstar B.V. vernomen heeft dat vanuit omwonenden en andere belanghebbenden kritische noten zullen worden geplaatst bij de onderbouwing van de verkeersontwikkeling en bereikbaarheid in het milieueffectrapport. Hoewel Goldstar B.V. geen aanleiding heeft te twifelen aan de uitkomsten van het milieueffectrapport voor de Zuidas, valt niet uit te sluiten dat naar aanleiding van de kanttekeningen bij het milieueffectrapport een heroverweging plaats zal vinden ten aanzien van (bijvoorbeeld) het programma of de verkeersontwikkeling. Het gaat niet aan en is bovendien in strijd met een goede ruimtelijke ordening, om door middel van een postzegelbestemmingsplan vooruit te lopen op eventuele afwegingen die in dat kader wellicht gemaakt zullen moeten worden.

Ook uit de Visie Zuidas (2009) en de onlangs vastgestelde Structuurvisie Amsterdam 2040 blijkt voorts dat de gemeente een integrale ontwikkeling van het gebied voorstaat. De nu gekozen weg is daarmee duidelijk in strijd. De wens om te komen tot een *'efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programma's die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt'* (Visie Zuidas) is lastig te realiseren wanneer de planvorming voor dit gebied wordt opgeknipt.

Daarnaast geldt nog dat in het plangebied volgens het Uitvoeringsbesluit (dus: het gehele plangebied waarvoor in dat besluit Kenniskwartier Noord is voorzien) de realisering van plinten op de begane grond en 15.000 m² aan voorzieningen is voorzien. Cliënte meent dat het niet voor de hand ligt dat op de prominente plek waar het kantoorgebouw waarin het onderhavige bestemmingsplan voorziet, geen plint met een meer publieke functie noch anderszins enige voorziening wordt gerealiseerd.

Samengevat meent cliënte dan ook dat onderhavig bestemmingsplan ook in dit opzicht strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. Uit zowel het milieueffectrapport als gemeentelijk beleid vloeit de noodzaak voort tot een integrale gebiedsaanpak met daarbij behorende maatregelen en randvoorwaarden. Het separaat vaststellen van dit bestemmingsplan doet daaraan afbreuk zonder dat enig belang daarvoor een rechtvaardiging biedt.

2.1.7 Plangrenzen en financiële uitvoerbaarheid

In het verlengde van voorgaand argument, heeft cliënte twijfel over de financiële onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan. Separate vaststelling van een bestemmingsplan voor dit deelgebied brengt immers met zich dat (nog) geen rekening kan worden gehouden met de toe te rekenen kosten die gemoed zijn met het tot stand brengen van allerlei voorzieningen en maatregelen die voor de ontwikkeling van dit gebied noodzakelijk zijn en waarvan ook dit

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 11

deelgebied profiteert.

In dit verband valt niet alleen te denken aan de maatregelen die uit het milieueffectrapport voortvloeien (zoals aanpassing van kruispunten, waterberging en geluidsmaatregelen), maar ook aan de maatregelen die de gemeente noodzakelijk acht voor het tot stand brengen van een hoge stedelijke kwaliteit in dit gebied. Zo wordt gesproken over bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter (pag. 19), maximale "passantenopenbaarheid" (pag. 20), "bomentijen, voetgangersgebieden en bezonning" (pag. 26) en "het zichtbaar maken van hemelwaterafvoer in de openbare ruimte". Van belang is om te constateren dat aan deze aspecten in het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan geen of nauwelijks aandacht wordt besteed. Cliënte twijfelt dan ook aan de deugdelijkheid van de financiële onderbouwing van dit plan en meent stellig dat door separate vaststelling van dit plan de belangen van derden met een grondpositie in het gebied geschaad worden. Bovenstaande geldt te meer nu geen exploitatieplan voorhanden is, waaruit duidelijk blijkt welke (ook bovenplanse) kosten toegerekend worden aan (de ontwikkelaar van) dit gebied. De enkele stelling dat verhaal via de erfpachtrelatie mogelijk zou zijn, is in dit verband onvoldoende. Nu het ontwerpbestemmingsplan geen inzicht biedt in de bijdrage van de ontwikkelaar aan de kosten die met voorgaande maatregelen zijn gemoeid, houdt cliënte het ervoor dat ten onrechte geen exploitatieplan is vastgesteld. Hierdoor dreigt in onevenredige mate afvenstering van de financiële lasten die kleven aan de planontwikkeling in het hele gebied, op de overige betrokken ontwikkelaars plaats te vinden. Een en ander brengt mee dat het bestemmingsplan niet rechtmatig kan worden vastgesteld.

2.1.8 Conclusie met betrekking tot afzonderlijk bestemmingsplan

Het voorgaande brengt mee dat cliënte de raad verzoekt zich rekenschap te geven van het feit dat ten onrechte is meegedeeld dat de Crisis- en herstelwet op het onderhavige bestemmingsplan van toepassing is en alsnog besluit dit plan op te nemen in het thans in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor de aangrenzende percelen. Op die manier wordt niet alleen bewerkstelligd dat alsnog een integrale beoordeling van het gebied plaatsvindt zoals een goede ruimtelijke ordening en de rechtsregelbaarheid vereisen, maar bovendien ook dat de hier aan de orde zijnde planologische ontwikkeling alsnog onderdeel uit zal maken van een plan waarop de Crisis- en herstelwet wél van toepassing is, hetgeen de beoogde snelheid en de houdbaarheid van het plan voor de bestuursrechter in hoge mate ten goede komt.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 12

2.2 Strijd met Uitvoeringsbesluit

Het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier beschrijft per deelgebied en per bebouwingscategorie het aantal vierkante meters aan b.v.o. Zo voorziet het Uitvoeringsbesluit voor dit deelgebied in een aantal van 39.000 m² b.v.o. voor 'kantoren'. Het ontwerp-bestemmingsplan daarentegen maakt de ontwikkeling van 41.000 m² b.v.o. mogelijk in het gebied dat hier voorligt, een afwijking van maat liefst ruim 5%. Een afwijking die bovendien kennelijk wellicht nog groter zou kunnen worden aan de hand van een uit te voeren schouw (zie hiervoor onder 2.1.5).

Voor die afwijking is in het bestemmingsplan geen deugdelijke motivering te vinden. Dit wringt temeer, nu gebleken is dat het aantal te realiseren b.v.o.'s substantieel hoger ligt dan het aantal m² dat Deloitte en AKD – ten behoeve van wie dit separate bestemmingsplan in procedure is gebracht – nodig hebben voor huisvesting.

Het bestemmingsplan mist op dit punt een deugdelijke motivering, reden waarom het plan niet voor vaststelling in aanmerking komt.

2.3 Verkeersafwikkeling

Het ontwerpbestemmingsplan geeft er geen blijk van dat is onderzocht hoe de verkeersstromen vanaf en naar het op te richten kantoorgebouw op verantwoorde wijze kunnen en zullen worden afgewikkeld. Eveneens ontbreekt de halve visie op de vraag hoe die afwikkeling zich verhoudt tot de verkeerssituatie die ontstaat als het resterende deel van de noordstrook tot ontwikkeling wordt gebracht. De verkeerssituatie is in de toelichting op het plan juist benaderd vanuit de ontwikkeling van het hele Kenniskwartier en de toelichting vermeldt ook dat de verkeerskundige ontsluiting van het plangebied in het breder perspectief van het Kenniskwartier moet worden bekeken. In de afzonderlijke beoordeling die is gemaakt voor het onderhavige plan (Verkeersonderzoek Kavel OVG Zuidas van DIVV), lijkt de ontwikkeling van de gronden van cliënte niet te zijn meegenomen.

Het voorgaande vormt een zelfstandige grondslag voor vernietiging van het bestemmingsplan, mocht dat worden vastgesteld. Bovendien laat dit bezwaar eens te meer zien dat een integraal bestemmingsplan voor de noordstrook aangewezen is.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 13

2.4 Parkeren

De gemeentelijke Bouwverordening – waaraan een aanvraag om een omgevingsvergunning getoetst moet worden – bepaalt, kort gezegd, dat voldoende parkeer ruimte aanwezig moet zijn bij een gebouw en dat die ruimte niet overbemeten mag zijn. De gemeenteraad heeft in de Visie Zuidas d.d. 9 september 2009 aangegeven voor het Zuidas-gebied uit te (blijven) gaan van de parkeernorm 1 parkeerplaats per 250m² bvo. Die norm houdt verband met het feit dat het gebied ligt binnen 800 meter van station Zuid. Dat geldt ook voor de (nagenoeg gehele) onderhavige kavel en in ieder geval voor de te verwachten locatie van de hoofdingang van de toekomstige bebouwing.

Geconstateerd moet worden dat het nu voorliggende ontwerp-bestemmingsplan op dit punt in aanzienlijke mate afwijkt. In de toelichting op het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West wordt vermeld dat toepassing van de parkeernormen in dit geval tot een aantal van 328 parkeerplaatsen leiden. Die tekensom gaat echter uit van een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Niet alleen lijkt dus een andere norm te zijn toegepast, ook zijn maar liefst 50 extra parkeerplaatsen boven die norm toegevoegd waardoor de gehanteerde norm hier rond de 1:108 is (41.000 / 378). Het bouwplan, zoals dat nu in de ontwerp-omgevingsvergunning is opgenomen, voorziet immers in de aanleg van 378 parkeerplaatsen.

Clënte leidt hieruit af dat de gemeente het beleid ten aanzien van parkeren in de Zuidas kennelijk heeft aangepast dan wel heeft besloten om gemotiveerd van dit beleid af te wijken. Hoe dan ook gaat clënte er vanuit dat deze handelwijze voor het *gehele* gebied zal gelden, en dus ook voor de gronden van clënte. Clënte ziet dit graag bevestigd in de beantwoording van haar zienswijze. Zonder die bevestiging moet de thans gehanteerde parkeernorm voor onrechtmatig worden gehouden.

2.5 Windhinder

Uit het windklimaatonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat het windklimaat in het bestemmingsplangebied Kenniskwartier Noord-West ongunstig zou zijn (zie ook blz. 85 van de toelichting). De onderzoekers adviseren een nadere studie uit te voeren naar het te verwachten windklimaat door middel van een windtunnelonderzoek. Ook de conclusies uit het milieueffectrapport zijn op dit punt klip en klaar: op het aspect wind scoren alle alternatieven negatief.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 14

De gedane constatering is kennelijk niet voldoende geweest om in het bestemmingsplan op dit punt maatregelen voor te schrijven om het windklimaat te verbeteren. Wel bevat artikel 4.3 van de planvoorschriften de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen ten aanzien van windhinder. Naar de mening van cliënte is dat echter onvoldoende: daar waar uit onderzoek duidelijk blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn, dient het bestemmingsplan daarin reeds te voorzien. Zo'n vereiste vloeit reeds voort uit het vereiste van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wro). Het ligt bovendien vesleer voor de hand om al in dit stadium rekening te houden met te voorziene maatregelen, dan in een later stadium wanneer het gebouw evenveel al is opgericht. Dat dat niet is gebeurd in strijd met het vereiste van artikel 3:2 Awb dat een besluit zorgvuldig dient te worden voorbereid.

3. Ontwerp-omgevingsvergunning

3.1 Inleiding

Tegelijkertijd met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, is ook de ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage gelegd. De ontwerp-omgevingsvergunning ziet op het oprichten van een gebouw op het terrein in Kenniskwartier Noord-West. Aanleiding is de aanvraag die is gedaan door OVG Projecten XLIX B.V. heeft ingediend.

Cliënte meent dat er ook het nodige schort aan deze ontwerp-omgevingsvergunning. Zij voert daartoe het volgende aan.

3.2 Welstand

Allereerst is van belang dat het bouwplan naar de mening van cliënte niet in overeenstemming is met de redelijke eisen van welstand. Daartoe is volgende van belang.

In de welstandsnota van het stadsdeel Zuideramstel wordt ten aanzien van de Zuidas verwezen naar specifieke welstandscriteria die worden opgesteld voor dit gebied. Dat heeft geresulteerd in beleidsregel 7.1 van de Welstandsnota Grootstedelijke Gebieden en Projecten. Daarin valt het volgende te lezen over de Zuidas. Als kenmerken van de karakteristiek van de tot stand te brengen behouwing in dit gebied worden – ondermeer – aangemerkt de herkenbaarheid van de onderscheiden stedenbouwkundige eenheden, de gelaagdheid van de gebouwarchitectuur zodanig dat op de verschillende schaalniveaus het gebouw steeds opnieuw interessant is, en de wijze waarop de gebouwen zich in de fijnmazige en compacte stedenbouwkundige plattegrond voegen.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 15

Zoals de Commissie voor Welstand en Monumenten heeft overwogen, is de vorm van het gebouw echter vooral vanuit praktische en functionele overwegingen tot stand gekomen. Daarmee vertoont het geen relatie tot de omgeving. De positie aan het begin van de Zuidas is een zeer prominente positie en vraagt, zo meent de Commissie, om een plan "met meer ambitie en visie". Ook cliënte meent dat voor deze plaats, die als het ware de poort van het gebied op een zichtlocatie vormt, hoge eisen behoren te worden gesteld aan de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit van het op te richten bouwwerk. Daaraan doet dit plan geen recht. Terecht is de advisering van de Commissie dan ook negatief geweest.

De motivering waarmee uw college in de ontwerp-omgevingsvergunning een afwijking van het advies van de welstandscommissie onderbouwt, is niet draagkrachtig. In de eerste plaats is van belang dat de commissie naar de mening van cliënte weldegelijk aan de criteria voor grootstedelijke gebieden heeft getoetst. Als het college meent dat dat niet het geval is, ligt het voor de hand de kwestie alsnog aan de orde te stellen bij de commissie en daarbij uitdrukkelijk de criteria te benoemen. De kwestie is weliswaar meermalen aan de orde geweest bij de commissie, maar dit argument is blijkens de verslagen niet expliciet te berde gebracht. De argumentatie van het college in de ontwerp-omgevingsvergunning komt cliënte dan ook onaannemelijk voor. Daarbij komt dat onweersproken geldt dat juist de herkenbaarheid van de onderscheiden stedenbouwkundige eenheden en de daarbij in acht te nemen hoge kwaliteit van deze (inter)nationale toplocatie voor werken, maken dat wel degelijk strak de hand moet worden gehouden aan een hoogwaardig beeld. Contrair gaan aan een deskundig advies van de commissie zou dan ook juist in deze situatie zeer ten onrechte zijn.

3.3 Parkeren

Voor de bezwaren betreffende de gehanteerde parkeernorm verwijst cliënte naar wat zij hiervoor in verband met het ontwerp-bestemmingsplan reeds heeft opgemerkt.

3.4 Aanvraag onvolledig

Naar de mening van cliënte is verlening van omgevingsvergunning niet aan de orde omdat de aanvraag en daarbij aangeleverde gegevens niet voldoet aan de indieningsvereisten die gelden op grond van de Regeling omgevingsrecht. In dat verband is het volgende van belang.

Bij de aanvraag dienen gegevens en bescheiden te worden overgelegd waaruit blijkt dat het te bouwen of te wijzigen bouwwerk voldoet aan de eisen in relatie tot belastingcombinaties en uiterste grenstoestanden (artikel 2.2 Bouwbesluit 2003). Weliswaar kan met toepassing van artikel

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 16

2.7 voorzien zijn in een uitgestelde indiening, maar het mag daarbij niet gaan om de hoofdlijn van de constructie dan wel de constructieprincipes. Cliënte betwijfelt of aan dit vereiste voldaan wordt.

Daarnaast is naar de mening van cliënte ten onrechte nog geen inzicht gegeven in de noodzakelijke EPC-berekeningen. Onduidelijk is waarom de aard van het bouwplan naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders kennelijk aanleiding heeft gegeven om hier te voorzien in uitgestelde indiening (artikel 2.7,3° lid Regeling omgevingsrecht).

Verder blijkt nergens uit dat aanvrager ook daadwerkelijk een verzoek heeft ingediend om bepaalde gegevens en bescheiden later aan te leveren. Uit artikel 2.7 Regeling omgevingsrecht en de daarop gegeven toelichting blijkt evenwel dat de toestemming voor uitgestelde indiening gekoppeld moet worden aan een verzoek daartoe.

Resumerend meent cliënte dat verlening van de vergunning in strijd komt met de Regeling omgevingsrecht.

4. Samenvatting en conclusie

Uit het voorgaande volgt dat het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan op basis van het vermeende spoedeisende belang van één ontwikkelaar voorziet in een solitair kantoorgebouw op een locatie waarvan de ontwikkeling vanuit het perspectief van een goede ruimtelijke ordening slechts in samenhang met het aangrenzende gebied kan worden beschouwd. Niet alleen is deze gang van zaken in strijd met het ruimtelijke ordeningsrecht, bovendien leidt zij tot rechtsongelijkheid. Verder blijkt dat het bestemmingsplan niet met de benodigde zorgvuldigheid is voorbereid, gebreken in de motivering bevat en ten onrechte geen verklaring biedt voor de gehanteerde parkeernorm.

Concluderend meent cliënte dat het ontwerpbestemmingsplan niet voor vaststelling in aanmerking komt. Daarnaast is ook verlening van de omgevingsvergunning om voornoemde tekenen niet aan de orde.

Kennedy Van der Laan

vervolgblad 17

Clïente maakt graag van de gelegenheid gebruik om naast dit schrijven ook mondeling haar
zïenswijzen uiteen te zetten c.q. toe te lichten en zal daarover op korte termijn contact opnemen.

Hobgachtend,

Dienst Ruimtelijke Ordening
t.a.v.
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Dir.	
adm.	13-4
ref.	
volg.	790

Betreft: Zienswijze inzake MER Flanken Zuidas

L.S.

Uit de MER Flanken Zuidas blijkt dat van alle milieuaspecten de toename van de geluidsoverlast het grootst is. Dat geldt o.l. ook voor de Kop Zuidas, maar dat is in het rapport niet of nauwelijks terug te vinden. Onderstaand treft U enig onduidelijkheden/ onvolkomenheden aan, die voor onze buurt relevant zijn.

1. Zo ontbreekt voor de geluidsberekeningen op de bestaande bebouwing een meetpunt voor onze buurt, de Mirandabuurt, direct grenzend aan de Kop Zuidas, terwijl voor de andere gebieden in totaal 8 meetpunten zijn geselecteerd. Wij verzoeken U deze omissie te herstellen.

2. Onduidelijk is (en dat geldt ook voor de verkeersanalyse) in hoeverre rekening is gehouden met het extra verkeer en geluidsoverlast van het geplande theater van J. van de Ende. Is dit theater onderdeel van de referentiesituatie of is het onderdeel van de nieuwe situatie. In het eerste geval worden de cumulatieve effecten van de diverse plannen onderschat. Gaarne ontvangen wij informatie wat de precieze referentiesituatie is m.b.t. de Kop Zuidas.

3. Op p.41 van bijlage B van de MER is te zien hoe groot de geluidsoverlast is in onze buurt zonder invulling van het plangebied met gebouwen. Dat is de huidige situatie en de verwachting is dat dit nog geruime tijd het geval is gelet op de slechte situatie op de kantoren- en woningmarkt. Tegelijkertijd is en wordt er gesloopt in het plangebied, worden spitsstroken aangelegd op de A10 en neemt de geluidsoverlast steeds meer toe. Deze aspecten worden in het rapport verontachtzaamd.

Om deze overlast te beperken pleiten wij opnieuw voor hoge geluidsschermen langs de A10.

Hoogachtend,

13-4

Amsterdam 9 april 2011

Aan de raad van de gemeente Amsterdam
Amstel 1
Amsterdam

Bij deze mijn bedenkingen over het ontwerp bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-west, het MER Zuidas flanken, het ontwerpbesluit omgevingsvergunning HZ_WABO-2011-000899.

Het betreft een gebouw op de grens tussen VU-gebied en Flankengebied.

Om de milieugevolgen te beoordelen is ook het MER VU/MC nodig. Uit de stukken is onduidelijk welke milieubasting het gebouwverkeer veroorzaakt.

Panden langs de A10 zijn bedoeld om de achterliggende bebouwing af te schermen, daar geluidsschermen langs de A10 niet of nauwelijks voorzien zijn. Met een andere vorm kan dit pand voor een betere afscherming zorgen. Waarom geluidsschermen ontbreken is niet gemotiveerd, evenmin waarom van een betere afscherming is afgezien.

Het luchtonderzoek kent slechts een berekening voor 2020, de belasting in 2010 en tussen 2011 en 2020 ontbreken en het studiegebied is te beperkt. Voor 2020 is een grove, te weinig inzichtelijke blokken van 3 µg/m³. De daadwerkelijke gebruikte achtergrondconcentratie en dubbeltelling ontbreken.

Een mogelijke oprit naar de A10 vanuit de Mahlerlaan is vanuit verkeers-milieubelasting gewenst. Dit plan maakt zo'n oprit moeilijk of onmogelijk. In de bijbehorende stukken ontbreekt elke afweging. Ook een mogelijk autoverbinding van de Amstelveenseweg naar Mahlerlaan naast de A10 oprit maakt dit plan onmogelijk. Opmerkelijk is dat in het plan de ingang van de fietsenstalling voorzien is aan de achterzijde en een deel van de stalling op -2 ligt. Dat zal het fietsgebruik ontmoedigen.

OVG verkeer in 2015 220 ritten in 2020 140 ritten afname 30%
Het autoverkeer daalt voor autonome situatie 2015-2020 ongeveer 15%.
Nieuwe ritten worden vooral toegekend aan het openbaar vervoer. Voor de bestaande ritten zou de voorkeuze kansen gelijk zijn aan het basisjaar. Waarom een vergrootte parkeerkelder bij dergelijke gebruiksdeling?

Het plan mist een bruikbaar MER, de bijgevoegde kent geen duidelijk omschreven nul-variant, zodat inzicht in de gevolgen van het plan ontbreken.

Een MER beoogt de negatieve gevolgen op de omgeving te verminderen en/of te compenseren. Dit MER blijkt niet aan deze doelstelling van de wet MER te voldoen en beperkt zich tot een inventarisatie van de milieugevolgen, zonder mogelijkheden/voorstellen tot verbetering. Ook de richtlijnen zijn onvoldoende gevolgd, zoals de invloed van de kantorenleegstand in regio, de invloed van deze nieuwe kantoren op deze leegstand, de gevolgen van een schevere woon-werkbalans, de bezoekersaantallen aan de Zuidas, de vorming van hitte eilanden e.d. Ook in deze zin is het MER onvolledig. De gevolgen van de komst van het Dok - met een aanzienlijk bebouwingsomvang en bouwoverlast - op het plangebied ontbreken.

De verkeersstudie gaat uit van een bij een A-lokatie behorende parkeernorm, maar het plan kent veel meer parkeerplekken. Het gebruikte verkeersmodel toont een dalend autogebruik in de nul variant, de aanwezige parkeerruimte wordt dan minder intensief benut. De planvariant bevat parkeer-plekken evenredig met het vloeroppervlak. In de verkeersstudie daalt het relatieve autogebruik tussen planvariant en nulvariant, dus ook hier minder intensief gebruikte of lege parkeerplekken.

Het MER benut de beschikbare parkeerplekken eenzijdig. Een evenwichtig milieuonderzoek geeft inzicht in het mogelijk gebruik met benutting van de in de planvariant mogelijke parkeerruimte, de milieugevolgen, de belasting van wegennet en kruisingen. Deze verkeersstudie voldoet niet, evenmin de van de verkeersbelasting afhankelijke lucht- en geluidstoetsing. De verkeers-studie negeert parkeerruimte als zelfstandige eenheid; het aantal gebruikers bepaalt voor elk bebouwingsblok de verkeersbewegingen.

Onduidelijk is welke parkeertarieven in de verkeersstudie verwerkt zijn. Is zuidelijk van de A10 een voor Amsterdam laag parkeertarief of volgens de tekst een hoog parkeertarief? Van een verkeersstudie mag je verwachten, dat de gevolgen van zowel een laag als een hoog parkeertarief toont, daar de parkeerruimte wordt beheerd door private uitbaters, vrij in parkeertarief-hoogte vaststelling. Daar dit inzicht ontbreekt kan ook de autobelasting niet beoordeeld worden.

vriendelijke groet

Bezoekadres
Amstel 1
1100 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam



Gemeente Amsterdam
Dienstverlening en Facilitair Management

Ontvangstbewijs

Ontvangstbewijs poststukken stadhuis Amsterdam.

Het betreft een ontvangstbewijs dat wordt verstrekt indien de portier een poststuk in ontvangst neemt.

In te vullen door indruiner

Poststuk ontvangen van:

De heer ...

Naam:

Adres:

Woonplaats:

☐ Afgeleverd op .../.../20... om ... uur

Bestemd voor: ...

Handtekening:

In te vullen door de portier

In ontvangst genomen door de portier van het stadhuis:

Naam:

Handtekening:

In te vullen door de postkamer

Poststuk in ontvangst genomen van portier door (naam medewerker postkamer)

Op .../.../20... om ... uur

Handtekening:

In te vullen door div.

Poststuk in ontvangst genomen van postkamer door (naam Div. medewerker)

Organisatie: *BDA*

Op .../.../20... om ... uur

Handtekening:

Poststuknummer: 2341



World Trade Center Amsterdam

Member of the
World Trade Centers Association

Beheermaatschappij
WTC Amsterdam B.V.
Strawinskyloan 1
1077 XW Amsterdam
The Netherlands
Phone +31(0)20 575 91 11
Fax +31(0)20 575 20 80
management@wtcamsterdam.com
www.wtcamsterdam.com
K.v.K. Amsterdam 33163044

**AANGETEKEND, MET HANDTEKENING RETOUR
EN PER TELEFAX VOORAF**

Aan de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
T.a.v.
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Dienst Ruimtelijke Ordening

datum: 14/04

regio: stad Amsterdam

Amsterdam, 13 april 2011

11-794

Betreft: zienswijzen (a) ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord West, (b) Milieueffectrapport Zuidas-De Flanken, alsmede (c) ontwerpbesluit omgevingsvergunning (WMB nr. R.HZ-Wabo-2011-000899): kantoorpand Gustav Mahlerlaan.

Geachte

Namens de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex aan de Zuidas te Amsterdam dien ik zienswijzen in op het bovengenoemde drietal stukken a, b en c.

Beheermaatschappij W.T.C. Amsterdam B.V. (WTC Amsterdam) voert het beheer over het WTC-complex en draagt er zorg voor dat het WTC-complex (inclusief de garage onder het Zuidplein) wordt verhuurd en verhuurbaar blijft, zodat het WTC-complex met dit oogmerk goed, ook voor haar huurders, kan (blijven) functioneren. WTC Amsterdam voert die functie uit namens de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex. Het WTC-complex bestaat uit de kantoorstorens A tot en met I en de bijbehorende parkeergarage onder het Zuidplein. Mede namens deze (zakelijk) gerechtigden worden onderstaande zienswijzen op bovengenoemde drietal stukken a, b en c ingediend.

Het WTC-complex is één van de grootste kantoorgebouwen van Nederland als ook op de Zuidas met circa 125.000 m2 aan verhuurbaar vloeroppervlak. Circa 350 bedrijven in het topsegment van de markt zijn in de het WTC-complex gehuisvest. Het WTC-complex is gelegen in het hart van de Zuidas in het midden tussen de afslag S108 en S109 (van de A10) aan de Strawinskyloan 1 te Amsterdam.

WTC Amsterdam juicht ontwikkelingen op de Zuidas toe voor zover die bij dragen aan een positieve ontwikkeling voor de (Inter)nationale concurrentiepositie van Amsterdam en de Zuidas.

Bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord West (stuk sub a) ziet in feite in het oprichten van één kantoorpand met 41.000 m2 bvo en hetzelfde geldt voor het ontwerpbesluit omgevingsvergunning (stuk sub c).

1



Deze ruimtelijke plannen zien op de eerste ontwikkelingen, waarvoor de onderliggende Milieueffectrapport Zuidas-Flanken (MER Zuidas Flanken) is opgesteld. Het MER Zuidas Flanken zal evenwel tevens voor toekomstige ontwikkelingen worden gebruikt. Mede gezien de omvang van deze voorgenomen totale ontwikkeling op de Flanken is het derhalve van groot belang dat het MER Zuidas Flanken volledig en correct is.

Dit MER Zuidas Flanken ziet in feite op het hele Zuidasgebied, exclusief VU/VU mc en ZuidasDok. Uit de stukken blijkt dat men voornemens is in dit deelgebied (De Flanken) circa 1,5 mln m² bvo aan woningen, kantoren en voorzieningen toe te voegen. Terecht zijn in het MER voor het beoordelen van de gevolgen voor verkeer en infrastructuur ook de voorgenomen ontwikkeling van het deelgebied VU/VU mc bezien (met een voorgenomen toevoeging van ca 383.500 m² bvo). In totaal ziet de voorgenomen activiteit zoals onderzocht in het MER dus op een aanzienlijke toevoeging.

Al eerder uitte WTC Amsterdam haar grote zorg over de ontsluiting en de bereikbaarheid van het bestaande en te ontwikkelen onroerend goed op de Zuidas. Dit met name vanwege het feit dat de Boelelaan, vooral komende vanaf en gaande naar de A10, de belangrijkste ontsluitingsweg is voor het autoverkeer op de Zuidas¹ en nu al geconstateerd moet worden dat met grote regelmaat stagnatie van het verkeer op de Zuidas optreedt (overigens niet alleen op de Boelelaan) en daarmee de bereikbaarheid van het centrumgebied reeds nu onder druk staat. Door bovenvermelde aanzienlijke toevoeging kan en zal de (auto)bereikbaarheid alleen maar slechter worden, wat absoluut niet wenselijk is.

WTC Amsterdam heeft op zich niets tegen ontwikkelingen zoals voorzien in dit ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit omgevingsvergunning, maar wil echter wel een aantal kritische kanttekeningen maken met betrekking tot het (definitief) opgestelde MER Zuidas Flanken dat nu -bij dit eerste ruimtelijke plan- ter visie ligt. Deze kanttekeningen hebben betrekking op de volgende punten:

- A) Ontbreken koppeling MER Zuidas Flanken en MER ZuidasDok
- B) Foutieve en gebrekkige onderbouwing in het Achtergrondrapport en de hiervan deelsluitmakende Verkeersstudie:
 - 1. Onvolledigheid Achtergrondrapport en Verkeersstudie
 - 2. Verkeerde aannames Verkeersstudie ten aanzien van huidige verkeerssituatie en het toekomstmodel 2020
 - 3. Discussabele aanname ontwikkeling modal split
- C) Ontbreken maatregelen tijdens de ontwikkelingen op de Flanken

Hieronder worden deze punten nader toegelicht.

¹ Zie ook pagina 4.3 concept-Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier



Ad A) Ontbreken koppeling MER Zuidas Flanken en MER ZuidasDok

In de MER Zuidas Flanken wordt geen koppeling gemaakt met de ontwikkeling van ZuidasDok. Dit terwijl beide ontwikkelingen grote invloed op elkaar kunnen en zullen hebben. Zo werd in eerdere studies het ZuidasDok onder andere ontsloten door zogenaamde Dokstraten met rechtstreekse (ondergrondse) verbindingen van en naar de A10. Als gevolg van de uitwerking van het Dokmodel in het kader van het Voorkeursbesluit zijn deze Dokstraten komen te vervallen, waardoor de toekomstige functies op het Dok via de Flanken moet worden ontsloten. Hiermee is in de MER Zuidas Flanken geheel geen rekening gehouden. Het wel of niet aanleggen van de Dokstraten heeft dus een grote impact op de noodzakelijke infrastructuur op de Zuidas, inclusief de Flanken, terwijl de benodigde ruimte daarvoor niet (meer) aanwezig is. Omgekeerd kunnen eventuele extra ontsluitingen vanaf het ZuidasDok (positieve) invloed hebben op de Zuidas, inclusief de Flanken, maar voor zover momenteel bekend is daar dus geen sprake (meer) van.

Ook de Commissie-m.e.r heeft in haar advies van 7 juli 2010 in paragraaf 3.4 aangegeven dat in ieder geval van twee referentiesituaties moet worden uitgegaan: een met en een zonder ontwikkeling van het Dok. Ook dit punt is in de stukken onderbelicht gebleven.

Verder wordt het bovenstaande ook erkend in de Nota van Beantwoording d.d 1 september 2010 in reactie op onze Inspraakreactie op het voornemen een MER op te stellen voor de Zuidas Flanken. In die reactie wordt in feite onderkend dat de gehele Zuidas moet worden opgenomen in één integraal verkeerskundig onderzoek. Onderkend wordt dat de gehele Zuidas moet worden opgenomen in één integraal verkeerskundig onderzoek (maar dat was ook in reactie op de startnotitie VU en VUmc al aangegeven). Ook wordt onderkend dat de infrastructuur in het studiegebied nu al zwaar belast is (zie paragraaf 4.3 op pagina 5 van bijlage I, het advies van de commissie-m.e.r.).

Overigens is dit advies en de Nota van Beantwoording in het besluit van B&W van de gemeente Amsterdam "Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas- Flanken" dd 28 september 2010 integraal overgenomen.

Uit bovenstaand bovenstaande blijkt tevens dat onderkend wordt dat de infrastructuur in het studiegebied nu al zwaar belast is.

Geconcludeerd kan dus worden dat er geen koppeling wordt gemaakt tussen beide MER's, terwijl die wel nodig is en bovendien om verzocht is. Het MER Zuidas Flanken is dus in ieder geval op deze punten onvolledig.

Ad B1) Onvolledigheid Achtergrondrapport en Verkeersstudie

1. In het Achtergrondrapport Verkeer, Milieu en Water, deel B behorend bij MER Zuidas Flanken en MER VU/VU mc (Achtergrondrapport) worden op pagina 8 zes modelvarianten op het gebied van verkeer bezien. Op pagina 15/16 wordt aangegeven dat vervoersstromen minder sterk stijgen als alleen VU/VU mc wordt gerealiseerd (de



deelvariant 1 en 3), dan wanneer het integrale voornemen van de Flanken ook wordt gerealiseerd (toevoeging 1,5 mln bvo).

Dit is uiteraard niet meer dan logisch en bevestigt daardoor tevens dat de verkeersstromen aanzienlijk zullen toenemen indien het totale voorgenomen bouwvolume wordt gerealiseerd; dit terwijl er reeds nu problemen zijn.

Aangegeven wordt dat de minder sterke stijging van vervoersstromen wordt veroorzaakt door twee mechanismen, namelijk door "het distributie-effect" en "het voorkeursmechanisme". Het distributie-effect zou voorzien in een niet evenredige toename van (auto)verkeer. Het voorkeursmechanisme zou zien op het aspect dat mensen relatief dicht bij huis gaan werken (op de Zuidas).

Die uiterst relevante veronderstellingen zijn verder niet onderbouwd en aan de juistheid wordt door WTC Amsterdam ernstig getwijfeld. Immers, uitgaande van het voorkeursmechanisme moeten bijvoorbeeld de betrokken woningen wel aanwezig (en betaalbaar zijn) terwijl ook het standpunt van het distributie-effect niet met literatuurstudie of anderszins is gestaafd.

Kijkend naar de huidige situatie en toekomstverwachtingen c.q. voorspellingen blijkt de huidige woningbouwproductie nagenoeg tot stilstand te zijn gekomen. Hier dient op zijn minst rekening mee gehouden te worden en het is dus maar zeer de vraag of het voorkeurseffect daadwerkelijk optreedt. De huidige op de Zuidas aanwezige woningen worden overigens gekenmerkt door een relatief lage bezettingsgraad, waardoor dit een realistische vraag lijkt te zijn. Zeker indien deze woningen langjarig onverhuurbaar blijken te zijn.

2. Van dit Achtergrondrapport maakt deel uit de Verkeersstudie, versie 17-01-2011 MER Flanken en VU/VU mc. Deze studie bevat een aantal omissies:

- a. In Verkeersstudie wordt de in feite veel relevantere ochtendspits niet (correct) meegenomen. De ochtendspits is in de studie gesimuleerd op basis van de avondspits, waarbij het dus maar zeer de vraag is of dit op basis van correcte aannames plaatsvindt. Uitgaande van de praktijk lijkt dat zeker niet het geval. Juist in de ochtendspits moet men voor besprekingen en dergelijke bijtijds op kantoor zijn. In de avondspits blijven mensen vaker lang doorwerken om zonder al te grote file de Zuidas te kunnen verlaten.
- b. In de studie wordt niet de bereikbaarheid als uitgangspunt genomen, maar zijn afzonderlijke statische kruispuntberekeningen gemaakt om de benodigde capaciteit van de weg te berekenen. Er is dus geen enkel beeld van de totale doorstroming en reistijd. Bovendien worden als norm gehanteerd dat men maximaal twee maal voor elk verkeerslicht mag wachten, hetgeen absoluut onacceptabel is. Zeker niet als er in de toekomst nog een groot aantal kruisingen met Verkeers Regel Installaties (VRT's) bij zullen moeten komen a.g.v. nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en noodzakelijke nieuwe (zij)wegen.



- c. De Verkeersstudie is gebaseerd op verkeersstellingen uit het jaar 2007. Deze cijfers zijn geëxtrapoleerd naar heden. Op basis hiervan zijn er volgens het model momenteel geen problemen op de Zuidas. Echter, de praktijk laat het tegendeel zien. Kennelijk is het model dus niet juist en/of achterhaald en dus ongeschikt als onderlegger voor de MER. Dit is vanuit de gemeente Amsterdam ook onderkend.

De Verkeersstudie is –zo blijkt uit het bovenstaande– in feite niet gebaseerd op actuele en volledige gegevens en zal dus op belangrijke punten moeten worden aangepast en aangevuld. Ook het Achtergrondrapport moet worden aangevuld. WTC Amsterdam is van mening dat de gemeente Amsterdam die relevante en noodzakelijke aanvullingen (in ieder geval ten aanzien van de Verkeersstudie) inmiddels ook zelf heeft onderkend, nu zij een aantal toekomstige noodzakelijke maatregelen versneld gaat uitvoeren.

Met onderhavig bouwplan wordt slechts een (klein) deel van de voorgenomen te ontwikkelen m2 bvo op de Flanken gerealiseerd. WTC Amsterdam is echter dus van mening dat het MER voor de Flanken op het punt van verkeer niet volledig is en in feite ook de leemten onvoldoende in kaart zijn gebracht.

Ad B2) Verkeerde aannames Verkeersstudie ten aanzien van huidige verkeerssituatie en het toekomstmodel 2020

Hetgeen is genoemd onder punt B1.c. (basistellingen) heeft ook zijn weerslag op het toekomstmodel. In de Verkeersstudie paragraaf 3.3.1 e.v. wordt de huidige situatie weergegeven, als vertrekpunt voor het toekomstmodel in 2020. Echter, hierin wordt een situatie geschilderd waarin er momenteel weinig tot geen problemen zijn. Zoals al is aangegeven en dus ook reeds is onderkend, is de werkelijkheid echter anders: met grote regelmaat staan er files op de Zuidas zowel als het gaat om in- als uitgaand gemotoriseerd verkeer, waardoor de reistijd van en naar het centrumgebied groot is. Zoals eerder gememoreerd is de huidige bereikbaarheid van de Zuidas al groot punt van aandacht.

Wanneer de (onjuiste) huidige modelsituatie als basis wordt genomen ontstaat derhalve een verkeerd vertrekpunt voor een toekomstmodel. Dat is zorgelijk en niet de bedoeling van een deugdelijk onderzoek dat ook moet leiden tot het vinden van oplossingen om de ambitieuze ontwikkeling van de Zuidas (waar WTC Amsterdam op zich ook voorstander van is) mogelijk te maken. Dat de huidige Zuidas nu reeds zwaar belast is, is overigens ook in het (door B&W overgenomen) bovengenoemde advies van de Commissie-m.e.r. onderkend (zie paragraaf 4.3 op pagina 5 van bijlage I, het advies van de Commissie-m.e.r.). Het Verkeersmodel moet met recente gegevens worden aangepast, wat inmiddels dus nog (steeds) niet het geval is.

Ad B3) Discussabele aanname ontwikkeling modal split

Onder punt 3.3.1 van de Verkeersstudie wordt de ontwikkeling van de modal split tot 2020 beschreven. In deze studie is de ontwikkeling van de modal split veruit de belangrijkste

5



verklaring voor de ontwikkeling van het (auto)verkeer: het is de *key-factor* in het onderzoek. Door de aanname dat het aandeel van de auto drastisch gaat afnemen, daalt het autoverkeer in 2020. Dit, ondanks de enorme toevoeging aan bouwvolume in de Zuidas.

Het is echter allerminst zeker of het aandeel van de auto gaat dalen en zeker in de mate waarin de Verkeersstudie dit stelt. Sterker nog, recent onderzoek toont aan dat het aandeel van de auto als vervoersmiddel zelfs zal toenemen. Een en ander wordt aangetoond door Hans Jeekel in zijn proefschrift "De autoafhankelijke samenleving" dat op 14 april zal worden gepresenteerd (zie bijlage).

Een van de conclusies uit dit onderzoek is dat rond 2020 voor zelfs 50% van de verplaatsingen geldt dat dit niet op een andere wijze kan dan met de auto, tegen 40% nu. Kortom, hieruit blijkt dus dat de ontwikkeling van de modal split juist richting een *toename* van het gebruik van de auto gaat; met maar liefst 25%! Indien de Verkeersstudie en het Achtergrondrapport worden onderbouwd met een zeer discutabele ontwikkeling in de modal split, is dat risicovol en onacceptabel.

Een ander specifiek element ten aanzien van de modal split, en voor de Zuidas in het bijzonder, vormt de laatste ontwikkelingen rond OV SAAL: Minister Schultz van Haegen heeft recent aangegeven ca. 50% te willen bezuinigen op OV SAAL, onder meer door meer stoptreinen te laten rijden, waarbij station Weesp 25.000 overstappers extra moet verwerken (zie bijlage). Hierdoor zullen veel minder mensen van de trein gebruik gaan maken, zeker nu de A1/A9/A10 verbreed zullen gaan worden en daar dan minder files staan.

Bovendien vormt de aanwezigheid van een station met alle modaliteiten geen enkele garantie voor een afname van het aandeel auto's. Belangrijk en essentieel is dat de aansluitingen en verbindingen naar het achterland optimaal zijn. Voor een groot aantal werknemers op de Zuidas vormt het OV zeker op dit moment geen goed alternatief vanwege slecht voor- en natransport; met name (de kop van) Noord-Holland is zeer slecht ontsloten d.m.v. OV, waardoor dit geen goed alternatief is. Daarnaast speelt het grote aantal ambulante functies ook een cruciale rol. Vanwege de aard van de vele (Internationale) bedrijven en type functies lijkt het overgrote deel van de medewerkers afhankelijk van de auto.

Het bovenstaande laat zien dat de toekomstige ontwikkeling in de modal split allerminst goed voorspelbaar is en -nog belangrijker- afhankelijk is van een aantal belangrijke en op zich wel bekende factoren. Wij pleiten er dan ook voor de modal split nader te onderbouwen en meerdere scenario's op te nemen in de Verkeersstudie en het Achtergrondrapport om te komen tot betere doorrekeningen van de gevolgen voor en de bereikbaarheid van de Zuidas (tot in het Centrumgebied Zuidas).

Ad C) Ontbreken maatregelen tijdens de ontwikkelingen op de Flanken

Het initiatief zoals onderzocht in dit MER Zuidas Flanken betreft een zeer omvangrijk project dat tijdens een lange periode gefaseerd zal worden uitgevoerd. Specifieke aandacht moet dan



ook worden besteed aan het in kaart brengen van zogenaamde secundaire gevolgen in de realisatiefase, waarbij WTC Amsterdam met name denkt aan het bereikbaar houden en blijven van bestaande kantoorpanden en het reguleren van een enigszins "ordentelijke uitstraling" tijdens de bouw.

Ook parkeren van auto's en andere motorvoertuigen en de brom(fiets) moeten nader worden bezien en beschouwd. Deze aspecten ontbreken in het MER Zuidas Flanken, maar vormen momenteel al een probleem; zowel voor auto's als voor (brom)fietsen en scooters. Indien de modal split zich ontwikkelt zoals in de studie verondersteld is dit punt zeer onderbelicht gebleven, terwijl reeds nu noodmaatregelen getroffen moeten worden.

Een goede fasering en het inzichtelijk maken van de gevolgen daarvan zal daarbij zeker helpen en kan niet worden gemist.

Wij vragen derhalve om de fasering inzichtelijk te maken, alsmede de daarbij passende maatregelen om (verkeers- en andere vormen van) hinder te voorkomen. Dit punt is ook expliciet onderkend in bovengenoemd advies van de Commissie-m.e.r (zie paragraaf 4.2), zoals ook overgenomen in de Nota van Beantwoording en in het besluit van B&W Amsterdam (Nota Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas-Flanken van 28 september 2010). Dit is onvoldoende in de stukken tot uitdrukking gekomen.

Samengevat, verzoekt WTC u aan te geven op welke wijze en binnen welke termijn de gemeente Amsterdam de Verkeersstudie en het Achtergrondrapport in verband met het bovengestelde zal aanpassen en wanneer het (op dit onderdeel aangepaste) MER Zuidas Flanken wederom én volledig ter visie ligt. Die aanpassingen zijn noodzakelijk om een zo volledig mogelijk beeld over de ontsluiting van het gebied van de Zuidas en de doorstroming op de Zuidas inzichtelijk te maken en om vervolgens te beoordelen op welke wijze de knelpunten worden opgelost. Zonder een goede ontsluiting van en doorstroming op de Zuidas zullen de -ook door WTC Amsterdam ondersteunde- ambitieuze plannen niet van de grond (kunnen en mogen) komen.

Met vriendelijke groet,

WORLD TRADE CENTER AMSTERDAM

Bijlage 1: Artikel Hans Jaekel inzake proefschrift "De autoafhankelijke samenleving" dat op 14 april 2011 zal worden gepresenteerd

Bijlage 2: Nieuwsitem dd. 7 april 2011 "Schultz wil op spoor Almere Bezuinigen"



Postacademisch » Studievoorzichting » Nieuws » detail

Promotie Drs. J.F. Jeekel

Titel proefschrift De autoafhankelijke samenleving	Datum 14 april 2011 09:30	
Promotor: Prof. dr. ing. G.J. Talsma	Locatie: Wiskundegebouw, Erasmuszaal	
	Faculteit: Faculteit der Sociale Wetenschappen (FSW)	

Nederlanders steeds afhankelijker van de auto

Maar ongestoord rijden wordt in de toekomst moeilijk

We kunnen steeds minder zonder de auto, maar op de langere termijn is deze afhankelijkheid alleen houdbaar als het wagenpark zich snel en volledig aanpast. Dit concludeert Hans Jeekel in zijn proefschrift *De autoafhankelijke samenleving*. Jeekel beoogt voor het eerst hoe die afhankelijkheid in elkaar zit. Zo is bijvoorbeeld 40 % van de autoverplaatsingen ook niet op een andere manier te doen. Dit percentage neemt snel toe, en heeft bovendien gevolgen voor auto-loze huishoudens. Jeekel promoveert op donderdag 14 april 2011 aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

In onze samenleving is sprake van frequent autogebruik, en soms van autoafhankelijkheid. Dat is de situatie waarin het voor een verplaatsing niet, of alleen maar heel lastig, mogelijk is om deze anders dan met de auto te maken. De promovendus rekende uit dat ongeveer 40 % van de huidige autoverplaatsingen nu al niet op een andere manier te doen is en dat dat percentage snel toeneemt.

Rond 2020 is nog slechts voor minder dan de helft van de autoverplaatsingen een alternatief. Een op de vijf Nederlandse huishoudens zijn auto-loos. Hoe gaan zij de autoafhankelijke verplaatsingen uitvoeren, of gaan ze kansjes missen? Voor de armere, de oudere en de auto-loze huishoudens gaat bereikbaarheid niet over files en snelle en betrouwbare reistijd, maar over het tegen betaalbare kosten kunnen meedoen aan de samenleving.

En is een zo sterk autoafhankelijke samenleving houdbaar op de iets langere termijn? We worden steeds afhankelijker van de auto, maar die auto raakt in een moeilijke veranderingsproces, mee aan stevige klimaatdoelen voldoen en krijgt te maken met onzekere levering van fossiele brandstof, terwijl alternatieven nog niet wagenparkbreed aanwezig zijn. De promovendus stelt dat deze aspecten tussen 2015 en 2030 grote gevolgen kunnen hebben op de automobiliteit. Echt ongestoord rijden wordt moeilijk. Hij verkent in zijn onderzoek scenario's voor de sturing rond automobiel tot in de toekomst.

Hans Jeekel werkt bij Rijkswaterstaat en is daar medeverantwoordelijk voor kennis, onderzoek, innovatie en internationale samenwerking. Hij houdt zich in Europees verband bezig met wegbeheer en transportonderzoek. Jeekel is sociaal geograaf en was enige jaren Kamerlid voor D66.

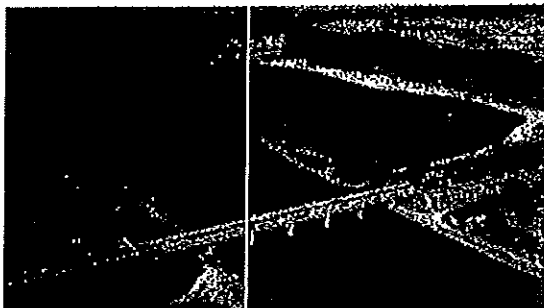
Van het proefschrift is een handleiding verschenen bij Eburon, ISBN 9789059724846, www.eburon.nl

Nadere informatie:

Persepolis, tel. (010) 408 1216
e-mail: press@eur.nl

dinsdag, 08 april 2011

[Terug naar overzicht](#)

NOS**Schultz wil op spoor Almere bezuinigen**

Hollandse Brug
ANP

Toegevoegd: donderdag 7 apr 2011, 16:59

Update: donderdag 7 apr 2011, 17:00

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur wil bezuinigen op de spoorlijn tussen Amsterdam, Schiphol en Almere. Dat blijkt uit vertrouwelijke stukken die de NOS in bezit heeft.

Er is 700 miljoen euro beschikbaar om het treinverkeer in de Amsterdamse regio te verbeteren, maar Schultz wil volgens de plannen de helft daarvan schrappen.

Het aantal reizigers op het traject groeit snel. Nu reizen zo'n 40.000 mensen per dag met de trein tussen Almere en Amsterdam, maar dat aantal zal oplopen naar 80.000 in 2020.

Meer stoptreinen

Er gaan steeds meer mensen in Almere wonen, terwijl die vaak in de regio Amsterdam werken. Daar komt bij dat via de Hanzelijn veel reizigers uit het Noorden komen. Die spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle wordt eind volgend jaar opgeleverd.

Schultz wil de groei opvangen door meer stoptreinen achter elkaar te laten rijden en minder doorgaande treinen. Ze is in overleg met de regio.

'Japanse toestanden'

Wethouder Duivestijn van Almere ziet niets in het plan. "Laat duidelijk zijn, we hebben op dit moment al een megaprobleem. Kom 's ochtends of 's avonds maar op het station kijken, het staat echt vol," zegt Duivestijn. Hij spreekt van "Japanse toestanden".

De wethouder wil juist een verdubbeling van het spoor, dat volgens hem dan minder kwetsbaar is als een trein uitvalt.

Minister Schultz zegt in een reactie dat er nog niks is besloten.

Voorwaarden en reglement | © NOS 2011

Gemeenteraad van Amsterdam
P/a directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Amsterdam, 14 april 2011
Ons kenmerk: KW/21130

Betreft: Zienswijze Milieueffectrapportage Zuidas Flanken

Geachte Raad,

Met dit schrijven sturen wij u onze zienswijze na, zoals deze op 14 april 2011 per e-mail is verzonden.

Na overleg met de heer van DRO bleek er onduidelijkheid te bestaan over de exacte termijn van indiening. In het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is de termijn gesteld op tot en met 14 april 2011. Het Team Juridische en Milieuzaken DRO onderzoekt hoe dit misverstand heeft kunnen ontstaan.

Wij hopen dat u begrip heeft voor dit misverstand en deze zienswijze toch in behandeling wilt nemen.

Met vriendelijke groet,

Directie	
afdeling	10-4
referentie	
volgnummer	015

Gemeenteraad van Amsterdam
P/a directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Amsterdam, 14 april 2011
Ons kenmerk: KW/21130

Betreft: Zienswijze Milieueffectrapportage Zuidas Flanken

Geachte Raad,

In het milieueffectrapport voor de Zuidas – Flanken zijn de effecten van de ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen op het milieu onderzocht. Als ondernemersvereniging zijn wij verheugd dat de ruimtelijke onderbouwing de verdere ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk maakt. Dat neemt niet weg dat wij twijfels koesteren over de bereikbaarheid van de Zuidas. Deze twijfels komen voort uit twee punten:

1. Door het doorlopen van twee separate m.e.r.-procedures (MER Zuidas Flanken en MER Zuidas Dok) missen wij een integrale analyse van de verwachte verkeersstromen.
2. De aannames die gedaan zijn voor de toekomstige model split vinden wij te optimistisch beredeneerd vanuit het openbaar vervoer.

Samenhang met Zuidas Dok

Volgens het milieueffectrapport valt de ontwikkeling van de Zuidas uiteen in twee delen, waarvoor separaat een m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Het MER waar deze zienswijze betrekking op heeft gaat over de Flanken van de Zuidas. Later zal een m.e.r.-procedure worden doorlopen voor het realiseren van Zuidas Dok. Met het doorlopen van twee separate m.e.r.-procedures veronderstelt de gemeente dat beide delen onafhankelijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden. Daarnaast gaat het milieueffectrapport er vanuit dat de Flanken zonder ontwikkeling van het Dok 'gewoon' doorgang kan vinden.

ORAM is voorstander van de aanleg van het Zuidas Dok onder de grond. Het vooruitzicht dat de infrastructuur (Inclusief openbaar vervoer) onder de grond komt, is voor het merendeel van de op Zuidas gevestigde bedrijven dé reden geweest om zich op Zuidas te vestigen. Hiermee wordt een open gebied gecreëerd, waar kwalitatief hoogstaand kan worden gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Dit alles zal bovendien op de meest duurzame wijze moeten geschieden. De ontwikkeling van het Zuidas Dok met een uitgebreid programma van wonen en werken heeft een verkeersaantrekkende werking op de hele Zuidas. Dit rechtvaardigt een integrale studie naar de verkeersstromen en de bereikbaarheid van het hele gebied.

Uitgangspunten model split

Het verkeersmodel is een van de onderleggers van het milieueffectrapport voor de Zuidas – Flanken. Uit het verkeersmodel blijkt dat de ontwikkeling van de Flanken niet zal leiden tot een overschrijding van de normen voor de verkeersintensiteit en daarmee de bereikbaarheid van het gebied. Uit de onderbouwing blijkt dat wordt aangenomen dat de totale mobiliteit in de referentiesituatie 2020 voor de plangebieden Flanken en VU/VUmc licht toeneemt ten opzichte van de huidige situatie in 2010. Het autoverkeer laat echter tussen 2010 en 2020 een daling zien van ongeveer 15%. Als redenen hiervoor worden aangevoerd de verhoging van parkeertarieven en de vergroting van bereikbaarheid van de Zuidas voor het openbaar vervoer.

In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het MER is uitgegaan van invoering van rekeningrijden (Anders betalen voor mobiliteit (ABvM)). Naar verwachting zal het ABvM voorlopig niet worden ingevoerd. Onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat er zonder ABvM ongeveer 5-10% meer autoverkeer in Amsterdam zal zijn in 2020. Volgens het milieueffectrapport leidt dit niet tot een wezenlijk andere effectbeoordeling, aangezien al veel verplaatsingen met openbaar vervoer en fiets plaatsvinden en het relatief beperkte effect van het autoverkeer als gevolg van de realisatie van de Flanken.

ORAM is van mening dat een daling van het autoverkeer van circa 15% in de referentiesituatie 2020 niet realistisch is. Wij zien een discrepantie in de toename van het volume aan woningen, kantoren en voorzieningen en de aangenomen daling van het autoverkeer. Wij zijn van mening dat het blijvend niet doorgaan van ABvM effect heeft op een toenemende verkeersintensiteit op de A10 en in de Flanken van het autoverkeer. De aannames dat bewoners en werknemers bereid zullen zijn de auto te laten staan ten gunste van het openbaar vervoer vinden wij niet goed onderbouwd. Wij verzoeken daarom de gemeente om nader onderzoek te doen naar de verwachte verkeersstromen op de Zuidas en de gevolgen voor de model split.

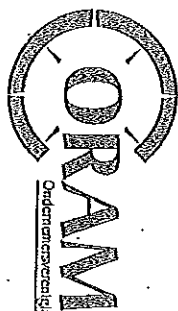
Samenhang met Kenniskwartier Noord West

De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan het eerste te nemen ruimtelijke besluit voor een deelgebied van de Flanken van de Zuidas, het Ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord West. ORAM ondersteunt de voorstellen voor het ontwikkelen van het VU-Kenniskwartier. Deze plannen moeten wel integraal deel uitmaken van de voorstellen voor de gehele Zuidas, met name het Zuidas Dok, en bijvoorbeeld het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.

Duurzaamheid

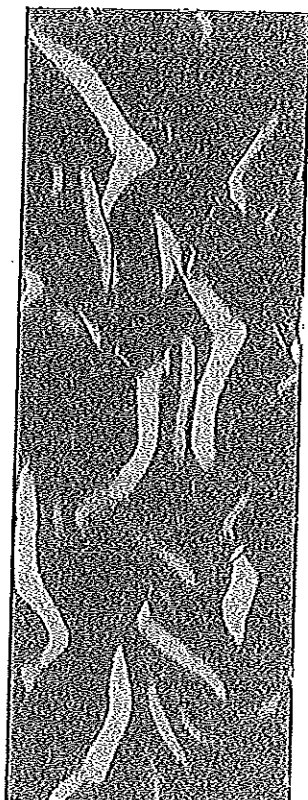
Bij het aantrekken van internationaal georiënteerde bedrijvigheid voor de Zuidas is de 'duurzame propositie' in toenemende mate van belang. Is klimaatneutrale huisvesting beschikbaar, welke andere marktleiders in duurzaamheid zijn in en rond Amsterdam gehuisvest, weet de regio zich internationaal te positioneren als excellente duurzame vestigingsplaats, kan Amsterdam zich hier ook qua kennisinfrastructuur meten met de wereldtop? ORAM julcht het toe dat in het Duurzaamheidsplan Zuidas een groot aantal concrete plannen en acties zijn opgenomen. Wel vragen wij aandacht voor hoe het Duurzaamheidsplan Zuidas denkt bij te dragen aan het gericht acquireren, behouden en faciliteren van duurzame bedrijvigheid op de Zuidas.

Met vriendelijke groet,



Ondernemingsrechtelijke Rechtspraak

Postbus 19405 1000 GK Amsterdam



AMSTERDAM € 000 | post

14.04.11 € 00092 ct

De Ruijterkade 7 # FR 816695
1013 AA Nederland

1 403FP 10000758

Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
T.a.v.
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Bewonersplatform Zuidas

Amsterdam, 14 april 2011

10-4	Telefoon:
	E-mail: bp:
vol: 831	

Betreft: zienswijze Milieueffectrapportage Zuidas- de Flanken

Geachte heer/mevrouw,

Het Bewonersplatform Zuidas heeft kennis genomen van de in de aanhef genoemde Milieueffectrapportage. Er is ook een aantal vertegenwoordigers aanwezig geweest op de door u georganiseerde informatieavond.

ALGEMEEN

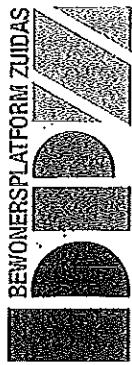
Het bevreemdt ons zeer dat inmiddels een op 5 april 2011 gedateerd Toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie voor de milieueffectrapportage is verschenen, waarin vermeld wordt dat er geen zienswijzen of adviezen zijn ontvangen. De termijn voor het indienen loopt tot en met 14 april. Dit betekent dat de Commissie haar oordeel heeft uitgesproken zonder kennis te hebben kunnen nemen van ingediende zienswijzen. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat door deze gang van zaken de mening van burgers niet serieus wordt genomen.

ZIENSWIJZE

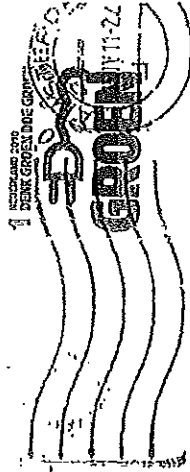
1. In de referentiesituatie is uitgegaan van de autonome ontwikkeling tot 2020. Hierbij zijn ook nu niet bestaande gebouwen opgenomen, waarvan de bouw vóór 2020 op zijn minst onzeker geacht moet worden. Het argument hiervoor zou zijn dat op deze wijze een worst case scenario geschetst wordt. Het lijkt ons een onzuivere methode om niet gerealiseerde plannen als referentie te gebruiken voor de autonome ontwikkeling.
2. In het MER zijn geen maatschappelijke criteria opgenomen. Of dit gebied tot een succesvolle Amsterdamse wijk kan worden ontwikkeld, hangt sterk samen met de beleving van de mensen die er wonen/werken/gebruik van maken. Wij verzoeken u ook aan dit aspect aandacht te besteden.
3. In de verkeersstudie is geen rekening gehouden met mogelijk sluipverkeer vanaf de A9. Het zal u duidelijk zijn dat het bij een overbelaste Amstelveenseweg ter hoogte van de afslag A10 en de De Boelelaan aantrekkelijk wordt om te trachten vanaf de A9 via de woonwijken van Amstelveen en Buitenveldert de parkeergarages in het Flankengebied te bereiken. Wij verzoeken u maatregelen te treffen om dit rijgedrag te voorkómen.
4. In het MER is niet de geluidsoverlast van scooters en brommers meegenomen. Het aantal scooters stijgt exponentieel. Wij verzoeken u hiervoor maatregelen voor te stellen.

5. In het MER is niet opgenomen de bewaking en bestrijding van de opwarming van de Nieuwe Meer door het gebruik als koeling voor de NUON-installatie. Het opwarmen van de Nieuwe Meer kan onder andere leiden tot ongewenste algengroei.

Met vriendelijke groet



Bewonersplatform Zuidas



Direktie Dienst Ruimtelijke Ordening

T.a.v.

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

I A02PF 1000CT58