

Omgevingsdocument bestemmingsplan Kenniskwartier Noordstrook Westelijk Ontwikkelveld

Van Maarten van Ettekovén, m.van.ettekoven@amsterdam.nl

Datum 16 juli 2021

Onderwerp Omgevingsdocument bestemmingsplan Kenniskwartier Noordstrook Westelijk
Ontwikkelveld

Inleiding

Het bestemmingsplan Kenniskwartier Noordstrook is in 2018 vastgesteld. Destijds lag de focus op het oostelijk deel van de Noordstrook en moest het Westelijk Ontwikkelveld nog verder uitgewerkt worden. Dat laatste is nu gebeurd. Reden genoeg om de direct belanghebbenden van het ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noordstrook Westelijk Ontwikkelveld hierover te informeren.

In dit omgevingsdocument beschrijven we:

- de opzet van het doorlopen informatietraject,
- een overzicht van de reacties die we hebben opgehaald,
- in hoeverre dit proces aanleiding heeft gegeven om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen,
- de vervolgacties die de gesprekken hebben opgeleverd.

De opzet van het doorlopen informatietraject

In 2018 is ten behoeve van het overkoepelende bestemmingsplan Kenniskwartier Noordstrook een uitgebreid informatie- en consultatieproces doorlopen. Naast het voeren van diverse gesprekken met de zeven direct belanghebbende bureaus van het plangebied, is destijds een informatiebijeenkomst voor een breder publiek georganiseerd. Aangezien de uitwerking van het Westelijk Ontwikkelveld op slechts een paar punten is gewijzigd en geen grote veranderingen schetst t.a.v. hetgeen in 2018 is gepresenteerd en vastgesteld, is besloten dit keer geen bredere informatiebijeenkomst te organiseren. In juni en juli 2021 hebben we wel dezelfde zeven direct belanghebbenden weer opgezocht voor een gesprek, te weten:

1. ACTA
2. VU
3. Amsterdam UMC
4. SC Buitenveldert
5. Hourglass (CBRE, Bouwinvest, Loyens & Loeff, Premium Suites)
6. NoMa (CBRE, CBRE Global Investors, KraftHeinz)
7. The Edge (Deka, CBRE, Deloitte, AKD)

We hebben de gesprekken gebruikt om de belanghebbenden enerzijds te informeren over de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan en anderzijds om een reactie op het voorstel te vragen.

Bovendien bood het ons de kans om de betrokkenen mee te nemen in een aantal andere relevante ontwikkelingen in de buurt, zoals:

- de voortgang van de ontwikkeling van het Oostelijk Ontwikkelveld, waaronder De Puls en Stepstone,
- de voortgang van de ontwikkeling van OBA Next,
- de voortgang van een aantal VU en Amsterdam UMC gerelateerde bouwprojecten,
- de verhuizing van SC Buitenveldert en de ontwikkeling van de middenstrook.

Het bredere publiek wordt aan de hand van een artikel op www.zuidas.nl geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan van het Westelijk Ontwikkelveld.

Een overzicht van de reacties die we hebben opgehaald tijdens de gesprekken met de stakeholders

De reacties die we ontvangen hebben, kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën:

1. *Algemene vragen, vaak van verhelderende aard*
2. *Zorgen en aandachtspunten*
3. *Complimenten*

We lopen de drie categorieën in bovenstaande volgorde langs.

1. Algemene vragen, vaak van verhelderende aard

Een groot deel van de algemene vragen hoort thuis bij de ontwikkeling van andere onderdelen van het Kenniskwartier of Zuidasdok. Een ander deel van de verhelderende vragen ging wel over het Westelijk Ontwikkelveld.

De vragen die werden gesteld over de niet Westelijk Ontwikkelveld gerelateerde projectonderdelen van Kenniskwartier, gingen o.a. over de hoeveelheid groen in het gebied. Met name op de doorgaande routes zoals de Mahlerlaan en de "Diagonaal". Daarnaast stelde een aantal belanghebbenden vragen over de komst van de OBA, waarvan men de ontwikkeling als een aanvulling in het gebied ziet.

Ten aanzien van Zuidasdok wilde men vooral weten wanneer en waar de tunnel van Zuidasdok wordt gebouwd. Daarnaast was men geïnteresseerd in het feit of de perrons van het station straks doorlopen over de Parnassusweg heen (met in- en uitgang aan de westzijde van de Parnassusweg) en was men benieuwd naar het plein dat ten noorden van Hourglass wordt gerealiseerd. Deze signalen zijn doorgegeven aan de collega's van Kenniskwartier en Zuidasdok.

Voor wat betreft de verhelderende vragen over het Westelijk Ontwikkelveld zelf gingen deze o.a. over de duurzaamheidsambities, het programma, 40-40-20, de verkeersontsluiting, de invulling van de plinten en hoe de kavels straks in de markt gezet gaan worden.

2. Zorgen en aandachtspunten

Naast het stellen van vragen, hebben de belanghebbenden ook een aantal zorgen geuit en aandachtspunten meegegeven. Deze zijn te vatten in een viertal onderwerpen:

- I. De impact van de bouwwerkzaamheden
- II. Bereikbaarheid / doorstroming van het verkeer
- III. Parkeren (kort en lang)
- IV. Fietsparkeren

- I. Ten aanzien van de impact van de bouwwerkzaamheden werden zorgen geuit over de bereikbaarheid en veiligheid van het gebied. Uit de presentatie, die tijdens de gesprekken gegeven werd, werd duidelijk dat de gehele Noordstrook in de komende jaren flink op de schop gaat. Er start een groot aantal vastgoedprojecten, die ook hun weerslag hebben op de openbare ruimte.
- Het is dus wel begrijpelijk dat vooral naaste burens van dat bouwgeweld (ACTA, The Edge, Hourglass en NoMa) zich zorgen maken over de druk op de buurt die dat met zich meebrengt. Men vreest voornamelijk dat bouwverkeer zorgt voor onveilige situaties in o.a. de Clara Schumannstraat en zorgt voor extra druk op de wegen.
- Omdat we deze angst erkennen en we de bereikbaarheid en veiligheid van Zuidas en Kenniskwartier, net als de belanghebbenden, hoog in het vaandel hebben staan, bereiden we de cumulatie aan projecten al een tijdje voor. Zo zorgen we ervoor dat niet alle projecten tegelijk worden uitgevoerd. Daarnaast maken we voor het bouwverkeer voor een groot deel gebruik van separate bouwwegen (parallel aan de A10, aantakkend op de Mahlerlaan). Bovendien schrijft het BLVC kader van Zuidas o.a. voor dat bouwverkeer niet in de spits mag rijden. Met deze toelichting kon men in het algemeen wel uit de voeten maar het blijft natuurlijk een belangrijk aandachtspunt.

- II. Naast het feit dat belanghebbenden zorgen hebben over de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in het gebied tijdens de bouw, zijn er tijdens de gesprekken vragen gesteld over de bereikbaarheid en doorstroming op het moment dat het Westelijk en het Oostelijk Ontwikkelveld zijn gerealiseerd.
- Allereerst ziet men dat er zowel kantoren als woningen worden bijgebouwd en dat dit waarschijnlijk betekent dat het verkeersbeeld drukker wordt. Daar hebben ze gelijk in maar ten opzichte van het hetgeen in het overkoepelende bestemmingsplan van 2018 al is beschreven en onderzocht, wijzigt dit niet. Wat wel is veranderd t.o.v. het bestemmingsplan in 2018, is de voorgestelde verkeerscirculatie bij het Westelijk Ontwikkelveld. Om het verkeer in goede banen te leiden heeft Zuidas er namelijk voor gekozen om eenrichtingsverkeer in te stellen aan de noordzijde van het Westelijk Ontwikkelveld. Uitrijdend autoverkeer van het Westelijk Ontwikkelveld en de Puls komt daardoor een stukje oostelijker uit op de Mahlerlaan dan eerder de bedoeling was. In 2018 was het voorstel nog om het uitrijdend verkeer via The Edge te laten weggrijden. In verband met (verwachte) drukte op de hoek van de Mahlerlaan en de P2 garage van de VU en AUMC en n.a.v. de signalen van stakeholders in 2018, hebben we dit aangepast.

Daarnaast maakt een aantal stakeholders zich zorgen over de toekomstige drukte op de kruising van de Mahlerlaan – De Boelelaan - V.d. Boechorststraat. Om die reden hebben we ervoor gekozen om bij de nieuwe ontwikkelingen van de Noordstrook zo min mogelijk parkeerplaatsen op te nemen. In de openbare ruimte komen er geen en de opdrachtgevers van het vastgoed worden uitgedaagd om geen of weinig parkeerplaatsen te bouwen. Dit

antwoord nam bij sommige stakeholders de angst enigszins weg (SC Buitenveldert, NoMa, Hourglass) maar de ACTA, VU, Amsterdam UMC en The Edge twijfelden daar nog aan.

Tenslotte verheugen Hourglass en NoMa zich op de oversteek voor langzaam verkeer over de Parnassusweg ter hoogte van de Mahlerlaan. Ze vinden het echter wel lang duren voordat dit gerealiseerd is en ze maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers, die nabij de Parnassusweg in de huidige situatie veelvuldig met elkaar in botsing komen. Ze vragen zich af of de nieuwe oversteek daarbij voldoende behulpzaam is.

- III. Zoals bij alle projecten is parkeren een belangrijk onderwerp. Net als drie jaar geleden vragen de VU, AUMC en ACTA aandacht voor het feit dat zij vrezen voor het feit dat hun parkeergarages (met name P2) straks gebruikt zullen worden door de kantomedewerkers, bezoekers van de nieuwe woningen en voorzieningen zoals de horeca en bioscoop. Zij vrezen dat er in hun parkeergarages geen ruimte meer is voor hun patiënten, medewerkers, etc. Temeer daar de parkeertarieven van de garages van VU en AUMC een stuk lager zijn dan die van de Q Parks in Mahler en Gershwin. Zij zien niet hoe ze ervoor kunnen zorgen dat hun eigen parkeerders wel gebruik kunnen maken van o.a. P2 en derden niet. Aan de ene kant juichen ze de lage parkeernormen van de Noordstrook toe omdat daarmee de bereikbaarheid en doorstroming enigszins op peil blijft maar anderzijds stelt het ze dus voor een probleem. De VU vraagt zich af of er geen andere manieren zijn om de autobereikbaarheid op peil te houden en het autoverkeer in het gebied te ontmoedigen, bijvoorbeeld door alles in te richten als 30 km weg (zowel de Mahlerlaan als de De Boelelaan.), met uitzonderingen voor het OV en nood- en hulpdiensten. In reactie daarop hebben we aangegeven dat we onderzoeken of we o.a. in Ravel, in Verdi en in Kenniskwartier Midden een gemeentelijke parkeergarage kunnen realiseren, waardoor de bezoekers niet alleen afhankelijk zijn van de dure Q Park garages. Bovendien hopen we daarmee beter te kunnen sturen op parkeren en bereikbaarheid van het gebied.

Naast het lang parkeren, vraagt een aantal belanghebbenden (NoMa, Hourglass en The Edge) aandacht voor het kort parkeren; ofwel laden en lossen. NoMa en Hourglass wijzen daarbij op de Clara Schumannstraat. Zij ervaren nu al dat het laden en lossen in deze straat soms voor gevaarlijke situaties zorgt voor voetgangers en fietsers. Ook auto's die de parkeergarage uitrijden zien de fietsers vaak laat. Bovendien zijn de expeditieruimten te klein om grotere leveranciers binnen te laten en omdat de straat doodloopt, moeten veel leveranciers draaien en keren. Zij verwachten dat de situatie verslechtert als ook de OBA hier een expeditieruimte krijgt en op straat gaat laden en lossen. We hebben aangegeven dit mee te nemen in de ontwikkeling van de OBA.

Bij The Edge speelt een vergelijkbaar verhaal met het verschil dat het hier in de toekomst wel een doorgaande straat betreft en zij vrezen dat het laden en lossen op de weg voor opstoppen gaat zorgen. The Edge pleit dan ook voor een bredere rijbaan tussen The Edge en het dichtstbijzijnde gebouw van het Westelijk Ontwikkelveld. We hebben aangegeven dat we hier nog op zullen studeren.

- IV. De VU en ACTA hebben hun zorgen geuit m.b.t. het fietsparkeren. Zij vinden dat het fietsparkeren op dit moment al een probleem is, voornamelijk bij ACTA. Ze vragen zich af hoe het fietsparkeren in de Noordstrook wordt opgelost. Daarop hebben we laten weten dat het bestemmingsplan uitgaat van de Nota Fietsparkeren van Amsterdam, waarin gebouwen meer ruimte voor fietsparkeren moeten realiseren dan vroeger het geval was. Bovendien krijgt OBA een openbare fietsparkeergarage.

3. Complimenten

Naast het feit dat de meeste partijen hebben benadrukt dat ze de compleetheid van de informatievoorziening en de gesprekken waardeerden, is in alle gevallen positief tot enthousiast gereageerd op de voorgestelde ontwikkelingen van het ontwerpbestemmingsplan. Zuidas verandert hier (in de Noordstrook) van kleur en functie. Daarmee wordt het gebied verrijkt, vindt men.

Verder waardeert men het feit dat er ruime, rustige, groene binnenhoven bij beide ontwikkelvelden worden voorzien, die openbaar zijn en waar je doorheen kunt wandelen.

Daarnaast ziet men de waarde van het plan om de woningbouw conform de verdeelsleutel 40-40-20 te ontwikkelen. Dit biedt perspectief voor belangrijke doelgroepen in de stad. Hoewel CBRE ook de uitdagingen hiervan ziet en de kanttekening plaatst: hoe moet dit bekostigd worden?

Conclusie: in hoeverre heeft dit proces aanleiding gegeven om het ontwikkelplan te wijzigen?

Terugkijkend op het doorlopen informatietraject kan geconcludeerd worden dat in de één op één gesprekken men over het algemeen positief was over de plannen die tot uiting komen in het ontwerpbestemmingsplan.

Uiteraard zijn er ook zaken waar men zich zorgen over maakt maar ingeschat wordt dat de meeste aangedragen zorgpunten niet onoverkomelijk zijn. Temeer daar de uitleg, de toelichting en achterliggende gedachten vaak tijdens het gesprek al werden geaccepteerd dan wel begrepen.

Het belangrijkste aandachtspunt is de angst van de VU, AUMC en ACTA voor wat betreft het gebruik van hun parkeergarages door derden, waardoor hun eigen patiënten, bezoekers en medewerkers onvoldoende gebruik zouden kunnen maken van de voor hen bedoelde parkeerfaciliteiten. Daarnaast gaf de VU aan de zorgpunten van het bestemmingsplan Noordstrook in 2018 er nog eens bij te pakken om te kijken hoe dat zich verhoudt tot de uitwerking van het Westelijk Ontwikkelveld. Naast parkeren en bereikbaarheid ging dat ook om milieuzonering van de eigen ontwikkelingen i.r.t de woningbouwambities in het Westelijk Ontwikkelveld. Daarover laat de VU waarschijnlijk nog van zich horen.

Al met al zien wij naar aanleiding van de reacties van de belanghebbenden voorlopig geen noodzaak om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Dat komt gedeeltelijk vanwege het feit dat niet alle zorgen en aandachtspunten van de belanghebbenden betrekking hebben op hetgeen wordt vastgelegd in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Wel moeten we nog afwachten welke conclusies de VU trekt na intern beraad over het plan.

Verder is het van belang om de genoemde zorgen en aandachtspunten te blijven monitoren (o.a. aan de hand van de hieronder beschreven vervolgacties) maar ze ook in de verdere uitwerking en realisatie van onze plannen te blijven adresseren.

Vervolgacties

1. Na intern beraad door de VU: eventueel vervolgesprek met de VU, al dan niet i.c.m. de gesprekken die al lopen over de parkeerbalans van Kenniskwartier.
2. Onderzoeken of de straat bij The Edge breder kan / moet i.v.m. de door The Edge geuite zorgen over opstoppen als gevolg van laden en lossen op de rijbaan. Het aanleggen van laad- en losplekken kan natuurlijk ook.
3. Expeditie OBA Next onder de loep nemen i.v.m. de opmerkingen die Hourglass en NoMa hebben gemaakt ten aanzien van de veiligheid voor fietsers en voetgangers in de Clara Schumannstraat. Daarnaast onderzoeken of er een keervoorziening in de doodlopende straat kan worden gemaakt of dat laden en lossen op een andere manier kan worden gefaciliteerd. Daarnaast staat er op 17 augustus 2021 een afspraak om met NoMa ter plaatse een kijkje te nemen.
4. Alle partijen blijven informeren over de voortgang van de projecten (bouw OOV, publicatie BP WOV, etc.)