



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van Beantwoording zienswijzen

**Bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.)
Milieueffectrapport Vrije Universiteit – Vrije
Universiteit medisch centrum**

geaccordeerd d.d. 25 april 2012

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Nota van Beantwoording zenswijzen

Colofon

Opdrachtgever Dienst Zuidas
Opdrachtnemer Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken
De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de
OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten
Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het
Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het
Ingeneursbureau van de gemeente Amsterdam.

Datum

PM 25 april 2012

Planstatus

PM vastgesteld

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.), met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 21 juli 2011 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen.

Tevens heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer gelijktijdig met het bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.), het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, met de daarop betrekking hebbende stukken, voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. 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.

Er is een zestal zienswijzen naar voren gebracht. Op de zienswijzen zal hieronder worden ingegaan. De zienswijzen zullen in samengevatte vorm worden weergegeven. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen in de bijlagen. Per adressant zal naar de betreffende bijlage(n) worden verwezen.

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten

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

Adressant 1: ~~Bewonersplatform Zuidas~~

Adressant 2: Vereniging parken Buitenveldert / Actiegroep behoud Hortus VU

Adressant 3: ING Kantoren Bewaarmaatschappij B.V., ING Kantoren Bewaarmaatschappij II B.V., Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. (hierna WTC Amsterdam)

Adressant 4: Bewonersplatform Zuidas

Adressant 5: Wijkopbouwcentrum Buitenveldert

Adressant 6: VvE de Lelie en het overkoepelend overlegorgaan van een vijftal VvE's

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 31 augustus 2011.

De door adressanten, hierboven genummerd onder 1 tot en met 3, ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, dan wel binnen de daarvoor gestelde termijn aan de gemeenteraad gericht, zodat zij tijdig zijn ingediend. De door adressanten, hierboven genummerd onder 4, 5 en 6, ingediende zienswijzen zijn ingediend buiten de termijn die daarvoor heeft gegolden.

Overwegingen m.b.t. adressanten 4 en 5:

Zowel de zienswijze van adressant 4 als van adressant 5 zijn in aanhef gedateerd op 1 september 2011. Ook het poststempel draagt een datum van na 31 augustus 2011. Te laat ingediende zienswijzen kunnen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk worden geacht. Adressanten zijn per brief van 9 september 2011 in de gelegenheid eventuele bijzondere omstandigheden schriftelijk mede te delen. Hiervan is door beide adressanten gebruik gemaakt.

Door beide adressanten is aangegeven dat het voor een vrijwilligersorganisatie niet gemakkelijk is om in de zomerperiode te reageren op zulke complexe materie als een ontwerp bestemmingsplan. Beide adressanten hebben daarbij schriftelijk dan wel telefonisch aangegeven dat op de site van het Stadsdeel Zuid stond vermeld dat de termijn voor het indienen van zienswijzen duurde tot 2 september 2011.

Hierover het volgende:

Vooropgesteld wordt dat de bijdrage van organisaties zoals adressanten 4 en 5 zeer wordt gewaardeerd. Er zijn echter wettelijk gestelde termijnen die in acht moeten worden genomen. Een uitzondering daarop maken is wettelijk gezien niet mogelijk. Het feit dat er sprake is van complexe materie doet daaraan niets af. Wat dat betreft is er van een bijzondere omstandigheid geen sprake.

Wel heeft op de officiële site van het Stadsdeel Zuid gestaan dat stukken ter inzage lagen tot 2 september 2011. Hoewel het stadsdeel niet het bevoegd bestuursorgaan is, kan dit tot verwarring hebben geleid op grond waarvan een beroep op verschoonbare termijnoverschrijding redelijk is.

Adressanten 4 en 5 zijn ontvankelijk.

Overwegingen m.b.t. adressant 6:

De zienswijze van adressant 6, gedateerd op 15 september 2011, per fax verzonden op 23 september 2011, is buiten de daartoe gestelde termijn ingediend. In een begeleidende brief van dezelfde datum is ingegaan op de door de gemeente gevoerde procedure, het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan tijdens de vakantieperiode en het ontbreken van vooroverleg daarover met omwonenden.

Artikel 6:11 van de Algemene wet bestuursrecht voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kunnen worden geacht. Per brief van 28 september is adressant in de gelegenheid eventuele bijzondere omstandigheden schriftelijk mede te delen. Adressant heeft hiervan gebruik gemaakt.

In de begeleidende brief van 15 september 2011 aangevuld met de brief van 5 oktober 2011, heeft adressant samengevat de volgende redenen voor de termijnoverschrijding aangegeven:

- a. Gesteld wordt dat de termijn voor het indienen van zienswijzen voor de geplande aanpassing van de Amstelveenseweg - Gaffelaarspad (gedoeld wordt op de ter inzage gelegde ontwerp omgevingsvergunning Amstelveenseweg – Westflank) de uiterste datum voor het naar voren brengen van zienswijzen 23 september 2011 was. Op grond daarvan stelt men er vanuit te mogen gaan dat de zienswijzen zoals aangegeven in de brief van 15 september 2011 daarin zorgvuldig worden meegenomen.

- b. De bewoners zijn niet rechtstreeks zijn geïnformeerd, en daarmee is het college te kort geschoten. Het feit dat de woningen en de daaraan gelegen straat in cq aan het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan blijken te liggen, is nooit meegedeeld of kenbaar gemaakt. Men is bijzonder verbolgen over het feit dat bewoners van een 150-tal woningen totaal niet direct en rechtstreeks op de hoogte gesteld worden. Verzocht wordt dit recht te zetten, en de bewoners alsnog en vanaf nu rechtstreeks en per individuele woning op de hoogte te stellen van alle relevante stappen, aanpassingen en plannen.
- c. De stukken zijn tijdens de vakantieperiode ter inzage gelegd, waardoor het bij voorbaat vrijwel onmogelijk is om tijdig als bestuur bijeen te komen, een standpunt te bepalen en te reageren. Ook het Bewonersplatform Zuidas heeft hierop gewezen, met het verzoek hieraan iets te doen. Naar verluidt is er toegezegd er op te letten, maar wordt er vervolgens niets aan gedaan. Verzocht wordt nogmaals een uitzondering te maken en de zienswijzen alsnog mee te nemen in bestemmingsplan VUmc (en het besluit hogere waarden) en te beantwoorden.
- d. Men is door de Dienst Zuidas niet vooraf geïnformeerd over de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen, dit in tegenstelling tot eerdere afspraken om te worden betrokken;
- e. Met de voorgestelde plannen zijn de belangen van de huidige bewoners in en direct naast het gebied niet behartigd. Er zijn geen pogingen zijn ondernomen om de belangen van die bewoners te leren kennen, te inventariseren en in de plannen te verwerken. Men verzoekt aan te geven hoe u de belangen en zienswijzen van de bewoners alsnog worden geïnventariseerd, en in de plannen worden opgenomen. Verzocht is om een om een afspraak te maken. Waarom gaat de gemeente daar niet op in?
- f. Achteraf heeft een enkele bewoner moeten vernemen dat het plangebied in het huidige ontwerp is uitgebreid;
- g. Pogingen om alsnog gehoord te worden en de belangen kenbaar te maken of enigszins veilig te stellen worden afgewezen onder mom van juridische argumenten en wetsartikelen. Zo wordt misschien wel gehandeld naar de letter van de wet, maar niet naar de geest van de wet, die belangen van burgers wil beschermen. Er is al met al sprake van een forse tekortkoming aan informatie en communicatie naar bewoners, en van onbehoorlijk bestuur.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt:

- Ad. a.: Besluitvorming over de omgevingsvergunning doorloopt een eigen procedure. Inmiddels heeft in het kader daarvan overleg met betrokken partijen plaatsgevonden. Het verkeerskundig ontwerp is naar aanleiding daarvan aangepast. De vergunning is inmiddels verleend. De aanpassingen zijn in het bestemmingsplan meegenomen.
- Ad. b.: Kennisgeving van de terinzagelegging en de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen heeft langs voorgeschreven weg plaatsgevonden. Er geldt met betrekking tot de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten geen wettelijke verplichting om bewoners rechtstreeks vooraf te informeren. Het is ook niet gebruikelijk dat dit gebeurt. In zijn algemeenheid geldt voor een ieder een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het signaleren van de officiële bekendmakingen. Ook in de toekomst zal men in het kader van de formele procedures de officiële bekendmakingen moeten blijven volgen.

- Ad. c.: Vooropgesteld moet worden dat er geen wettelijke bepaling is die bekendmaking of terinzagelegging gedurende welke vakantieperiode ook verbiedt. Los daarvan heeft kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan, het Milieueffectrapport en het ontwerp hogere waardenbesluit, plaatsgevonden op 20 juli 2011. Dat is voor aanvang van de schoolvakantie voor het basisonderwijs. Op grond daarvan zou de vakantieperiode in ieder geval geen belemmering hebben kunnen zijn voor het kennis nemen van de terinzagelegging.
- Voor zover het bestuur van de VvE stelt vanwege de terinzagelegging gedurende de zomervakantie niet in staat te zijn geweest tijdig een gezamenlijk standpunt te bepalen wordt opgemerkt dat dit uw college niet kan worden verweten. Overigens heeft adressant ook niet geprobeerd contact op te nemen met de gemeente teneinde het probleem vooraf kenbaar te maken en zo mogelijk tot een oplossing te komen.
- Met betrekking tot de zienswijze die door het bewonersplatform is ingediend is er ambtelijk contact opgenomen met het bewonersplatform. Aangegeven is dat los van de vraag over ontvankelijkheid uw college van burgemeester en wethouders zal worden voorgesteld in ieder geval inhoudelijk een reactie te geven. Bij de inhoudelijke behandeling van de zienswijzen is eveneens ingegaan op de zienswijzen van adressant 6.
- Ad. d.: Door de Dienst Zuidas is in gesprekken in het algemeen aangegeven dat omwonenden op de hoogte zullen worden gehouden van ontwikkelingen die in het gebied spelen. Een dergelijke mededeling is niet op te vatten als een toezegging dat men voorafgaand aan het opstarten van procedures persoonlijk zal worden geïnformeerd. Middels onder andere de website van de Zuidas wordt aandacht besteed aan procedures. Daarnaast blijft het zoals hiervoor gesteld een eigen verantwoordelijkheid de officiële bekendmakingen in de gaten te houden.
- Ad. e.: Ook met de belangen van omwonenden is en wordt in de plan- en besluitvorming terdege rekening gehouden. Het Westflankgebouw dat in aanbouw is noodzaakt tot verkeerskundige maatregelen. Deze zijn nodig om voor een goede doorstroming van het verkeer te blijven zorgen. Deze verkeerskundige maatregelen zijn dan ook evenzeer in het belang van omwonenden.
- Vanuit de Dienst Zuidas heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met adressant, waarin zowel het proces, als hun inhoudelijke opmerkingen zijn besproken. Dit heeft geleid tot inhoudelijke aanpassingen in het verkeerskundig ontwerp.
- Ad. f.: Het bestemmingsplangebied past binnen de grenzen van het vastgestelde uitvoeringsbesluit. In die zin is er geen sprake van uitbreiding van het plangebied. Het bestemmingsplan zelf heeft voor het eerst in ontwerp terinzage gelegen. Van een gewijzigd plangebied is dan ook geen sprake.
- Ad. g.: Gelet op het bovenstaande moet worden vastgesteld dat er geen sprake is van tekortkomingen in de formele procedure of in de informele wijze van informatievoorziening naar buiten toe.

Er is geen sprake van een verschoonbare termijnoverschrijding.
Adressant 6 is niet ontvankelijk.

Hoewel adressant 6 niet ontvankelijk is wordt in de hierna volgende beantwoording van de zienswijzen op het eind ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen.

Belanghebbendheid:

Overeenkomstig 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 zienswijzen:

Adressant 1: [REDACTED]

<p>Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.</p> <ul style="list-style-type: none">i. Het MER beoordeelt slechts 60% van de beoogde nieuwbouw en is alleen al hierom onvoldoende.ii. Volgens de bestuursrechter uitspraak: "Onder de autonome ontwikkeling dient te worden verstaan de ontwikkeling van het gebied zonder de verwezenlijking van het bestemmingsplan" is de gebruikte term "autonoom" onjuist en dus ook de bijbehorende verkeers- en milieu onderzoeken.iii. Het MER beschrijft enkel de gevolgen, mist mogelijke maatregelen om het milieu zo goed mogelijk te beschermen en voldoet dus niet aan de wet MER.	<p>Beantwoording</p> <ul style="list-style-type: none">i. In paragraaf 3.2, deel A, van het MER, wordt onderbouwd aangegeven welk nieuw toe te voegen programma in het MER is beschouwd. Eventueel vervangende nieuwbouw maakt onderdeel uit van de referentiesituatie.ii. Zoals in paragraaf 3.1, deel A, van het MER, is aangegeven zijn in het MER de effecten van de voorgenomen plannen vergeleken met referentiesituatie. De Commissie voor de milieueffectrapportage stelt hierover in haar advies: "In het MER zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen vergeleken met de effecten van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkelingen). Veel ontwikkelingen in het plangebied zijn al vastgelegd in een onherroepelijk ruimtelijk plan en deze autonome ontwikkelingen behoren daarmee terecht tot de referentiesituatie en niet tot het voornemen."iii. In het MER zijn ook de mogelijke maatregelen beschreven. Naar het oordeel van de gemeente voldoet het MER dan ook op dat punt aan de inhoudelijk aan het MER te stellen eisen. De Commissie is eveneens van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. <p>De zienswijzen met betrekking tot het MER leiden niet tot aanpassing ervan.</p>
<p>Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.</p>	
<p>a. Begrenzing De omschrijving van de planbegrenzing is onjuist daar een deel van de Mahlerlaan en de Van der Boechorststraat binnen het plan vallen.</p>	<p>Beantwoording In zowel de kennisgeving als paragraaf 2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is de planbegrenzing aangegeven. Daarbij is wel gesteld dat het gaat om een globale begrenzing. Uit de ter inzage gelegde stukken, met name de plankaart, blijkt de daadwerkelijke plangrens.</p>

		In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat delen van de Amstelveenseweg, Van der Boechorststraat en Gustav Mahlerlaan onderdeel uitmaken van het plangebied.
b.	<p>Tervisielegging</p> <p>i. De tervisielegging valt midden in de vakanties, een onnodige beperking, die onzorgvuldig is.</p> <p>ii. Nu de kennisgeving onvolledig en dus onjuist is, dient het plan opnieuw ter visie gelegd te worden.</p> <p>iii. Ook mag dan een voor een iedere gemakkelijk toegankelijke en bruikbare digitale versie te beschikking worden gesteld.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Gelet op de procedurele voortgang en het belang dat VUmc daarbij heeft, is er voor gekozen zo spoedig mogelijk na gereedkomen daarvan het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. Overigens heeft de kennisgeving plaatsgevonden voor aanvang van de schoolvakantie voor het basisonderwijs. Bovendien zijn diegenen die eerder in het kader van de m.e.r.-procedure een zienswijze naar voren hebben gebracht schriftelijk op de hoogte gesteld van de terinzagelegging. Ook adressant heeft in dat kader per brief van 15 juli 2011 samen met de samenvatting van het MER ook de kennisgeving schriftelijk ontvangen.</p> <p>ii. Van een onvolledige of onjuiste kennisgeving is geen sprake. Er is dan ook geen aanleiding voor hernieuwde terinzagelegging.</p> <p>iii. De digitale toegankelijkheid van het bestemmingsplan is in overeenstemming met de daartoe gestelde wettelijke bepalingen. Daarbij is tevens via de aangegeven locatie een PDF-versie van het bestemmingsplan te downloaden.</p>
c.	<p>Parkeren: ontsluiting Boechorststraat</p> <p>Verzocht wordt aan (vernummerd) artikel 18, sub c, onder 6, toe voegen dat de ontsluiting in het midden van de Van der Boechorststraat plaatsvindt. Ongeveer de helft van het aantal parkeerplekken kan via deze straat ontsloten worden. Dat geeft een groot aantal autobewegingen en de bijbehorende overlast. Een situering in het midden vermindert de overlast en verbetert de veiligheid voor voetgangers en fietsers.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>In het uitvoeringsbesluit is de geplande ontsluiting van de garages aangegeven. Het is inderdaad niet gewenst dat deze te dicht op de De Boelelaan worden ontsloten. Een situering op ten minste 100 meter vanaf de De Boelelaan is voldoende om de door adressant gesignaleerde effecten te voorkomen.</p> <p>Aan artikel 18, sub c, onder 6, is toegevoegd dat de ontsluiting dient te zijn gelegen op ten minste 100 meter van de De Boelelaan.</p>
d.	<p>Verkeersonderzoek</p> <p>i. In het plan ontbreekt het inzicht in het parkeerplekkengebruik en daarmee het te verwachten aantal autobewegingen. Niet zozeer het aantal, maar de wijze van gebruik en de nadruk op kort parkeren bepaalt</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. In de zienswijze wordt verwezen naar de Verkeersstudie Masterplan VUmc. Dit onderzoek is bedoeld om inzichtelijk te maken hoe de configuratie en ontsluiting van de parkeervoorzieningen het meest optimaal kan plaatsvinden en dient in dat</p>

	<p>de overlastgrootte.</p> <p>ii. De vermelde ritproductie Verkeersonderzoek Masterplan VUmc is onwaarschijnlijk, zodat de daarop gebaseerde verkeers-, geluids- en luchtonderzoeken onbruikbaar zijn.</p>	<p>kader ter onderbouwing van het bestemmingsplan. De gevolgen van het toe te voegen programma op de verkeersafwikkeling zijn onderzocht in het kader van het MER, aangevuld met de verkeersstudie Zuidas 2011. Daarbij is gebruik gemaakt van het voor heel Amsterdam gebruikte strategische verkeersmodel GenMod.</p> <p>GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (de periode tussen 16.00 uur en 18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, mede ten behoeve van onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>Bij de berekeningen wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen, openbaar vervoer en het aantal parkeerplaatsen. De capaciteit en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen (in de openbare ruimte en in gebouwde parkeervoorzieningen) beïnvloeden de verkeersvraag.</p> <p>ii. Het betreffende onderzoek is zoals onder i aangegeven niet gebruikt voor de betreffende onderzoeken, maar alleen om de meest optimale configuratie van de parkeervoorzineingen in beeld te brengen (zie par. 3.5.2 van het betreffende onderzoek). De gevolgen van het toe te voegen programma op de verkeersafwikkeling zijn onderzocht in het kader van het MER (zie onder i). Voor het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens zoals die ook zijn gebruikt in het kader van het MER. Voor wat betreft de luchtkwaliteit kan in het kader van het bestemmingsplan worden volstaan met een programmatoets aan het NSL (zie paragraaf 8.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan).</p>
<p>e.</p>	<p>Parkeernormering</p> <p>i. 'De ritproductie is bepaald op basis van het aantal arbeidsplaatsen in combinatie met de parkeernorm', zo meldt de verkeersstudie. Maar de parkeernorm is onbekend. De avondspits voor 363 ritten zorgen met de 2175 parkeerplekken. Dat wijst op een gering gebruik van deze plekken,</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De parkeernorm is bekend. Er is echter uitgegaan van een gebiedsnorm. In paragraaf 6.2.5 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt deze norm nader gemotiveerd. Deze totaalnorm is betrokken in de verkeersstudie.</p> <p>ii. Gerefereerd wordt aan paragraaf 6.2.5</p>

	<p>waarvoor een motivering ontbreekt. Het aantal van 2.175 parkeerplaatsen met een gebruikte 'totaalparkeernorm' en een 'parkeerbalans' missen omschrijving en motivering. Gelet op de geheel eigen "totaalparkeernorm" en dubbelgebruik is het verkeersonderzoek, dat andere uitgangspunten hanteert, ongeschikt.</p> <p>ii. Onbegrijpelijk is de toevoeging: 'Voorlopig wordt voor het Kenniskwartier aangehouden dat ten opzichte van de rekeneenheden een vermindering van 26 % van het aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd'. 'voorlopig', 'rekeeneenheden' zijn niet omschreven.</p> <p>Verder staat aangegeven: '... om het parkeerareaal in de Zuidas met 20% gefaseerd te reduceren. Nader onderzoek moet uitwijzen of en op welke wijze dit mogelijk te maken is. Dit Zuidasbreed bekeken worden.' Hier geen 26% maar 20% en de mogelijke uitvoering moet nog - Zuidasbreed - onderzocht worden.</p>	<p>van de toelichting van het bestemmingsplan, met daarin een citaat uit het door de gemeenteraad vastgesteld Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. Daarmee wordt beoogd het kader aan te geven. Voor gehele Zuidas geldt vanwege raadsbeleid de ambitie om het parkeerareaal met 20% te reduceren. Niet in alle deelgebieden zal eenzelfde reductie plaats (kunnen) vinden. Voor het Kenniskwartier wordt ingezet op een hogere ambitie, namelijk van 26%. Hiermee is bij het bepalen van de gebiedsnorm voor VUmc rekening gehouden, zij het dat voor VUmc, gelet ook op de strekking van de door de gemeenteraad vastgestelde motie Mulder / Van Dalen (zie paragraaf 6.2.5 van de toelichting van het bestemmingsplan), tevens het belang van voldoende parkeergelegenheid is meegewogen.</p>
<p>f.</p>	<p>Van der Boechorststraat</p> <p>i. Vergeleken met de huidige straat krijgt deze straat een heel ander karakter met een zwaartepunt zowel van het VUmc-parkeren als van het VU-parkeren. Het bestemmingsplan negeert dat de gevolgen ervan.</p> <p>ii. Ook heeft het plan niet overwogen om in het midden van deze weg de in-uitritten van beide parkeerkelders te leggen, zodat de hinder voor voetgangers en fietsers vermindert. Het kenmerkt de eenzijdigheid en onzorgvuldige aanpak, dat aan dergelijke mogelijkheden geheel wordt voorbijgegaan.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Niet onderbouwd wordt in welke zin in het bestemmingsplan de genoemde gevolgen zou negeren. Naar de gevolgen van de parkeervoorzieningen is onderzoek gedaan. Met de verkeerskundige ontsluiting van de parkeervoorzieningen is in het plan terdege rekening gehouden.</p> <p>ii. Zoals onder c reeds aangegeven is in het uitvoeringsbesluit de geplande ontsluiting van de garages aangegeven. Mede vanwege de zienswijze is aan artikel 18, sub c, onder 6, toegevoegd dat de ontsluiting dient te zijn gelegen op ten minste 100 meter van de De Boelelaan.</p>
<p>g.</p>	<p>Artikel 3.1 en 3.2</p> <p>i. Artikellid 3.2, sub b, maakt 2 laags 100% bebouwing in het groen mogelijk. Dit is verwarrend, ongewenst en nadelig voor mogelijke voet- en fietspaden.</p> <p>ii. Verzocht wordt artikellid 3.1, sub h en i, en de bijbehorende tekst in artikellid 3.2, te schrappen.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. In de betreffende bepaling is opgenomen dat de bebouwing uitsluitend mag worden opgericht onder het maaiveld. Van enig gevolg voor mogelijke voet- of fietspaden is dan ook geen sprake. Zoals uit de artikelgewijze toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 16.5, onder het kopje 'Artikel 3 Groen') blijkt, gaat het bovendien om een reeds bestaande</p>

		<p>situatie. Er is geen aanleiding tot aanpassing van de betreffende regeling.</p> <p>ii. De in artikellid 3.1, sub h en i, genoemde functies, zijn die functies die in de bebouwing onder maaiveld worden toegestaan. Dit is overeenkomstig het bestaand gebruik. Er is geen aanleiding tot aanpassing van de betreffende regeling.</p>
h.	<p>Artikel 4.1: Omvang functies Verzocht wordt de omvang van functies als genoemd in artikellid 4.1, sub b t/m l te beperken. Reden is dat de genoemde ondergeschikte functies nu ongewis zijn en een beperking van de omvang ontbreekt.</p>	<p>Beantwoording In artikellid 4.1, sub b tot en met g, worden direct bij het VUmc of daaraan ondersteunend zijnde functies mogelijk gemaakt. Er is geen enkele ruimtelijke noodzaak om deze functies in omvang nader in te perken. Een beperking zou daarentegen wel ten koste gaan van de functionaliteit van het VUmc. De functies welke worden mogelijk gemaakt in artikellid 4.1, sub h tot en met k, zijn functies die complementair zijn aan het VUmc (zie ook paragraaf 16.5 van de toelichting van het bestemmingsplan, onder het kopje 'Artikel 4 Maatschappelijk'). Deze functies zijn middels artikellid 4.5, sub f, gemaximaliseerd op gezamenlijk 5.000 m² bvo. Er is wat dat betreft dus reeds een beperking van de omvang opgenomen. De functies zoals genoemd in artikellid 4.1, sub l, zijn overeenkomstig de bestaande situatie mogelijk gemaakt. Er is geen aanleiding tot aanpassing van de betreffende regeling.</p>
i.	<p>Artikel 4.1: Omvang functies Artikellid 4.1, sub n, sluit bovengronds parkeren ook op de begane grond niet uit en laat ook de omvang ongewis. Parkeren dient uitsluitend ondergronds te zijn.</p>	<p>Beantwoording In artikel 18, sub c, onder 1, is voor de gronden die vallen onder artikel 4 en artikel 12 geregeld dat parkeren uitsluitend ondergronds plaats mag vinden. Parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren in de vorm van op- en afhalen en taxistandplaatsen is daarvan uitgezonderd. Verder is in artikel 18, sub c, onder 2 tot en met 6 een aantal regels gesteld ten aanzien van de omvang van het parkeren. In het bestemmingsplan is dus reeds in het gevraagde voorzien. Er is geen aanleiding tot aanpassing van de betreffende regeling.</p>
j.	<p>Artikel 5.1: regeling zorgtuin i. De omschrijving van artikellid 5.1, sub a, met 'een (openbaar toegankelijke) tuin, met inbegrip van een zorgtuin' is vreemd. Een zorgtuin is</p>	<p>Beantwoording i. De constatering dat er een dubbeling in zit, is juist. De bepaling van artikellid 5.1, sub a, is aangepast. In paragraaf 4.3.1</p>

	<p>overeenkomstig de begripsbepaling een 'openbaar toegankelijke binnentuin VUmc'. Bij deze het verzoek om een eenduidige omschrijving, waarbij het verschil tussen "tuin" en "binnentuin" (is er ook een buitentuin?) helder is.</p> <p>ii. Het plan dient duidelijk te duiden welke openbare route voor de toegankelijkheid zorgt zoals een doorgaande route tussen Amstelveenseweg en de VU. Verzocht wordt een openbare route tussen de tuin, de Amstelveenseweg en de Van der Boechorststraat toe te voegen om vorm te geven aan de openbare tuintoegankelijkheid.</p>	<p>van de toelichting van het bestemmingsplan is voldoende toegelicht wat ermee wordt bedoeld.</p> <p>ii. De publieke toegankelijkheid is in de functie zelf opgenomen, en daarmee juridisch bepaald. Zowel langs de zijde van de Amstelveenseweg, als vanuit de Boechorststraat, is de ruimte voor het toegankelijk maken gecreëerd door het realiseren van gebouwen niet mogelijk te maken. Aan de zijde van de Van der Boechorststraat is er een mogelijkheid wel bebouwing te realiseren via een binnenplanse afwijkingmogelijkheid. Een van de criteria daarbij is de publieke toegankelijkheid van de zorgtuin (zie artikellid 4.4, sub a).</p> <p>Het bestemmingsplan heeft daarmee voldoende waarborgen om de publieke toegankelijkheid zeker te stellen. Er is geen aanleiding tot aanpassing op van het bestemmingsplan op dit punt.</p> <p>Artikel 5, lid 5.1, sub a, is naar aanleiding van de zienswijze aangepast.</p>
<p>k.</p>	<p>Artikel 5: omvang kapel De omvang van het bouwsel in artikellid 5.1, sub b, is onbeperkt en kan de tuin overheersen. Verzocht wordt dit artikel te schrappen.</p>	<p>Beantwoording In de bouwregels (artikel 5, lid 5.2) worden de bouwmogelijkheden beperkt. In het ontwerp werden slechts regels gesteld ten aanzien van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Gebouwen waren niet bij direct recht, maar via een ontheffingsmogelijkheid toegestaan. Het betreffende artikel is aangepast, in die zin lid 5.2 is bepaald dat mag worden gebouwd met een maximum oppervlak van 50m². Ten behoeve van de kapel, maar bijvoorbeeld ook voor kassen, was reeds een afwijkingmogelijkheid opgenomen die voorziet in meer bebouwing. Dat biedt de mogelijkheid om bij grootschaliger bebouwing een nadere afweging te maken over de situering. Deze afwijkingmogelijkheid was reeds in het ontwerp opgenomen in de algemene ontheffingsregels. De reden om de afwijkingmogelijkheid niet op te nemen in artikel 5 maar in de algemene afwijkingsregels is dat de kapel mogelijk is binnen zowel de gronden met de bestemming 'Tuin' als binnen de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk – voorlopig'. In artikel 19, sub a, onder 3 en 4, zijn maxima opgenomen ten aanzien van oppervlak en</p>

		hoogte van de kapel. Artikel 5, lid 5.2 is naar aanleiding van de zienswijze aangepast.
I.	Artikel 12 i. Verzocht wordt artikel 12 te schrappen. Een bestemmingsplan geldt voor 10 jaar en dus is een bestemming voor 5 jaar strijdig. ii. Bovendien is ongemotiveerd waarom tijdelijk bovengronds parkeren in onbekende vorm en omvang moet worden toegestaan. iii. Zonodig kan met een tijdelijke ontheffing gebruikt worden.	Beantwoording i. Bij een bestemmingsplan kunnen op grond van artikel 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening voorlopige bestemmingen worden aangewezen, en met het oog daarop voorlopige regels worden gegeven. Daarbij is bepaald dat een voorlopige bestemming geldt voor een daarbij te stellen termijn van maximaal vijf jaar. Artikel 12 is in overeenstemming met het bepaalde in de wet en geeft daaraan uitvoering. ii. Zoals bij de beantwoording onder h is aangegeven zijn in artikel 18, sub c, onder 1 tot en met 7, ten aanzien van parkeren regels gesteld voor de gronden als bedoeld in artikel 4 en artikel 12. Parkeren is uitsluitend onder maaiveld toegestaan, met inachtneming van de daar gestelde maxima. iii. De voorlopige bestemming regelt een bestaande situatie, die middels een tijdelijke vrijstelling is vergund. Deze kan na afloop van de gestelde termijn niet nogmaals tijdelijk worden vergund, behalve op grond van een voorlopige bestemming. Er is geen aanleiding tot aanpassing van de betreffende regeling.

Adressant 2: Vereniging parken Buitenveldert, Actiegroep behoud Hortus VU

<p>Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.</p>		
<p>Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.</p>		
a.	<p>i. De Vereniging en de Actiegroep proberen een prominente plaats op het huidige Hortus-terrein bij de VU te behouden voor de Hortus Botanicus VU. Begrepen wordt dat er grote geldstromen gemoed zijn met de ontwikkeling van de gronden van de VU. Daarmee rekening houdend is het mogelijk een opzienbarende hortus op een deel van de huidige locatie in stand te houden door daarnaast verticaal te gaan langs de gebouwen en horizontaal over de daken. Een dergelijk compromis heeft ook andere voordelen zoals besparing van energie, trendy uitstraling, zwaar gesubsidieerde realisatie van dakbeplanting vanwege de waterabsorptie, iets positiefs voor de omgeving die al jaren lijdt onder de lawaaierige bouweffecten, etc. etc.</p> <p>ii. De stadsdeelportefeuillehouder heeft te kennen gegeven dat er geen obstakels in het bestemmingsplan zijn tegen realisatie van deze wensen. Een positievere benadering, met concrete aanwijzingen in het bestemmingsplan om een opzet als het door voorgestelde compromis te garanderen, is echter wenselijk.</p> <p>iii. De stadsdeelraad heeft als overheidsorgaan reeds een visie hierop gegeven, zodat het de centrale stad zou sieren rekening te houden met deze lokale wensen (bijgevoegd is een 25 november 2008 aangenomen motie (nr. 55) van de stadsdeelraad, ertoe strekkend het dagelijks bestuur op te dragen alles in het werk te stellen de hortus op de huidige plaats te behouden.).</p> <p>iv. Om deze redenen verzoek ik u in het bestemmingsplan incentives op te nemen ter realisatie van de op 25 november 2008 aangenomen motie</p>	<p>i. Zoals ook in de Nota van Beantwoording Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (door de gemeenteraad vastgesteld 16 februari 2011) is aangegeven wordt de waarde van de hortus onderkend. Daarnaast is er echter het belang van uitbreiding van het VUmc. In het ontwerp voor de uitbreiding van het ziekenhuis wordt rekening gehouden met de kwaliteiten die de hortus voor de buurt heeft. Een zorgtuin in het midden van het complex neemt deze functie over. Op lange termijn wil de VU de groenbelevingsfunctie verplaatsen naar de geplande zorgtuin van VUmc en naar andere locaties op de (nieuwe) campus. Daarbij wordt gestreefd naar een goede groene invulling in het gebied en in de openbaar toegankelijke zorgtuin VUmc die in kwaliteit tenminste vergelijkbaar is met de hortus. De ideeën zoals in de zienswijze geopperd kunnen bij de verdere ideevorming daarover worden betrokken, en worden als zodanig meegegeven aan de VU. De wijze waarop daaraan door de VU uiteindelijk invulling wordt gegeven, valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.</p> <p>ii. Zoals onder i aangegeven valt het niet binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan om over de concrete inrichting van de zorgtuin vergaande aanwijzingen te geven in de planregels.</p> <p>iii. Aan de motie van de stadsdeelraad is bij vaststelling van het uitvoeringsbesluit invulling gegeven door aan te geven dat in het bestemmingsplan zal worden opgenomen dat de zogenoemde zorgtuin groen en openbaar toegankelijk moet blijven. In het bestemmingsplan wordt hierin voorzien. VU zal vervolgens een deel van de collectie van de hortus daarin onderbrengen.</p> <p>iv. Het bestemmingsplan bevat een dusdanige regeling dat binnen de juridische mogelijkheden die een</p>

	en het door ons voorgestelde compromis.	bestemmingsplan biedt maximaal wordt voorzien in het bewerkstelligen van een openbaar toegankelijke zorgtuin. Overigens blijkt ook niet uit de zienswijze dat de opgenomen regeling onvoldoende zou zijn.
--	---	---

Adressant 3: WTC Amsterdam

Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.		
a.	<p>Algemeen</p> <p>i. Het MER ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan. WTC Amsterdam kan zich niet vinden in de conclusies van de onderzoeken op het gebied van verkeer, vervoer en bereikbaarheid. De conclusie dat het effect van de voorgenomen projecten op (de doorstroming van) het verkeer beperkt is en niet aan de uitvoering van die projecten in de weg staat is onjuist.</p> <p>ii. De verkeersstructuur die in de Visie Zuidas 2007 is voorzien zal volgens het MER de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkelingen kunnen verwerken. Die conclusie is te optimistisch en onjuist.</p> <p>iii. Bovendien is belangrijke en essentiële informatie buiten beschouwing gelaten.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De gemeente de constatering zoals naar voren gebracht niet.</p> <p>Daartoe in de gelegenheid gesteld heeft ook de Commissie voor de milieueffectrapportage geoordeeld de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is.</p> <p>Op grond van de hierna volgende beantwoording wordt op deze plaats volstaan met op te merken dat de constatering en conclusies niet worden gedeeld.</p>
b.	<p>i. Voor de aantrekkelijkheid en de verhuurbaarheid van het WTC-complex is van essentieel belang dat het complex goed bereikbaar is. Op zichzelf is de Zuidas wat dat betreft een hele goede locatie, zowel qua openbaar vervoer als op het gebied van de auto.</p> <p>ii. WTC Amsterdam heeft zorg over de bereikbaarheid van het WTC-complex. Nu al zijn er belangrijke knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar de A10. De uitvoering van nieuwe plannen voor de Zuidas in de komende jaren zullen zorgen voor een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen in het gebied, voor een toename van het aantal knelpunten én voor een verergering daarvan.</p> <p>iii. De gemeente Amsterdam onderkent dit en is voornemens een aantal maatregelen te treffen. WTC Amsterdam denkt echter dat deze maatregelen onvoldoende zullen zijn en vreest dat de bereikbaarheid van de Zuidas, en het WTC-complex in</p>	<p>i. De keuze voor de verdere ontwikkeling van de Zuidas is mede bepaald door de zeer goede, multimodale bereikbaarheid. Het behoud van deze bereikbaarheid, inclusief een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer, is in de visie van de Gemeente essentieel.</p> <p>Daarbij moet worden opgemerkt dat een goede bereikbaarheid moet worden gezien in samenhang met de aard van het project. De Zuidas kenmerkt zich door een hoogstedelijk centrum milieu, waarin gewoond en gewerkt wordt en waarin wordt voorzien in een breed palet aan voorzieningen. Dit milieu genereert uit haar aard verkeersbewegingen op het binnenstedelijk netwerk. En dat betekent dat het op momenten druk zal zijn. De Gemeente is van mening, ook gelet op de uitstekende bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer en de fiets, dat de doorstroming van het autoverkeer op het binnenstedelijk netwerk aanvaardbaar is en dat er voldoende mogelijkheden (ook in fysieke zin) zijn om te verwachten knelpunten op te lossen.</p> <p>ii. De gemeente heeft de zorgen van onder</p>

	<p>het bijzonder, in de komende jaren onaanvaardbaar zal afnemen.</p>	<p>andere het WTC, die ook reeds eerder in regulier overleg naar voren zijn gebracht, onderkent, en draagt zorg voor een goede, blijvende bereikbaarheid van het gebied Zuidas, ook per auto. Middels een programmatische aanpak die rekening houdt met een reële gefaseerde ontwikkeling kan optimaal rekening worden gehouden met de te verwachten effecten. In dat kader wordt opgemerkt dat naar aanleiding van de uitkomsten van het MER de gemeente aanvullend verkeersonderzoek heeft gedaan en een Actieplan weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011 vastgesteld (gemeenteraad 14 juli 2011, Afd. 3A, nr. 155/563). Daarin is onderzoek gedaan naar het moment waarop een geprognosticeerd knelpunt daadwerkelijk dient te worden aangepakt. Dit hangt af van het moment waarop de maximale capaciteit wordt bereikt. Op basis van de fasering van de ontwikkeling van Zuidas kan een indicatie worden gegeven op welk moment aanpak van het kruispunt noodzakelijk is. In het Actieplan staan de te nemen maatregelen en een globale planning.</p> <p>iii. Voor de gemeenteraad was het van groot belang dat de verkeersontwikkeling periodiek wordt gemonitord. Op basis daarvan kunnen de gevolgen van de ontwikkelingen tijdig worden voorzien en eventueel benodigde maatregelen tijdig worden genomen. Het Actieplan voorziet hierin.</p>
<p>c.</p>	<p>Verkeersaantrekkende werking</p> <p>i. Het ontwerp bestemmingsplan VUmc voorziet in uitbreiding van programma. Aannemelijk is dat deze ontwikkeling een toename meebrengt van het aantal verkeersbewegingen van en naar de Zuidas.</p> <p>ii. De ontwikkeling VUmc hangt samen met de ontwikkelingen op de flanken van de Zuidas, maar ook met de andere ontwikkelingen op de Zuidas, waar nog een groot programma moet worden gerealiseerd. Dat programma voorziet in de bouw, op grote schaal, van woningen, kantoren en voorzieningen.</p> <p>iii. Op termijn zal bovendien het "ZuidasDok" worden ontwikkeld.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Deze constatering is juist. Om deze reden is de VUmc ontwikkeling betrokken in de Zuidasbrede verkeersonderzoeken.</p> <p>ii. Naast de ontwikkeling van VUmc en de VU, zoals ook opgenomen in het MER VU / VUmc (paragraaf 3.2) vind er tevens de zogenoemde Zuidas Flanken ontwikkeling plaats. Hiervoor is een aparte m.e.r.-procedure doorlopen (MER Zuidas – de Flanken). Ten aanzien van die aspecten die samenhangende effecten zouden kunnen hebben (o.a. verkeer) zijn de ontwikkelingen in samenhang bekeken. Deze ontwikkeling is dan ook betrokken bij (de onderzoeken in het kader van) de m.e.r. (zie m.n. deel B van het MER VU / VUmc (inhoudelijk gelijk aan deel B MER</p>

	<p>Daarvoor zal een aparte m.e.r.-procedure worden gestart.</p>	<p>Zuidas – de Flanken). Van andere ontwikkelingen op de Zuidas dan deze (uitgezonderd het ZuidasDok, zie onder iii), is geen sprake.</p> <p>iii. De constatering is juist. Inmiddels heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Aanpak ZuidasDok ter inzage gelegen.</p>
d.	<p>Ontwikkeling modal split</p> <p>i. Ondanks de toename van het verkeer verwacht de gemeente geen problemen met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer en de bereikbaarheid.</p> <p>ii. De belangrijkste reden daarvoor is de ontwikkeling van de modal split voor de Zuidas, zoals de gemeente die voor zich ziet. De toename van het verkeer zal volgens de gemeente worden opgevangen door het openbaar vervoer.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Deze constatering is niet juist. In verband met de bevindingen in het MER Zuidas – de Flanken met betrekking tot de verkeerskundige doorstroming in het gebied Zuidas is aanvullend onderzoek gedaan, op basis waarvan het Actieplan Weginfrastructuur is vastgesteld (zie onder b). De gemeente onderkent daarmee dat er zonder maatregelen een aantal knelpunten zal ontstaan, maar is van mening dat door het nemen van de in het actieplan voorgestelde maatregelen het optreden van deze (potentiële) knelpunten zal worden voorkomen.</p> <p>ii. De gemeente stelt dat de modal split naar verwachting verder zal veranderen, met een toenemend aandeel voor het openbaar vervoer. Los daarvan zullen er zoals onder i al gesteld wel maatregelen nodig zijn.</p>
e.	<p>Effecten bereikbaarheid</p> <p>i. Uit de verkeersstudie Zuidas 2011 en de verkeersstudie MER Flanken en VU / VUmc blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen zorgen voor een toename van 70 % in 2020 van de totale mobiliteit ten opzichte van 2010 voor verkeer gerelateerd aan de Zuidas (het aantal verplaatsingen met de Zuidas als herkomst of bestemming). Toch stelt de gemeente zich op het standpunt dat het effect hiervan op de bereikbaarheid beperkt is.</p> <p>ii. Ter onderbouwing van dit standpunt stelt de gemeente dat de stijging van de mobiliteit voor het grootste deel zal worden opgevangen door het openbaar vervoer. De verhouding tussen het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (fietsen, lopen) – de zogenaamde modal split - zal volgens de gemeente de komende tien jaar drastisch wijzigen ten gunste van het openbaar vervoer.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De constatering is juist. Zoals onder d reeds aangegeven neemt de mobiliteit wel toe, maar zijn de gevolgen voor de autobereikbaarheid beperkt vanwege de verwachte verdere wijziging in de modal split.</p> <p>ii. De verwachte ontwikkeling van de modal split volgt uit het gemeentelijk verkeer- en vervoermodel GENMOD. Inderdaad laat het model zien dat naar 2020 toe het gebruik van het openbaar vervoer, afgezet tegen met name het autogebruik, steeds verder toeneemt (paragraaf 3.2, Verkeersstudie Zuidas 2011).</p> <p>iii. De aannames in het specifiek op de Amsterdamse situatie toegesneden verkeer- en vervoermodel GENMOD zijn gebaseerd op verkeersgegevens die DIVV de afgelopen dertig jaar heeft verzameld door middel van onder meer verkeersstellingen. In het model worden voorts socio-economische gegevens ingevoerd, die bijvoorbeeld betrekking hebben op werkgelegenheid, volkshuisvesting, mobiliteit en</p>

	<p>iii. Deze aannname baseert de gemeente op vier (beleids)factoren: 1) invoering van hogere parkeertarieven, 2) invoering van het rekeningrijden, 3) locatiebeleid (het verkleinen van de kans op een parkeerplaats, met 20 %) en 4) verbetering van het openbaar vervoer.</p> <p>iv. WTC Amsterdam voorziet dat de door de gemeente gewenste ontwikkeling van de modal split zich niet zal voordoen om de hierna volgende redenen.</p>	<p>parkeertarieven. Ten slotte wordt GENMOD actueel gehouden doordat alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam steeds in het model worden verwerkt. Door middel van het GENMOD wordt de ontwikkeling van verkeersbewegingen in Amsterdam zo gedetailleerd mogelijk in kaart gebracht. Op deze manier biedt het model een methode om de toekomstige ontwikkeling van verkeersbewegingen met een zo groot mogelijke mate van betrouwbaarheid te berekenen.</p> <p>iv. Het dalend aandeel autogebruik is in overeenstemming met een algemene, langjarige trend. Als gevolg van het beleid om autogebruik van en naar Amsterdam te ontmoedigen, laten de verkeersstellingen van DIVV als sinds midden jaren '90 een dalend aandeel van het autoverkeer zien. Ondermeer aan de hand van deze gegevens kan DIVV voorspellen hoe het aandeel van het autoverkeer zich de komende jaren zal ontwikkelen. De verwachte daling van het aandeel autoverkeer in Zuidas is daarmee in lijn.</p>
<p>f.</p>	<p>Beleidsuitgangspunten Nu al blijkt dat essentiële beleidsfactoren aan verandering onderhevig zijn. Zo gaat het rekeningrijden voorlopig niet door. Dat brengt volgens de berekeningen van de gemeente meteen een toename in 2020 van 6 % extra autoverkeer met zich (zie de gevoeligheidsanalyse, pag. 21). Wie garandeert dat de andere beleidsuitgangspunten, bijvoorbeeld die op het gebied van parkeren, wel zullen worden doorgezet?</p>	<p>Beantwoording Dat het niet uitgesloten is dat bij de fasegewijze realisering van het programma voor Zuidas Flanken en VU/Umc onverhoopt andere of nieuwe knelpunten zullen ontstaan is juist. Dat kan nimmer worden uitgesloten. De gemeente zal, zoals hierboven onder b iii al aangegeven, de ontwikkelingen nauwgezet monitoren. Telkens opnieuw indien de monitoring daarom vraagt zal ten behoeve van ruimtelijke en infrastructurele besluiten nader verkeerskundig onderzoek plaatsvinden. De uitkomsten van dat verkeerskundig onderzoek zullen worden meegewogen in de besluitvorming. Tegen elk van de aldus te nemen besluiten staan telkens met voldoende rechtswaarborgen omklede bestuursrechtelijke procedures open. Niets belet het WTC voorts om in voorkomende gevallen aandacht te vragen voor in haar ogen ongunstige ontwikkelingen en daarover met de gemeente in overleg te treden. Het WTC is een belangrijke ingezetene van de Zuidas.</p>
<p>g.</p>	<p>Parkeernormering i. Beleid kan in de praktijk anders uitpakken. De bestuurlijk gewenste</p>	<p>Beantwoording i. Op de opmerking dat beleid in de praktijk anders uit kan pakken, is onder f reeds</p>

	<p>parkeerreductie van 20 % uit zich in het opnemen van maximale aantallen parkeerplaatsen voor bedrijven in bestemmingsplannen.</p> <p>ii. In de praktijk hebben de bedrijven meer parkeerplaatsen nodig dan volgens de norm toegelaten, en gebruiken zij die ook. Dit geldt ook voor WTC Amsterdam, dat een parkeergarage heeft maar voor zijn huurders op twee andere locaties extra parkeerplaatsen huurt.</p> <p>iii. De gemeente wijkt regelmatig zelf af van de beoogde parkeernorm, bijvoorbeeld door in het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West een ruimere norm te hanteren dan op grond van het locatiebeleid is toegestaan.</p> <p>iv. Het locatiebeleid kan dus niet zondermeer als belangrijke verklaring en onderbouwing van de door de gemeente voorgestane modal split worden gebruikt.</p>	<p>ingegaan.</p> <p>ii. Middels de regels wordt in bestemmingsplannen de normering voor parkeren geregeld. Wanneer niet in overeenstemming met die normering wordt gehandeld, is er sprake van strijdig gebruik. Voor zover er sprake is van elders gehuurde parkeerplaatsen wordt opgemerkt dat het daarbij gaat om bestaande parkeerplaatsen, die in het GenMod zijn opgenomen.</p> <p>iii. De bij het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West gemaakte afweging is in het kader van onderhavige besluitvorming niet aan de orde.</p> <p>iv. Om alle voorzieningen in de Zuidas goed bereikbaar te houden is het noodzakelijk om, naast goede voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer, het aantal autoverplaatsingen zo beperkt mogelijk te houden. Een strikt parkeerbeleid draagt daaraan bij.</p>
<p>h.</p>	<p>Parkeertarieven</p> <p>Het is de vraag of verhoging van parkeertarieven een grote invloed zal hebben op de keuze van deelnemers aan het verkeer. Dit geldt zeker in een gebied waar tophuren worden betaald en niet op de kleintjes hoeft te worden gelet. Geraadpleegde deskundigen van onderzoeksbureau Haskoning stellen zich op het standpunt dat de prijselasticiteit niet groot is. De kosten van de auto zullen de komende jaren afnemen terwijl de kosten van openbaar vervoer zullen toenemen (zie ook pag. 21 Deel B MER). Ook deze factoren zullen naar alle waarschijnlijkheid tot meer autogebruik leiden. Zij zijn door de gemeente niet in het onderzoek meegenomen.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>In de Verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmc van 17 januari 2011 en de Verkeersstudie Zuidas 2011 van 20 april 2011 is rekening gehouden met een stijging van de parkeerkosten. In 2020 zal dat tarief naar verwachting circa € 4,35 per uur bedragen, een stijging van circa 10% ten opzichte van 2010.</p> <p>Het parkeertarief speelt een rol in de keuze voor een bepaalde modaliteit. Hierbij maakt DIVV onderscheid tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locaties waar in het basisjaar (2007) al een parkeertarief geldt dat in de onderzochte periode wijzigt: als het parkeertarief toeneemt heeft dit een dempend effect op de gedragsveranderingen van het woon-werkverkeer; • Locaties waar in het basisjaar geen parkeertarief geldt maar in het toekomstjaar wel: het effect van het parkeertarief op het gedrag van het woon-werkverkeer wordt sterker ingeschat dan het verplaatsingsgedrag dat standaard in GenMod zit. <p>Het idee hierachter is dat de invoering van betaald parkeren in een gebied een groot effect heeft op de keuze op de vervoerwijze,</p>

		<p>maar dat een tariefsverhoging nog slechts een gering effect heeft (men is dan immers al gewend te moeten betalen). In zoverre gaan zowel DIVV als Royal Haskoning uit van een beperkte prijselasticiteit (gevoeligheid voor prijsverhogingen).</p> <p>De stelling van Royal Haskoning dat de in de Verkeersstudie Zuidas 2011 opgenomen prognose van de parkeertarieven een te grote toename laat zien op het gebruik van het openbaar vervoer is onjuist en berust op een verkeerde lezing van de Verkeersstudie.</p>
<p>i.</p>	<p>Toenemend autobezit en -gebruik Er zijn aanwijzingen zijn dat het autobezit en -gebruik juist zullen toenemen. Toegesplitst op de Zuidas heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente zelf berekend dat het gemiddelde autobezit in het Zuidasgebied tot 2020 met 45 % toeneemt (zie de basisgegevens Verkeersprognoses). Het bezit van een auto verkleint de kans op gebruik van het openbaar vervoer.</p>	<p>Beantwoording Het autobezit wordt in het GenMod en het LocMod betrokken. Het wordt gebruikt bij de berekening van de kans dat een bepaalde vervoerwijze wordt gekozen. Naarmate het autobezit hoger is, is de kans groter dat de auto als vervoermiddel wordt gekozen. Het is op zichzelf juist dat in meer recente verkeersstudies rekening wordt gehouden met een mogelijke verdere stijging van het autobezit. Uiteraard wordt bij een verkeersstudie uitgegaan van de op dat moment beschikbare gegevens en prognoses. Overigens bevatten de in het MER gebruikte gegevens een worst-case scenario. In die zin bevatten zij een overschatting van de werkelijkheid. Dit benadrukt tegelijkertijd het belang van een reguliere monitoring zoals de Zuidas die kent, en de mogelijkheid om op basis daarvan bij te sturen.</p>
<p>j.</p>	<p>Verbetering autonetwerk</p> <p>i. Behalve het openbaar vervoer wordt ook het - bovenlokale - autonetwerk verbeterd. Deze ontwikkelingen worden in de verkeersstudies wel genoemd, maar er wordt geen enkele consequentie aan verbonden.</p> <p>ii. Het is aannemelijk dat ook deze ontwikkelingen van invloed zullen zijn op de (voor)keuze die gebruikers van de Zuidas in de toekomst zullen maken. Waarom zou bij infrastructurele verbeteringen voor zowel de auto als het openbaar vervoer de verhouding tussen die twee ten gunste van het openbaar vervoer veranderen?</p> <p>iii. In dit verband is bovendien maar de vraag of het onderscheid dat de gemeente bij het vaststellen van de modal split maakt tussen huidige</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. In de Verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmc zijn de te verwachten ontwikkelingen van het autonetwerk en de infrastructuur van het openbaar vervoer beschreven. Hoofdstuk 2 van de Verkeersstudie Zuidas 2011 bevat het meest recente overzicht van de ontwikkeling van het autonetwerk rond Amsterdam voor 2015 en 2020. Ten aanzien van alle ontwikkelingen geldt hetzij dat deze in uitvoering zijn hetzij dat daarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent dat er een grote mate van zekerheid is dat de verwachte ontwikkeling zich inderdaad in de verwachte periode zal voordoen. In het GenMod en LocMod zijn beide soorten ontwikkelingen (auto en openbaar vervoer) meegewogen.</p> <p>ii. Het effect van deze ontwikkelingen (auto</p>

	<p>gebruikers van de Zuidas, die niet meer te beïnvloeden zouden zijn in hun keuze voor een vervoermiddel en nieuwe gebruikers, bij wie dat wel zou kunnen, zo duidelijk is. Waarom zouden er niet mensen zijn die nu kiezen voor het openbaar vervoer maar met de verbetering van het wegennet richting Amsterdam een andere keuze gaan maken?</p>	<p>en openbaar vervoer) op de modal split komt tot stand door het totaal van de effecten van de verbeteringen op de reistijden en laat zich het beste vergelijken met een weegschaal waarbij zich aan de ene kant de reistijd via het autonetwerk bevindt en aan de andere kant de reistijd via de infrastructuur van het openbaar vervoer. De uitkomst van GenMod en LocMod is in dit geval dat de effecten van ontwikkelingen van het openbaar vervoer uiteindelijk meer gewicht in de schaal leggen dan de effecten van de ontwikkelingen van het autonetwerk.</p> <p>iii. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt opgemerkt dat nieuwe verplaatsingen vooral met het openbaar vervoer worden gemaakt. Dit verklaart mede waarom het aandeel van het openbaar vervoer toeneemt. Het is echter niet zo dat deze verschuiving naar het openbaar vervoer geheel voor rekening komt van de nieuwe ontwikkelingen en dat de modal split van de bestaande ritten niet wijzigt, zoals gesteld wordt in de contra expertise. De modal split wijzigt in 2015 en 2020 ook zonder dat er ontwikkelingen plaatsvinden binnen de Zuidas (=autonome situatie), zoals ook blijkt uit figuur 4 van de Verkeersstudie Zuidas 2011. Dit is te zien aan de verschillen in de modal split als gekeken wordt naar 2010, 2015 autonoom en 2020 autonoom. De conclusie die Haskoming in paragraaf 2.2.2 van de contra-expertise trekt ten aanzien van de modal split voor nieuwe ritten is onjuist.</p>
<p>k.</p>	<p>Verkeersrapporten onvolledig</p> <p>i. Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat de verkeersrapporten van de gemeente onvolledig zijn, en dat onvoldoende duidelijk wordt welke invloedsfactoren in welke mate verantwoordelijk zijn voor het hoge aantal OV-ritten dat de gemeente voorziet.</p> <p>ii. Een van de redenen waarom het zo belangrijk is om te zorgen dat de modal split goed is onderzocht en onderbouwd is dat uit de gevoeligheidsanalyse van 20 april 2011 blijkt dat er drie extra knelpunten in het autonet op de</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Onder verwijzing naar de hiervoor opgenomen beantwoording moet worden geconcludeerd dat de onderzoeken volledig en voldoende duidelijk zijn, en ter onderbouwing kunnen dienen van de besluitvorming over het bestemmingsplan.</p> <p>ii. In de gevoeligheidsanalyse zijn verschillende scenario's uitgewerkt die de effecten van veranderingen in de aannames van verkeersberekeningen in beeld brengen. Daarbij is gevarieerd in de aannames ten aanzien van invoering van kilometerheffing, het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Zuidas, en de mate</p>

	<p>Zuidas bijkomen wanneer het gebruik van het openbaar vervoer niet stijgt maar gelijk blijft ten opzichte van het gebruik van de auto. Bovendien zullen de al geïnventariseerde knelpunten onder nog grotere druk komen te staan.</p>	<p>van het OV-gebruik. Afhankelijk van welke variatie wordt ingevoerd in het verkeersmodel ontstaat er een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling dan wel een verslechtering. Waar het om gaat is de vraag of de gemeente van de aannames die leiden tot de verwachte wijzigingen van de modal split mag uitgaan. Gezien de ook door Royal Haskoning erkende kwaliteit van het model en de op de Zuidas toegespitste input is het antwoord daarop bevestigend. De twijfels van Royal Haskoning over de input worden niet gestaafd en kunnen er niet aan afdoen dat verweerders terecht van het eigen rapport zijn uitgegaan. Daarbij geldt dat in de verkeersrapporten een worst case scenario wordt beschreven (de fictie dat alle ontwikkelingen binnen de Zuidas plaatsvinden voor 2020). Reguliere monitoring maakt tussentijdse bijsturing mogelijk. Hiermee is een goede bereikbaarheid het best gewaarborgd.</p>
<p>I.</p>	<p>Relatie Zuidas DOK</p> <p>i. De ontwikkeling van het ZuidasDok is niet in het MER meegenomen. WTC Amsterdam vindt dit onbevredigend en is van mening dat de ontwikkeling van het Dok ook bij het verkeersonderzoek in het kader van deze m.e.r.-procedure had moeten worden betrokken. Beide projecten maken onderdeel van het project de Zuidas.</p> <p>ii. De ontsluiting van het ZuidasDok, zal, anders dan door de gemeente oorspronkelijk werd gesteld, naar alle waarschijnlijkheid niet rechtstreeks op de A10 kunnen plaatsvinden maar via het Zuidasgebied zelf gebeuren. Welke effecten dat heeft op de toch al hoge verkeersdruk in het gebied is niet duidelijk.</p> <p>iii. Niet duidelijk is hoe zal worden omgegaan met de overlast van het werkverkeer tijdens de aanleg van het ZuidasDok, die jarenlang zal duren.</p> <p>iv. Zonder een integrale benadering van de verkeersproblematiek is het risico op een onaantwoordbare afname van de bereikbaarheid in de visie van WTC Amsterdam (te) groot. Ook op</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De besluitvorming ten aanzien van het project ZuidasDok door het Rijk volgt op die van de Gemeente met betrekking tot de Flanken en VU/VUmc. Dat betekent dat de initiatiefnemer van het project ZuidasDok bij het opstellen van het MER voor dat project rekening houdt met de ontwikkeling van de Flanken en VU/VUmc als autonome situatie en niet andersom. Het MER zelf bevat ten aanzien van veel van de onderzochte aspecten een "doorkijk" naar ZuidasDok. Het project ZuidasDok concentreert zich op de zone van de infrabundel A10, spoor en metro. De ontwikkeling van de Flanken verandert daar niets aan. De ontwikkeling van de Flanken is dokonafhankelijk. Uitgangspunt is dat het ZuidasDok zelf zorg draagt voor haar eigen verkeersafwikkeling op een zodanige wijze dat het onderliggend wegennet zo min mogelijk wordt belast. Als referentiesituatie voor het planMER ZuidasDok dienen de plannen zoals weergegeven in het MER voor de Flanken.</p> <p>ii. Op dit moment worden diverse alternatieven onderzocht. Zienswijzen over hoe het ZuidasDok wel of niet zal</p>

	<p>dit punt is het m.e.r.-onderzoek derhalve onvolledig en onzorgvuldig geweest.</p>	<p>worden uitgevoerd kunnen in het kader van die procedure naar voren worden gebracht. Dit aspect zal worden betrokken in de onderbouwing van de te zijner tijd te nemen besluiten over het ZuidasDok.</p> <p>iii. In het kader van de m.e.r.-procedure voor ZuidasDok heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Aanpak ZuidasDok ter inzage gelegen. Hierover zijn onder andere zienswijzen naar voren gebracht waarin zorg wordt geuit over hinder tijdens de bouwperiode. In antwoord daarop onderkent het Rijk dat het bouwen gepaard zal gaan met een bepaalde mate van overlast. In het MER zal aandacht aan dit aspect zal worden besteed.</p> <p>iv. In het MER voor het ZuidasDok wordt uitgegaan van volledige realisatie van de Zuidas Flanken en VU / VUmc. Dit blijkt ook uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Aanpak ZuidasDok. Daarmee is dus sprake van een integrale benadering.</p>
<p>m.</p>	<p>Onderscheid voorzieningen In het onderzoek ontbreekt een onderscheid tussen de verschillende mogelijke overige voorzieningen die in het Zuidasgebied mogelijk zijn, terwijl dit van grote invloed kan zijn op de verkeersafwikkeling. Vanwege het feit dat nog niet duidelijk is welke voorzieningen er zullen komen is ervoor gekozen om uit te gaan van een parkeerbehoefte van 1 parkeerplaats per 100 m² (zie pag. 23 Deel B MER). Die norm is te laag. Retail en (grootschalige) detailhandel hebben bijvoorbeeld een veel hogere parkeerbehoefte en genereren veel bezoekersverkeer. Het is de vraag of enige uitsplitsing niet al mogelijk en noodzakelijk zou zijn. In ieder geval had het voor de hand gelegen om in de gevoeligheidsanalyse niet van zo'n lage parkeerbehoefte uit te gaan.</p>	<p>Beantwoording Ter toelichting op de door DIVV gevolgde werkwijze merken verweerders op dat DIVV in het MER, het Achtergrondrapport en de Verkeersstudies is uitgegaan van 2007 als basisjaar en ten aanzien van de autonome situatie prognoses zijn opgesteld voor 2010 en 2020. In het kader van het MER zijn vijf planalternatieven voor 2020 opgesteld en doorgerekend. Op basis hiervan zijn de verkeerscijfers voor kruispuntanalyses afgeleid. In de Verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmc van 17 januari 2011 zijn alle uitgangspunten getoond en zijn de resultaten van het verkeersonderzoek beschreven. In de latere Verkeersstudie Zuidas 2011 is ook de ontwikkeling in 2015 betrokken. Ten aanzien van de te realiseren programma's heeft DIVV gerekend met inwoners en arbeidsplaatsen. Daarbij is consequent uitgegaan van een gemiddeld oppervlak van 125 m² per woning en gemiddeld 1,7 inwoner per woning, gemiddeld 1 arbeidsplaats per 30 m² kantoor en gemiddeld 1 arbeidsplaats per 125 m² voorziening. Voor voorzieningen geldt dat in het verkeersmodel niet alleen rekening wordt gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de arbeidsplaatsen maar ook met die van bezoekersstromen. Voor hotels</p>

		<p>geldt dat er op basis van landelijke CROW kengetallen een vertaling is gemaakt van het aantal bedden naar invoergegevens, in dit geval een vertaling naar een aantal fictieve inwoners (feitelijk zijn het geen inwoners). Afhankelijk van het aantal sterren van een hotel en de omvang is een omrekenfactor per bed per inwoner gehanteerd. Het VUmc is op dezelfde manier gemodelleerd. Belangrijk hierbij is dat de productie en attractie van de voorzieningen gericht zijn op de avondspits en niet op etmaalintensiteiten. GenMod en LocMod zijn immers avondspitsmodellen. Bezoekers van overige voorzieningen zijn als arbeidsplaats gemodelleerd met een bezoekersaantrekkende werking. Bij de VU is het aantal studieplaatsen ook een relevante inputvariabele voor GenMod.</p> <p>Op deze wijze is uiteindelijk per deelgebied en per kavel binnen elk deelgebied uitgegaan van een programma en de daarbij behorende arbeidsplaatsen en/of inwoners. Daarnaast is rekening gehouden met het jaar van verwachte oplevering.</p>
<p>n.</p>	<p>Maatregelen Actieplan WTC Amsterdam is blij met het Actieplan weginfrastructuur van 17 mei 2011, dat door de gemeente is vastgesteld. De daarin voorgestelde maatregelen zijn nodig en nuttig. Er zijn echter twee problemen met het Actieplan:</p> <p>i. Het is niet uitgesloten dat er meer knelpunten zijn dan in het Actieplan aan de orde komen en dat de bestaande knelpunten ernstiger zullen zijn dan nu voorspeld. In ieder geval kan dit zonder nader, deugdelijk onderzoek niet worden uitgesloten. Met name als de modal split toch anders blijkt te zijn dan verondersteld zullen er extra, en ernstiger knelpunten zijn, zie de gevoeligheidsanalyse.</p> <p>ii. Het is niet gegarandeerd dat de geconstateerde knelpunten zullen zijn opgelost op het moment dat de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. In het geval van de ontwikkeling van de VU/VUmc is het belangrijkste knelpunt, voor zover nu kan worden vastgesteld, de zwaardere belasting van de De Boelelaan. De vraag is of artikel 7:35 Wet milieubeheer niet zou moeten worden toegepast. Op basis</p>	<p>Beantwoording Zoals in de beantwoording onder b is aangegeven dient het goed bereikbaar houden van de Zuidas het gemeenschappelijk belang van gemeente en gebruikers van het gebied. De gemeente is dan ook verheugd te kunnen constateren dat ook WTC Amsterdam blij is met het in dat kader vastgestelde Actieplan.</p> <p>Geconstateerd moet worden dat de Zuidasontwikkeling inclusief die van de Vrije Universiteit en het VU medisch centrum een lange doorlooptijd kent. Deze zal naar verwachting nog tenminste twintig jaar doorlopen. Gelet op deze gefaseerde ontwikkeling, is ook voor een gefaseerde besluitvorming gekozen.</p> <p>Bij de onderbouwing van de ruimtelijke besluiten moet de realiseerbaarheid van het eindbeeld in het oog worden gehouden, maar moet ook gekeken worden naar de effecten die tussentijds op kunnen treden als gevolg van realisatie van de afzonderlijke projecten. Middels een programmatische aanpak die uitgaat van een reële gefaseerde ontwikkeling kan optimaal rekening worden gehouden met de te verwachten effecten.</p> <p>i. Zoals onder andere onder f al is aangegeven en gelet op de lange ontwikkelingsduur en de gefaseerde</p>

	<p>daarvan kunnen in het bestemmingsplan voorwaarden worden opgenomen.</p> <p>iii. WTC Amsterdam verzoekt de gemeente ervoor zorg te dragen dat deze aspecten in de verdere bestemmingsplanprocedure worden betrokken.</p>	<p>aanpak is het niet uitgesloten dat bij de fasegewijze realisering van het programma voor Zuidas Flanken en VU/VUmc onverhoopt andere of nieuwe knelpunten zullen ontstaan is juist. De gemeente zal de ontwikkelingen nauwgezet monitoren. Telkens opnieuw indien de monitoring daarom vraagt zal ten behoeve van ruimtelijke en infrastructurele besluiten nader verkeerskundig onderzoek plaatsvinden.</p> <p>ii. Reeds op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad het Actieplan weginfrastructuur vastgesteld. Met de gekozen programmatische aanpak is voldoende verzekerd dat potentiële knelpunten tijdig zullen worden aangepast. Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen aan dit bestemmingsplan wordt daarom niet noodzakelijk geacht.</p> <p>iii. Zoals hiervoor aangegeven vindt er gefaseerde besluitvorming plaats. Daarbij zal de gemeente zoals reeds aangegeven de ontwikkelingen nauwgezet monitoren. Telkens opnieuw indien de monitoring daarom vraagt zal ten behoeve van ruimtelijke en infrastructurele besluiten nader verkeerskundig onderzoek plaatsvinden. De uitkomsten van dat verkeerskundig onderzoek zullen worden meegewogen in de besluitvorming.</p>
<p>Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.</p>		
<p>o.</p>	<p>Gebrekkige motivering De in het kader van de m.e.r.-procedure verrichte onderzoeken op het gebied van verkeer en vervoer naar de effecten van de uitvoering van het programma dat met het ontwerpbestemmingsplan VU / VUmc mogelijk wordt gemaakt zijn onvoldoende en onvoldoende zorgvuldig. Het MER vertoont zodanige gebreken dat ook het op het MER gebaseerde ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen.</p>	<p>Beantwoording Gelet op de hierboven staande puntsgewijze beantwoording van de zienswijzen wordt geconcludeerd dat de onderzoeken, het MER en daarmee het bestemmingsplan zorgvuldig tot stand zijn gekomen.</p>

Adressant 4: Bewonersplatform Zuidas

Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.		
Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.		
a.	Tervisielegging Bezwaar wordt gemaakt tegen terinzagelegging in de vakantieperiode, waardoor zorgvuldige inspraak wordt bemoeilijkt.	Beantwoording Gelet op de procedurele voortgang en het belang dat VUmc daarbij heeft, is er voor gekozen zo spoedig mogelijk na gereedkomen daarvan het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. Overigens heeft de kennisgeving plaatsgevonden voor aanvang van de schoolvakantie voor het basisonderwijs. Bovendien zijn diegenen die eerder in het kader van de m.e.r.-procedure een zienswijze naar voren hebben gebracht schriftelijk op de hoogte gesteld van de terinzagelegging. Ook adressant heeft in dat kader per brief van 15 juli 2011 samen met de samenvatting van het MER ook de kennisgeving schriftelijk ontvangen.
b.	Autoverkeer i. De bereikbaarheid van het VUmc per auto is van groot belang voor patiënten, bezoekers en medewerkers op incurante tijden. En natuurlijk ook voor ambulances. Er zijn nogal wat knelpunten die een goede doorstroming van het autoverkeer bemoeilijken. ii. Zowel de capaciteit ten opzichte van de intensiteit op de A10 Zuid en zijn op- en afritten als de kruispunten schieten daarbij tekort. Geschat wordt dat het verkeer op de De Boelelaan met 32% zal toenemen. iii. Er worden maatregelen genoemd om enkele kruispunten te verbeteren, waarbij de in- en uitritten van de parkeergarage voor het Westflankgebouw niet vermeld worden. Verzocht wordt maatregelen te nemen voor dit kruispunt. iv. Het in gebruik nemen van de parkeerinrit aan de van de Boechorststraat wordt aan beperkende maatregelen onderworpen, maar zou wel het	Beantwoording i. Het belang van een goede bereikbaarheid van het VUmc wordt onderschreven. Er is in dat kader inmiddels een actieplan door de gemeenteraad vastgesteld met als doel het tijdig aanpakken van optredende knelpunten. ii. Het actieplan voorziet in een programmatische aanpak. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt. Op- en afritten en de De Boelelaan zijn daarin betrokken. iii. De kruispunten die worden genoemd in paragraaf 6.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan en de geconstateerde noodzaak deze op termijn aan te passen, hebben betrekking op de algemene bereikbaarheid van de Zuidas. Daarnaast is er vanwege de in aanbouw zijnde Westflank een aanpassing nodig van Amstelveenseweg ter hoogte van de in- en uitrit daarvan. Het bestemmingsplan voorziet in de nodige aanpassing. Overigens is ten behoeve daarvan tevens

	<p>probleem voor de inrit van het Westflankgebouw kunnen verminderen.</p> <p>v. Om de doorstroming in de van de Boechorststraat te bevorderen stellen wij voor de in- en uitritten in de middenberm van deze straat aan te leggen.</p>	<p>een procedure voor een omgevingsvergunning gestart. De verzochte maatregelen zijn inmiddels in voorbereiding.</p> <p>iv. Er is onderzoek gedaan naar de wijze waarop de configuratie en ontsluiting van de parkeervoorzieningen het meest optimaal kan plaatsvinden (Verkeersonderzoek Masterplan VUmc, 25 maart 2011). De in de planregels vastgelegde aantallen zijn daarvan het resultaat.</p> <p>v. Ten behoeve van een goede verwerking van het verkeer op de Van der Boechorststraat, is in het uitvoeringsbesluit de geplande ontsluiting van de garages aangegeven op ruime afstand van de De Boelelaan. Het is niet gewenst dat deze te dicht op de De Boelelaan worden ontsloten. Een situering op ten minste 100 meter vanaf de De Boelelaan is voldoende om de door adressant gesignaleerde effecten te voorkomen. Mede vanwege deze zienswijze is aan artikel 18, sub c, onder 6, toegevoegd dat de ontsluiting dient te zijn gelegen op ten minste 100 meter van de De Boelelaan.</p>
<p>c.</p>	<p>Parkeren</p> <p>i. Het voorgestelde aantal parkeerplaatsen wordt niet onderbouwd door een berekening aan de hand van een gehanteerde norm. In het plan worden diverse normen weergegeven, maar berekeningen aan de hand van deze normen leiden niet tot het voorgenomen aantal.</p> <p>ii. Er wordt gesuggereerd dat het VUmc genoeg parkeerplaatsen heeft met dit aantal en dat geen behoefte zal bestaan aan medegebruik van de nog te ontwikkelen VU-plaatsen.</p> <p>iii. Gesteld wordt dat de parkeerplekken een openbaar toegankelijk karakter hebben (blz. 56), maar op blz. 55 wordt gesteld dat medewerkers moeten betalen voor parkeerplaatsen en dat studenten geen parkeerkaarten krijgen. Er worden echter geen maatregelen genoemd om oneigenlijk gebruik van de voor patiënten, bezoekers en medewerkers van het VUmc</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De normen die zijn opgenomen laten juist zien dat er een grote verscheidenheid aan algemene normen bestaat, die echter geen van allen goed toepasbaar zijn op de situatie van het VUmc. Om die reden is in samenwerking met VUmc, rekening houdend met de parkeerbehoefte zoals VUmc die kent, een totaalnorm bepaald.</p> <p>ii. Gelet op een raadsmotie is aangegeven is in paragraaf 6.2.4 dat hoewel dubbelgebruik van in een later stadium te realiseren parkeergelegenheid bij de VU niet onwenselijk is, maar dat met het bestemmingsplan op zich wordt voorzien in een adequaat aantal parkeerplaatsen voor het VUmc.</p> <p>iii. Het openbaar toegankelijk karakter van een parkeergelegenheid betekent niet dat deze gratis te gebruiken zijn. Medewerkers en studenten van het VUmc kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid, maar moeten daarvoor, uitzonderingen daargelaten, betalen. Doel van dit mobiliteitsbeleid van het VUmc is het stimuleren van gebruik</p>

	bestemde parkeerplaatsen te voorkomen.	van onder andere openbaar vervoer.
d.	<p>Openbaar vervoer</p> <p>i. Er wordt van uit gegaan dat de modal split zich zal ontwikkelen ten gunste van het openbaar vervoer. Het is van groot belang dat het voornemen om lijn 16 en/of 24 door te trekken naar Station Zuid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.</p> <p>ii. Dat de combinatie van groene trambaan en vrije busbaan niet mogelijk is, zou al bij de bespreking van deze motie in de Gemeenteraad vermeld moeten zijn.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Het doortrekken van de lijnen 16 en / of 24 is niet meegenomen in de verkeerskundige onderzoeken. Wel is het aannemelijk dat de op basis van verkeerskundig onderzoek verwachte verbetering van de modal split ten gunste van het openbaar vervoer verder doorzet wanneer ook deze ontwikkeling zal plaatsvinden. Deze ontwikkeling maakt echter geen onderdeel uit van de besluitvorming over het bestemmingsplan, noch van de motivering ervan.</p> <p>ii. De betreffende motie heeft betrekking op het gehele gebied Kenniskwartier. Voor delen van het Kenniskwartier is de motie wel uitvoerbaar, namelijk daar waar de trambaan niet tevens als busbaan fungeert. Voor zover mogelijk zal aan de motie uitvoering worden gegeven. Binnen het plangebied VUmc zal dit echter niet of nauwelijks mogelijk zijn.</p>
e.	<p>Langzaam verkeer</p> <p>i. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat de grootste stroom voetgangers vanaf Station Zuid zal komen. De Buitenveldertselaan is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Het bewonersplatform stelt dan ook voor vanaf Station Zuid een loopbrug over de Buitenveldertselaan te maken, zodat het oversteken van dit drukke kruispunt niet noodzakelijk is.</p> <p>ii. Niet vermeld wordt hoe de solitaire oversteekvoorziening op de De Boelelaan gerealiseerd wordt. Verzocht wordt rekening te houden met een ongelijkvloers karakter van deze oversteek.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De grootste stroom voetgangers zal vanaf station Zuid richting de VU lopen. De oversteekvoorziening bij het kruispunt Boelelaan – Buitenveldertselaan zal daarom ruim gedimensioneerd worden. Het bestemmingsplan biedt die mogelijkheid. Op de Boelelaan komen verschillende oversteekvoorzieningen bij de kruispunten en ter hoogte van de universiteit wordt een extra brede solitaire versteekvoorziening aangelegd. Langs de hoofdstructuur wordt voor trottoirs een minimale maat van 6 meter aangehouden. Uitgegaan wordt van de maaiveldstad. Middels bovengenoemde maatregelen wordt voorkomen dat loopbruggen aangelegd moeten worden op drukke kruispunten.</p> <p>ii. Ongebouwde oversteekplaatsen passen binnen de verschillende verkeersbestemmingen. Een nadere juridische regeling is niet nodig.</p>
f.	<p>Fietsparkeren</p> <p>i. De toename van het aantal fietsers brengt een grote parkeerbehoefte met zich mee. Verzocht wordt de fietsparkeerplekken zoveel mogelijk</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Het zoveel mogelijk in pandig realiseren van fietsparkeergelegenheid is, zoals ook aangegeven in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier, weliswaar beleid, maar</p>

	<p>in de gebouwen onder te brengen.</p> <p>ii. Tevens noopt het toenemende aantal bakfietsen en scooters tot extra parkeermogelijkheden voor deze voertuigen. Verzocht wordt hiervoor aparte plekken toe te wijzen.</p>	<p>geen verplichting. Er is dan ook geen juridische verplichting daartoe in het bestemmingsplan opgenomen.</p> <p>ii. Het past niet binnen de reikwijdte van een bestemmingsplan hierover regels te stellen. Bij de uitwerking van het gebied zal met de zienswijzen rekening worden gehouden.</p>
<p>g.</p>	<p>Water Door het schrappen van de gracht in de De Boelelaan zal een doodlopende tak ontstaan met stilstaand water. De noodzaak voor extra aandacht voor de waterkwaliteit wordt wel genoemd, maar aangedrongen wordt op een in dit bestemmingsplan vast te leggen oplossing.</p>	<p>Beantwoording Zoals uit paragraaf 12.2.3 blijkt wordt water in een breder perspectief bekeken dan alleen betrekking hebbend op het plangebied VUmc. Oplossingen die tot doel hebben de waterbergingscapaciteit en waterkwaliteit in het gebied worden gezocht op Kenniskwartier-breed en op Zuidasniveau. In het bestemmingsplan kunnen geen regels worden opgenomen die rechtstreeks betrekking hebben op de specifieke waterkwaliteit. Wel worden randvoorwaarden opgenomen die aan verbetering van de waterkwaliteit kunnen bijdragen. Voor zover van toepassing op het bestemmingsplan VUmc wordt daarin voorzien middels de bestemming 'Water'.</p>
<p>h.</p>	<p>Hortus</p> <p>i. De zin op blz. 28 over de maatschappelijke functie van de hortus heeft nadere toelichting.</p> <p>ii. Op blz. 29 wordt ingegaan op de inpassing van de functies van de hortus in het bestemmingsplan. Terecht wordt geconcludeerd dat de zorgtuin openbaar toegankelijk moet zijn. Maar in de laatste alinea van par. 4.2.2 wordt opgemerkt dat het noodzakelijk kan zijn dat het VUmc de ruimte tussen tuin en straat zou kunnen afsluiten. Dit lijkt strijdig met het uitgangspunt van een toegankelijke groenvoorziening. Verzocht wordt de toegankelijkheid van de tuin te waarborgen in dit bestemmingsplan.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De zin refereert aan de Notitie perspectief Hortus. Daarin wordt de maatschappelijke functie van de hortus gerelateerd aan het bieden van werkgelegenheid van vrijwilligers en de samenwerking met de reclassering. De samenwerking met de reclassering is inmiddels afgebouwd. Het werk wordt op dit moment vooral door 5 medewerkers en 20 vrijwilligers gedaan.</p> <p>ii. Het kan op termijn vanwege de functionaliteit van het VUmc wenselijk zijn de bebouwing ten noorden van de publiektoegankelijke toegang naar de zorgtuin te verbinden met de bebouwing ten zuiden ervan. Dit mag echter niet ten koste gaan van de toegankelijkheid van het publiek. Om die reden is een dergelijke verbinding niet bij direct recht mogelijk gemaakt, maar middels een binnenplanse afwijkingsvergunning. Voorwaarde voor het verlenen daarvan is dat de openbare toegankelijkheid middels een vrije, op begane grond niveau onbebouwde ruimte is gewaarborgd (zie artikel 4.4, sub a, van de planregels).</p>

Adressant 5: Wijkopbouwcentrum Bultenveldert

Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.		
Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.		
a.	Achterliggend beleid i. De volgende vigerende onderliggende stukken ontbreken: het Regionaal Verkeer en Vervoerplan 2009, de Verkeersvisie Zuidas 2011 en het Plan Schone Lucht voor Amsterdam. ii. Stadsregio Amsterdam werkt sinds kort met de Mobiliteitsscan. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan conform aan te passen.	Beantwoording i. Genoemde documenten bevatten algemeen beleid, en vormen een deel van het beleid dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan. Het voert echter te ver om alle beleidsdocumenten die betrekking hebben op dit bestemmingsplan als bijlage bij het bestemmingsplan te voegen. Genoemde documenten zijn, evenals overige relevante beleidsdocumenten via de daartoe geëigende kanalen beschikbaar voor inzage. Daarbij komt dat in de toelichting op de meest relevante beleidsdocumenten wordt ingegaan. ii. Het mobiliteitsvraagstuk is in het kader van dit bestemmingsplan benaderd aan de hand van de onderzoeken zoals genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij is sprake van een modelmatige benadering waarbij onder meer gebruik is gemaakt van telgegevens die een beeld geven van de feitelijke ontwikkelingen. Dit vormt een goede basis is om de bestemmingsplanregeling vast te stellen. Overigens heeft ook afstemming plaatsgevonden met de Stadsregio over de inhoudelijke zaken die aan de orde zijn in dit bestemmingsplan.
b.	Hogere waarden VUmc Voor een drietal locaties bij bebouwingsgedeelten van VUmc aan de De Boelelaan is vaststelling van hogere waarden Wet Geluidshinder gevraagd. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt.	Beantwoording Het voornemen tot vaststelling van hogere waarden vanwege reconstructie voor delen van de bestaande bebouwing van het VUmc doorloopt een eigen procedure, zoals die ook door adressant wordt genoemd. De zienswijze zal in het kader van die procedure worden afgehandeld.
c.	Begrenzing De begrenzing van het plan is onjuist, immers ook de Van der Boechorststraat en de Mahlerlaan vallen binnen het plan.	Beantwoording In zowel de kennisgeving als paragraaf 2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is de planbegrenzing aangegeven. Daarbij is wel gesteld dat het gaat om een globale begrenzing. Uit de ter inzage gelegde stukken, met name de plankaart, blijkt de

		daadwerkelijke plangrens. In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat delen van de Amstelveenseweg, Van der Boechorststraat en Gustav Mahlerlaan onderdeel uitmaken van het plangebied.
d.	Rijstroken Van der Boechorststraat Vijf rijstroken op de smalle Van der Boechorststraat, waardoor ook bussen rijden, is onverantwoord.	Beantwoording De van der Boechorststraat zal zoals ook reeds in het uitvoeringsbesluit aangegeven een herprofilering krijgen, waarbij voldoende ruimte voor de benodigde rijstroken zal worden vrijgemaakt. Bij het op de plankaart aangegeven aantal rijstroken zijn de in- en uitvoegstroken meegenomen.
e.	Verkeersveiligheid Rond het VUmc zal een groot veiligheidsrisico ontstaan omdat er veel te veel autoverkeer wordt toegelaten. Dit gebied zou alleen bereikbaar moeten zijn voor medici, verpleegkundig personeel, patiënten, hun bezoekers, hulpdiensten, fietsers en openbaar vervoer.	Beantwoording Met het aspect van verkeersveiligheid is en wordt bij de inrichtingsplannen voor de infrastructuur nadrukkelijk rekening gehouden. De weginfrastructuur is een belangrijke schakel in de multimodale bereikbaarheid van de Zuidas. Het alleen beschikbaar stellen van de weginfrastructuur voor uitsluitend de aangegeven doelgroepen is in dat kader niet wenselijk.
f.	Verkeersonderzoek i. Niet vergeten moet worden dat de VU ook gaat uitbreiden, inclusief voorzieningen in plinten, en dat Deloitte een groot kantoor wil bouwen op de huidige tramlus. Er zullen dus veel meer mensen en bewegingen plaatsvinden. ii. De aannames die DIVV heeft geformuleerd zijn veel te optimistisch en eigenlijk onverantwoord.	Beantwoording i. Met de ontwikkelingen in de omgeving is in de onderbouwende onderzoeken terdege rekening gehouden. In de aan verkeer gerelateerde onderzoeken onderzoeken is uitgegaan van de ontwikkeling van VUmc, VU, en de Zuidas flanken. ii. De aannames in het specifiek op de Amsterdamse situatie toegesneden verkeer- en vervoermodel GENMOD zijn gebaseerd op verkeersgegevens die DIVV de afgelopen dertig jaar heeft verzameld door middel van onder meer een grote hoeveelheid verkeersstellingen. In het model worden voorts socio-economische gegevens ingevoerd, die bijvoorbeeld betrekking hebben op werkgelegenheid, volkshuisvesting, mobiliteit en parkeertarieven. Ten slotte wordt GENMOD actueel gehouden doordat alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam steeds in het model worden verwerkt. Door middel van het GENMOD wordt de ontwikkeling van verkeersbewegingen in Amsterdam zo gedetailleerd mogelijk in kaart gebracht. Op deze manier biedt het model een methode om de toekomstige ontwikkeling van verkeersbewegingen met een zo groot mogelijke mate van

<p>g.</p>	<p>Verkeer en parkeren</p> <p>i. Gepleit wordt voor een parkeertransferium aan de Amstelveenseweg tegenover VUmc.</p> <p>ii. Voor het oversteken van de weg door parkeerders en reizigers vanaf het metrostation Amstelveenseweg zou een voetbrug moeten worden aangelegd.</p> <p>iii. De Gustav Mahlerlaan zou tussen de Buitenveldertselaan en de Amstelveenseweg beter geschikt moeten worden gemaakt voor fietsers, voetgangers, en parkeren van fietsen, brommers, scooters.</p> <p>iv. De parkeergarage van Deloitte dient uitsluitend toegankelijk te zijn via de Mahlerlaan.</p> <p>v. De De Boelelaan moet tussen Amstelveenseweg en de Buitenveldertselaan autoluw worden.</p>	<p>betrouwbaarheid te berekenen.</p> <p>Beantwoording</p> <p>i. Het bestemmingsplan voorziet in de parkeerbehoefte van VUmc binnen het plangebied. Het realiseren van een parkeertransferium is voor zover bedoeld ten behoeve van het VUmc, niet aan de orde.</p> <p>ii. Reizigers vanaf metrostation Amstelveenseweg kunnen vanaf het station rechtstreeks aan de oostzijde van de Amstelveenseweg uitstappen. Op de De Boelelaan komen verschillende oversteekvoorzieningen bij de kruispunten en ter hoogte van de universiteit wordt een extra brede solitaire versteekvoorziening aangelegd. Langs de hoofdstructuur wordt voor trottoirs een minimale maat van 6 meter aangehouden. Uitgegaan wordt van de maaiveldstad, en middels bovengenoemde maatregelen wordt voorkomen dat loopbruggen aangelegd moeten worden op drukke kruispunten.</p> <p>iii. De Gustav Mahlerlaan zal in de toekomst worden heringericht. Daarbij zal met alle gebruikers rekening worden gehouden.</p> <p>iv. De betreffende parkeergarage zal niet direct op de Gustav Mahlerlaan worden ontsloten, maar via een toerit vanaf de Gustav Mahlerlaan. Dit is geregeld in het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West.</p> <p>v. De De Boelelaan is een belangrijke ontsluitingsweg van het gehele Zuidas gebied. Het autoluw maken daarvan is gelet op de gewenste multimodale bereikbaarheid van de Zuidas niet wenselijk.</p>
<p>h.</p>	<p>Externe veiligheid</p> <p>Men is uitermate bezorgd over de externe veiligheid. Gepleit wordt voor het opstellen en testen van een rampenplan.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>Zoals uit paragraaf 9.3 van de toelichting van het bestemmingsplan blijkt, is er sprake van een afname van het groepsrisico vanwege de A10. Bovendien is er geen sprake van plaatsgebonden risico. Vanwege een aanwezige gasleiding is er wel sprake van een, zij het zeer geringe, toename van het groepsrisico. Ook hier geldt dat er geen sprake is van plaatsgebonden risico. Vanuit oogpunt van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen. Wel is de brandweer gevraagd om een advies. Met dit advies is in het bestemmingsplan rekening gehouden. Voor zover daartoe vanwege advisering van</p>

		<p>de regionale brandweer aanleiding bestaat, kunnen burgemeester en wethouders aan bouwvergunningen nadere eisen stellen. Het advies is tevens meegegeven aan VUmc.</p> <p>Wat betreft de suggestie voor het opstellen van een Rampenplan wordt opgemerkt dat VUmc desgevraagd heeft aangegeven te beschikken over een tweetal calamiteiten-/rampenplannen, te weten voor externe calamiteiten/rampen het ziekenhuisrampen opvangplan, 2011 (ZIROP), en voor interne calamiteiten het bedrijfsnoodplan versie 6.0, juni 2010 (BNP).</p>
i.	<p>Voorgestelde maatregelen</p> <p>i. Met onze bovengenoemde voorstellen worden de veiligheid en de luchtkwaliteit verbeterd en de geluidshinder verminderd.</p> <p>ii. Voor verbetering van de luchtkwaliteit zijn trouwens ook voldoende bomen aan de De Boelelaan nodig.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De voorgestelde maatregelen worden onder verwijzing naar de eerdere beantwoording niet overgenomen.</p> <p>ii. In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is aangegeven hoe de profielen van de verschillende wegen in het Kenniskwartier vorm zullen krijgen. Daaruit blijkt dat langs grote delen van de De Boelelaan, namelijk waar dat mogelijk is, bomen zullen worden geplant.</p>
j.	<p>De zorgtuin</p> <p>i. Meegedeeld wordt dat de zorgtuin zowel vanaf de Van de Boechhorststraat als vanaf de Amstelveenseweg openbaar toegankelijk zal zijn. Maar ook wordt gezegd dat de kans bestaat dat de toegang vanaf de De Boechhorststraat in de toekomst zal komen te vervallen. Daartegen wordt bezwaar gemaakt.</p> <p>ii. Het zou verstandiger zijn de zorgtuin te vestigen op het huidige terrein van de Hortus Botanicus en ook de naam te handhaven. Daarmee wordt tevens tegemoet gekomen aan de moties van raadsleden en de wensen van vele (internationale) bezoekers. Immers de maatschappelijke functie van de Hortus speelt een hele grote rol.</p> <p>iii. Donateurs hebben jarenlang financieel bijgedragen aan de kwaliteit en het onderhoud van de Hortus, dit in tegenstelling tot de VU, eigenaar van de Hortus. Er zou sprake zijn van grote kapitaalvernietiging en vernietiging van de bijzondere collecties die zijn opgebouwd.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Het kan op termijn vanwege de functionaliteit van het VUmc wenselijk zijn de bebouwing ten noorden van de publiektoegankelijke toegang naar de zorgtuin te verbinden met de bebouwing ten zuiden ervan. Dit mag echter niet ten koste gaan van de toegankelijkheid van het publiek. Om die reden is een dergelijke verbinding niet bij direct recht mogelijk gemaakt, maar middels een binnenplanse afwijkingsvergunning. Voorwaarde voor het verlenen daarvan is dat de openbare toegankelijkheid middels een vrije, op begane grond niveau onbebouwde ruimte is gewaarborgd (zie artikel 4.4, sub a, van de planregels).</p> <p>ii. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op het belang en de mogelijkheden van behoud van de hortus op de huidige locatie en in zijn huidige vorm. Gelet ook op de standpunten hierover van de VU, is dit niet realistisch. Daarbij genomen het belang dat gehecht wordt aan het bieden van uitbreidingsmogelijkheden voor het VUmc, is de keuze gemaakt voor nieuwbouwmogelijkheden op de huidige locatie van de hortus. Daarvoor in de plaats komt een zorgtuin. Het benoemen</p>

	<p>iv. Het Groeifonds Groen bestaat niet meer, maar er zijn nog wel groenmiddelen beschikbaar. Het zou mooi zijn indien Zuidas een financiële bijdrage zou leveren aan het in stand houden van de Hortus.</p>	<p>van de zorgtuin als hortus zou geen recht doen aan de functie, en een verkeerd beeld scheppen.</p> <p>iii. Deze financiële afweging is primair aan de VU. Deze heeft te kennen gegeven dat juist ook vanwege financiële overwegingen behoud van de hortus geen optie is.</p> <p>iv. Gelet ook op het bovenstaande wordt niet voorzien in handhaving van de hortus. Het beschikbaar stellen van gemeentelijke middelen ten behoeve van het behoud daarvan is dan ook niet aan de orde.</p>
<p>k.</p>	<p>Duurzaamheid</p> <p>i. Gepleit wordt voor een beperking van het gebruik van het Nieuwe Meer voor koeling van de Zuidas.</p> <p>ii. Wellicht kan in het plan worden opgenomen dat VUmc zoveel mogelijk zelfvoorzienend dient te zijn.</p> <p>iii. In het najaar van 2010 heeft er een toetsing plaatsgevonden aan de Beoordelingsrichtlijn Gebieden van de Dutch Green Building Council. De bedoeling is: het maximaal haalbare in duurzaamheid en de ontwikkeling te richten op de gezondheid en het geluk van de mens.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Koeling vanuit de Nieuwe Meer is alleen aan de orde voor het Zuidas gebied. Overigens is de wijze van koelen geen ruimtelijke kwestie maar een milieutechnische kwestie. Om die reden wordt e.e.a. niet geregeld in het bestemmingsplan maar langs de weg van de milieuvergunning.</p> <p>ii. Het al dan niet zelfvoorzienend zijn is evenmin een ruimtelijk relevant aspect en is daarom, zo men op dit punt al voorwaarden wil opleggen, niet opgenomen in het bestemmingsplan. Ten behoeve van duurzame ontwikkeling van het gebied worden andere middelen ingezet.</p> <p>iii. Kwaliteit en duurzaamheid zijn de weerslag van samenwerking tussen VU, VUmc, de gemeente en de andere stakeholders in het gebied. Concreet komt de samenwerking tot uiting in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een gedeelde visie op de duurzame ontwikkeling van het gebied, die zodra daartoe aanleiding is wordt geactualiseerd en die een flexibele en adaptieve invulling mogelijk maakt; • de wens om de denkkraft en de creativiteit van wetenschap en studenten te gebruiken voor de duurzame ontwikkeling; • de lange termijn doelstellingen die worden overeengekomen en vastgelegd; • een focus op een gegarandeerde en zekere energievoorziening voor de vitale functies in het gebied; • instrumenten die kunnen worden gebruikt om de duurzaamheid te

		<p>meten, zoals BREEAM voor gebiedsontwikkeling;</p> <ul style="list-style-type: none">• het streven naar het mengen van functies die niet alleen zorgen voor een levendigheid van het gebied, maar die het ook mogelijk maken om energieoverschotten te gebruiken om energietekorten op te vangen;• het periodiek vastleggen van de stand van zaken m.b.t. de duurzame ontwikkeling, zowel in financiële zin als in het gebruik van grondstoffen en energie en in de bijdrage aan de verbetering van de leefomgeving;• het onderkennen van de mogelijkheden die de ontwikkelingen hebben voor het onderwijs, het duurzame curriculum en de voorbeeldfunctie voor duurzame ontwikkeling elders.
I.	<p>Tervisielegging Betreurd wordt dat opnieuw belangrijke plannen in de vakantieperiode ter visie worden gelegd.</p>	<p>Beantwoording Gelet op de procedurele voortgang en het belang dat VUmc daarbij heeft, is er voor gekozen zo spoedig mogelijk na gereedkomen daarvan het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. Overigens heeft de kennisgeving plaatsgevonden voor aanvang van de schoolvakantie voor het basisonderwijs. Bovendien zijn diegenen die eerder in het kader van de m.e.r.-procedure een zienswijze naar voren hebben gebracht schriftelijk op de hoogte gesteld van de terinzagelegging. Ook adressant heeft in dat kader per brief van 15 juli 2011 samen met de samenvatting van het MER ook de kennisgeving schriftelijk ontvangen.</p>

Adressant 6: VvE de Lelle

<p>Zienswijzen over het milieueffectrapport Over het MER zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.</p>		
<p>Zienswijzen over het bestemmingsplan Over het bestemmingsplan zijn de volgende zienswijzen naar voren gebracht.</p>		<p>Niet ontvankelijk 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 hierna volgende inhoudelijk beantwoording ten overvloede, dan ook niet ontvankelijk.</p>
<p>a.</p>	<p>Gevolgde procedure Er worden kanttekeningen geplaatst bij de gevolgde procedure.</p>	<p>Beantwoording Hierop is in het begin van de Nota van beantwoording, bij de behandeling van de formele aspecten in het kader van de ontvankelijk, uitgebreid ingegaan op hetgeen door adressant naar voren is gebracht. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen. De procedure is op juiste wijze en zorgvuldig doorlopen.</p>
<p>b.</p>	<p>Verkeer</p> <p>i. Bereikbaarheid van het VUmc en het gebied is van groot belang voor zowel patiënten, bezoekers, medewerkers, alsook bewoners van het gebied en hun gasten, zowel tijdens de spitsuur als op incourante tijden. Er zijn nogal wat knelpunten die een goede doorstroming van het verkeer bemoeilijken. Zowel autoverkeer, fietsverkeer als OV nemen flink toe. Deze toename is al te zien in de plannen, maar in de afgelopen jaren ook al in realiteit. Helaas groeit de infrastructuur niet in balans met de leefvoorzieningen in het gebied.</p> <p>ii. Er worden wel maatregelen genoemd om enkele kruispunten te verbeteren, maar dat is totaal onvoldoende en eenzijdig.</p> <p>iii. Helaas zijn de voorgestelde plannen toch in meerderheid wat aanpassingen voor autoverkeer. Dat is volstrekt onvoldoende en oneerlijk voor andere gebruikers van het gebied.</p> <p>iv. Daarnaast wordt het (auto)verkeersprobleem verplaatst naar ander gedeeltes van het gebied.</p> <p>v. De ruimte en structuur van andere</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Het belang van een goede bereikbaarheid van het gebied wordt onderschreven. Er is in dat kader inmiddels een actieplan door de gemeenteraad vastgesteld met als doel het tijdig aanpakken van optredende knelpunten.</p> <p>ii. In het bestemmingsplan worden de randvoorwaarden geregeld zodat de noodzakelijke infrastructurale maatregelen kunnen worden genomen. Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de maatregelen gelet op de te verwachten verkeersstromen adequaat zijn.</p> <p>iii. De verkeerskundige knelpunten manifesteren zich met name op het autoverkeer. Bij de maatregelen die daarvoor zijn voorzien is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid voor andere verkeersstromen. Met de andere gebruikers van het gebied, zoals voetgangers en fietsers, is bij het ontwerp wel degelijk rekening gehouden.</p> <p>iv. In de verkeersstudie voor het MER en de aanvullende verkeersstudie 2011 en het actieplan is gekeken naar alle wegen en kruispunten in het plangebied en de omgeving. Met inachtneming van de te nemen maatregelen is de bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd.</p>

	<p>verkeerstromen als fietsverkeer, OV en voetgangers wordt niet evenredig of naar groeiende behoefte.</p>	<p>v. Zoals onder iii gesteld is hiermee in de verkeerskundige ontwerpen rekening gehouden.</p>
c.	<p>In/ uitrit VUmc Westflank</p> <p>i. De in- en uitritten van de parkeergarage voor het VUmc Westflankgebouw zijn in oorspronkelijke plannen en tekeningen niet cq niet juist vermeldt, en daarna wel vermeldt maar niet realistisch op bestaande situatie van wegen, woonwijk en fietspaden ingepast.</p> <p>ii. Verzocht wordt maatregelen te nemen voor dit kruispunt en op dit punt de bewoners actief te betrekken en blijven betrekken tot een fatsoenlijke en verantwoorde oplossing is gevonden.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Er is zowel in de procedure van het bestemmingsplan als in de omgevingsvergunningprocedure geen sprake geweest van eerdere plannen en tekeningen.</p> <p>ii. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met onder andere adressant 6. Er is een projectteam westflank opgestart dat in actieve samenwerking met bewoners en bedrijven kijkt naar de verdere uitwerking van dit kruispunt. Dit heeft geleid tot aanpassing van het verkeerskundig ontwerp. De omgevingsvergunning is inmiddels (op de betreffende punten gewijzigd) verleend. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming gebracht.</p>
d.	<p>Autoverkeer</p> <p>i. De bereikbaarheid van het VUmc per auto is van groot belang voor patiënten, bezoekers en medewerkers op incurante tijden. En natuurlijk ook voor ambulances. Er zijn nogal wat knelpunten die een goede doorstroming van het autoverkeer bemoeilijken. Dit komt onvoldoende terug in de dimensionering, inrichting en kruispunten-doorstroming van de plannen voor De Boelelaan.</p> <p>ii. Het in gebruik nemen van de parkeerinrit aan de van de Boechorststraat wordt aan beperkende maatregelen onderworpen, maar zou wel het probleem voor de inrit van het Westflankgebouw kunnen verminderen.</p> <p>iii. Om de doorstroming in de van de Boechorststraat te bevorderen stellen wij voor de in- en uitritten in de middenberm van deze straat aan te leggen.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De zienswijzen onder i, ii en iii zijn grotendeels gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 b, onder i, iv en v. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p> <p>Wat betreft de dimensionering, inrichting en kruispunten-doorstroming van de De Boelelaan wordt nogmaals opgemerkt dat hieraan in de verkeerskundige onderzoeken expliciet aandacht is besteed.</p>
e.	<p>Parkeren</p> <p>i. Het voorgestelde aantal</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De zienswijzen onder i, ii en iii zijn volledig</p>

	<p>parkeerplaatsen wordt niet onderbouwd door een berekening aan de hand van een gehanteerde norm. In het plan worden diverse normen weergegeven, maar berekeningen aan de hand van deze normen leiden niet tot het voorgenomen aantal.</p> <p>ii. Er wordt gesuggereerd dat het VUmc genoeg parkeerplaatsen heeft met dit aantal en dat geen behoefte zal bestaan aan medegebruik van de nog te ontwikkelen VU-plaatsen.</p> <p>iii. Gesteld wordt dat de parkeerplekken een openbaar toegankelijk karakter hebben (blz. 56), maar op blz. 55 wordt gesteld dat medewerkers moeten betalen voor parkeerplaatsen en dat studenten geen parkeerkaarten krijgen. Er worden echter geen maatregelen genoemd om oneigenlijk gebruik van de voor patiënten, bezoekers en medewerkers van het VUmc bestemde parkeerplaatsen te voorkomen.</p>	<p>gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 c. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p>
<p>f.</p>	<p>Openbaar vervoer</p> <p>i. Er wordt van uit gegaan dat de modal split zich zal ontwikkelen ten gunste van het openbaar vervoer. Het is van groot belang dat het voornemen om lijn 16 en/of 24 door te trekken naar Station Zuid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.</p> <p>ii. Dat de combinatie van groene trambaan en vrije busbaan niet mogelijk is, zou al bij de bespreking van deze motie in de Gemeenteraad vermeld moeten zijn.</p> <p>iii. In eerdere instantie is een motie hierover wel aangenomen, en nu moeten we constateren dat de plannen dusdanig zijn dat deze toch niet uitgevoerd wordt.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De zienswijzen onder i en ii zijn volledig gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 d. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p> <p>Wat betreft het gestelde onder iii wordt opgemerkt dat de motie voor zover mogelijk wordt uitgevoerd, maar dat dit gelet op het belang van dubbelgebruik van de trambaan niet altijd mogelijk is.</p>
<p>g.</p>	<p>Langzaam verkeer</p> <p>i. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat de grootste stroom voetgangers vanaf Station Zuid zal komen. De Buitenveldertselaan is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Het bewonersplatform stelt dan ook voor vanaf Station Zuid een loopbrug over de Buitenveldertselaan te maken, zodat het oversteken van dit drukke</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De zienswijzen zijn volledig gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 e. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p>

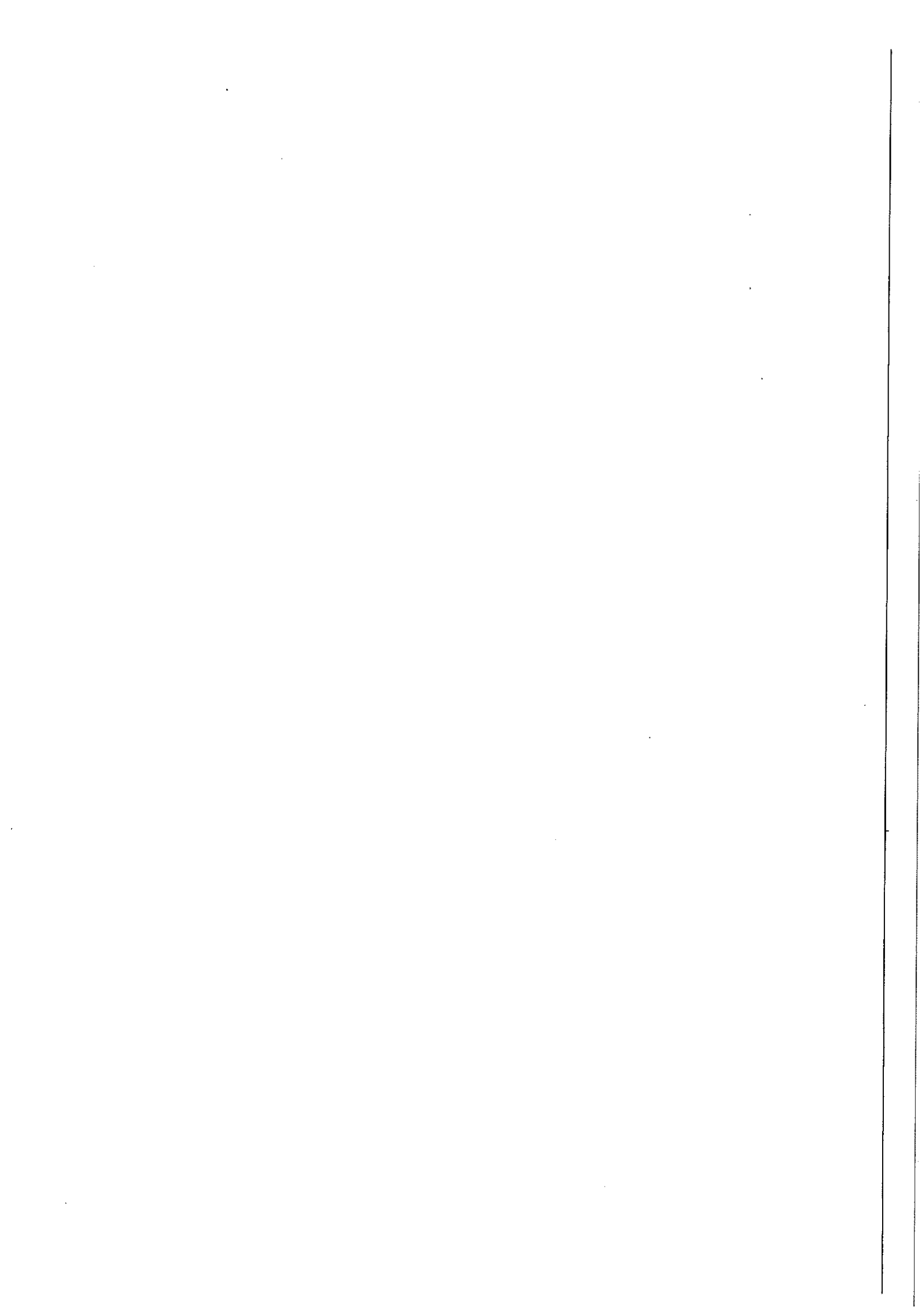
	<p>kruispunt niet noodzakelijk is.</p> <p>ii. Niet vermeld wordt hoe de solitaire oversteekvoorziening op de De Boelelaan gerealiseerd wordt. Verzocht wordt rekening te houden met een ongelijkvloers karakter van deze oversteek.</p>	
h.	<p>Fietsparkeren</p> <p>i. De toename van het aantal fietsers brengt een grote parkeerbehoefte met zich mee. Verzocht wordt de fietsparkeerplekken zoveel mogelijk in de gebouwen onder te brengen.</p> <p>ii. Tevens noopt het toenemende aantal bakfietsen en scooters tot extra parkeermogelijkheden voor deze voertuigen. Verzocht wordt hiervoor aparte plekken toe te wijzen.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>De zienswijzen zijn volledig gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 f. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p>
i.	<p>Water</p> <p>i. Door het schrappen van de gracht in de De Boelelaan zal een doodlopende tak ontstaan met stilstaand water. De noodzaak voor extra aandacht voor de waterkwaliteit wordt wel genoemd, maar aangedrongen wordt op een in dit bestemmingsplan vast te leggen oplossing.</p> <p>ii. Aangedrongen wordt op afdoende waterberging in het onderhavige plangebied.</p> <p>iii. Aangedrongen wordt op uitvoering van eerder toegezegde waterpartijen, voor multiple doeleinden – oa. ter verkoeling, verfraaiing en verhoging van de kwaliteit en waarde van het gebied. gewezen wordt op het onacceptabel 'weghalen' van in eerdere versies ingetekende waterpartij aan de westzijde van de gebouwen van het VUmc. Waterpartijen moeten dusdanig uitgevoerd dat die ook in verbinding staan met andere waterpartijen in het grotere gebied / naastgelegen plangebieden.</p> <p>iv. Het is toch niet te verantwoorden dat in Nederland, in Amsterdam, grachten en waterpartijen om geld, ruimtegebrek, of andere reden wegbezuinigd worden .</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. De zienswijze onder i is volledig gelijk aan die van het Bewonersplatform Zuidas, zoals opgenomen onder 4 g. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording aldaar.</p> <p>ii. De waterbergende capaciteit wordt gebied overstijgend aangepakt, zoals ook mag blijken uit het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. In hoofdstuk 12 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop ingegaan. Met deze gebiedsbrede aanpak is in het bestemmingsplan met de bestemming 'water' rekening gehouden.</p> <p>iii. Ten westen van het Westflank gebouw wordt een grote waterpartij gerealiseerd. Deze dient mede ter compensatie van gedempte waterdelen in Kenniskwartier. en dit alles is gedocumenteerd in de Zuidas Waterbalans.</p> <p>iv. Waternet en dienst Zuidas hebben het protocol Waterbalans Zuidas ondertekend. Het Protocol Waterbalans Zuidas is een manier om gezamenlijk goed overzicht te houden op de waterberging in Zuidas, en essentieel voor verantwoord waterbeheer tijdens een langdurig ruimtelijk ontwikkelingsproces met een grote dynamiek in ruimte en tijd. Met de toenemende verstedelijking van Zuidas is het van belang dat de waterberging in het watersysteem evenredig meegroeit. De waterbalans</p>

		<p>geeft inzicht in de huidige waterberging en staat centraal bij de vergunningverlening. Ruimtelijke veranderingen worden tot twee jaar vooruit opgenomen in de balans, potentiële knelpunten worden zo vroegtijdig gesignaleerd en opgelost. Met de ondertekening van het protocol door Waternet en Dienst Zuidas committeren beide partijen zich aan de werkafspraken.</p>
j.	<p>Geluidsoverlast</p> <p>i. In het ontwerp bestemmingsplan wordt voorgesteld de toegestane geluidsnormen voor woningen aan Amstelveenseweg 712-758C en 603-627 te verhogen.</p> <p>ii. Dit is volstrekt onacceptabel voor bewoners, en tast de leefomgeving aan, heeft invloed op nachtrust en gezondheid, en is bovendien financieel schadelijk omdat het de waarde van de woningen aanzienlijk vermindert.</p> <p>iii. Verzocht wordt met oplossingen te komen die de negatieve effecten volledig wegnemen en neutraliseren, of de plannen zo aan te passen dat de normen niet overschreden worden.</p> <p>iv. Aangegeven wordt de gemeente aansprakelijk te stellen voor de schade en gevolgen voor bewoners/omwonenden, en dat bij schade of niet naleven van gestelde normen niet zal worden nalaten hierin juridische stappen te ondernemen.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>Over de hogere waarden vanwege reconstructie heeft een apart ontwerp besluit ter inzage gelegen. In het bestemmingsplan wordt hierover slechts een toelichting gegeven. De zienswijze wordt beschouwd als een zienswijze op dat ontwerp besluit. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag voor het nemen van een besluit hogere waarden. Inmiddels heeft het college dit besluit genomen. In het besluit worden de overwegingen met betrekking tot de zienswijzen zowel voor wat betreft de ontvankelijkheid als ook inhoudelijk aangegeven. Het besluit is als bijlage bij de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan gevoegd.</p>
k.	<p>Fijn stof</p> <p>i. In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet afdoende ingegaan op de te verwachten concentraties fijnstof en in relatie daarmee uit te voeren maatregelen ter reductie, voor woningen aan Amstelveenseweg 712-758C en 603-627, en alle woningen aan Gaffelaarspad, Kotterpad en Schokkerpad.</p> <p>ii. Dit is volstrekt onacceptabel voor bewoners, en tast de leefomgeving aan, heeft invloed op nachtrust en gezondheid, en is bovendien ook financieel schadelijk omdat het de</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. In hoofdstuk 8 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de wettelijke kaders die er gelden ten aanzien van onder andere fijn stof.</p> <p>ii. Het project maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de normen worden overschreden. Voor deze gebieden zijn Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit (RSL's) opgesteld die</p>

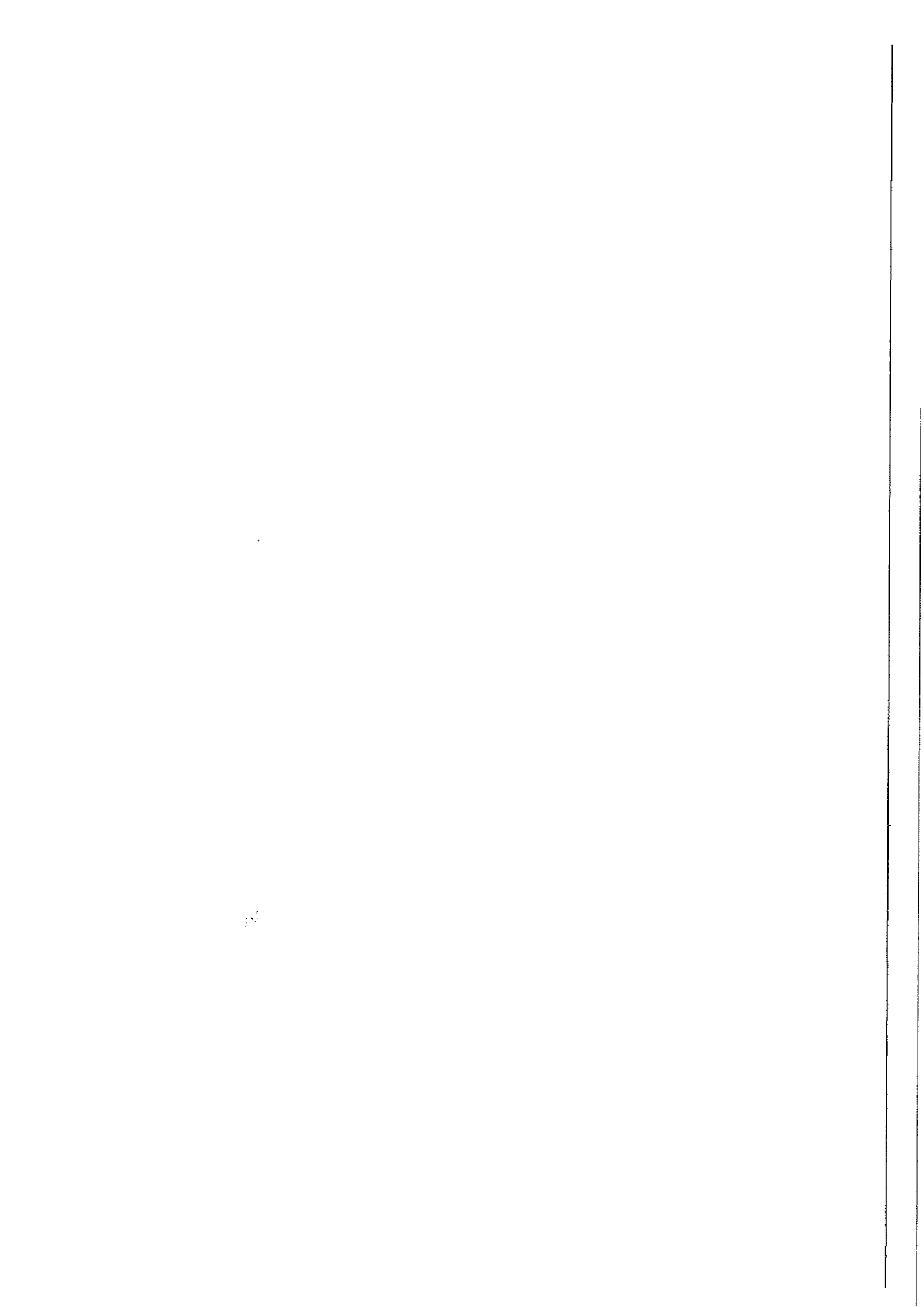
	<p>waarde van de woningen aanzienlijk vermindert. Verzocht wordt met oplossingen te komen die de negatieve effecten volledig wegnemen en neutraliseren, of de plannen zo aan te passen dat de huidige waarden niet hoger maar lager worden en binnen de wettelijke Nederlandse en Europese strengste normen wordt gebleven.</p> <p>iii. We stellen u hierbij direct en uitdrukkelijk aansprakelijk voor de schade en gevolgen, en zullen niet nalaten hierin juridische stappen te ondernemen.</p>	<p>samen met het nationale plan de basis vormen voor het NSL. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het betreft ruimtelijke, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties waarover de overheden de komende vijf jaar een besluit willen nemen.</p> <p>iii. Gebruikmaking van het NSL is conform de daarvoor geldende wettelijke bepalingen van de Wet milieubeheer. De zienswijze wordt verder voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>I.</p>	<p>Betrokkenheid</p> <p>i. Verzocht wordt over al de hierboven genoemde problemen aan te geven welke maatregelen genomen gaan worden om de schade en nadelen van bewoners/omwonenden weg te nemen.</p> <p>ii. Verzocht wordt als bewoners en direct betrokkenen in het onderhavige plangebied actief betrokken te blijven en persoonlijk op de hoogte te worden gesteld.</p> <p>iii. Verzocht wordt om een reactie, en afdoende maatregelen op bovengenoemde punten, en aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p> <p>iv. Verzocht wordt om meer mogelijkheid tot inspraak voor betrokken bewoners.</p>	<p>Beantwoording</p> <p>i. Met het bestemmingsplan wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Het belang van de verdere ontwikkeling van het VUmc weegt echter zwaar. De gemeente is van mening dat met het bestemmingsplan, onder andere ten aanzien van de weginfrastructuur, eventuele nadelen voor omwonenden zo veel mogelijk zijn beperkt.</p> <p>ii. Vanuit de Zuidas worden omwonenden zoveel mogelijk betrokken. De mate van betrokkenheid en de wijze waarop dat gebeurt kan echter wisselen. Voor wat betreft het verzoek vooraf op de hoogte te worden gesteld van ontwikkelingen wordt opgemerkt dat op onder andere de website van de Zuidas aandacht wordt besteed aan procedures. Daarnaast blijft het echter vooral ook een eigen verantwoordelijkheid de officiële bekendmakingen in de gaten te houden.</p> <p>iii. Inmiddels heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokkenen, waarin een en ander is toegelicht. Het overleg heeft tevens geleid tot aanpassingen in het verkeerskundig ontwerp.</p> <p>iv. Een ieder, dus ook omwonenden, zijn op meerdere momenten in de gelegenheid gesteld hun mening over de plannen naar voren te brengen. Dit kon onder andere in het kader van de m.e.r.-procedure, in het kader van het uitvoeringsbesluit, in het kader van een aantal</p>

		omgevingsvergunningen en in het kader van het bestemmingsplan. Wat dat betreft wordt opgemerkt dat zienswijzen in het kader van de omgevingsvergunning voor aanpassing van de Amstelveenseweg ook heeft geleid tot aanpassing. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming gebracht.
--	--	--

ZIENSWIJZEN



ADRESSANT 1



Ingekomen
- 5 SEP. 2011
dfo

Bestuursdienst Amsterdam	
Directie :	SB
Datum In :	1 SEP. 2011
Reg.nr. :	2011-5626
Class. nr. :	07
Beh. ambt. :	
dfo c per e-mail doorzpret.)	
van BM / Welh. :	
<input type="checkbox"/> ter kennisname	
<input type="checkbox"/> ter verdere beh.	Amsterdam 31 augustus 2011
<input type="checkbox"/> om advies	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
datum verz. :	1 SEP. 2011
naar DIV dd. :	

Aan de raad van de gemeente Amsterdam
Amstel 1
Amsterdam

BESTEMMINGSPLAN VUMC

Bij deze mijn zienswijze over het bestemmingsplan VUMC en het MBR.

Dit plan wordt omschreven als: "... begrensd door aan de noordzijde de afslag S108, aan de oostzijde de Gustav Mahlerlaan en de Van der Boechorststraat, aan de zuidzijde de Overijsselweg, en aan de westzijde de Amstelveenseweg (deze maakt deel uit van het plangebied)" Deze omschrijving is onjuist daar een deel van de Mahlerlaan en de Van der Boechorststraat wel binnen het plan vallen.

De terzielegging valt midden in de vakanties, een onnodige beperking, die onzorgvuldig is. Nu de kennisgeving onvolledig en dus onjuist is, dient het plan opnieuw ter visie gelegd te worden. Ook mag dan een voor eenledere gemakkelijk toegankelijke en bruikbare digitale versie te beschikking worden gesteld.

MER

Het MER beoordeelt slechts 60% van de beoogde nieuwbouw en is alleen al hierom onvoldoende. Volgens de bestuurrechter uitspraak: "Onder de autonome ontwikkeling dient te worden verstaan de ontwikkeling van het gebied zonder de vervezenlijking van het bestemmingsplan" is de gebruikte "autonoom" onjuist en dus ook de bijbehorende verkeers- en milieu onderzoeken. Het MER beschrijft enkel de gevolgen, mist mogelijke maatregelen om het milieu zo goed mogelijk te beschermen en voldoet dus niet aan de wet MBR

PARKEREN

Bij deze het verzoek om aan art 17c6 toe voegen dat de ontsluiting in het midden van de Van der Boechorststraat plaatsvindt. Ongeveer de helft van het aantal parkeerplekken - zeker indien de Amstelveenseweg wordt ontzien, om minder hinder te geven voor het drukke busverkeer - kan via deze straat ontsloten worden. Dat geeft een groot aantal autobewegingen en de bijbehorende overgelast, die met deze ontsluiting vermindert, voetgangers en fietser ervaren minder kruisend autoverkeer, dat verbetert de veiligheid van hun route. Helaas ontbreekt in het plan inzicht in het parkeerplekkengebruik en daarmee de te verwachten aantal autobewegingen. Niet zozeer het aantal, doch de wijze van gebruik en de nadruk op kortparkeren bepaalt de overlastgrootte. "De ritproductie is bepaald op basis van het aantal arbeidsplaatsen in combinatie met de parkeernorm" zo meldt de verkeerstudie. Edoch de parkeernorm is onbekend! De avondspits voor 363 ritten zorgen met de 2175 parkeerplekken. Dat wijst op een gering gebruik van deze plekken, waarvoor een motivering ontbreekt. Als alle plekken 1 maal benut worden - dus alleen langparkeren, geen dubbelgebruik - zijn er zo'n 4300 ritten. De vermelde ritproductie Masterplan VUmC is onwaarschijnlijk, zodat de daarop gebaseerde verkeers- geluids- en luchtonderzoeken onbruikbaar zijn. Het redelijk te verwachten gebruik van de voorziend parkeerruimte ontbreekt bij de berekening van de verkeers- en milieugevolgen. Het aantal beschikbare parkeerplekken is genegeerd in het modelmatige verkeersonderzoek. Gelet op de geheel eigen "totaalparkeernorm" en dubbelgebruik is het verkeersonderzoek, dat andere uitgangspunten hanteert, ongeschikt.

Het aantal van 2.175 parkeerplaatsen - art 17c2 - met een gebruikte "totaalparkeernorm" en "parkeerbalans" missen omschrijving en motivering. Gebruikelijke parkeernormen zijn genegeerd als "lastig toepasbaar", hetgeen strijdig is met het eigen lokatiebeleid. Dat moet

Dienst Fulminante Ordening	
datum:	5/9
rappeldatum:	
volgnr.	11-1770

wijken voor de betrokken belanghebbende zonder zorgvuldige afweging tegen andere belangen. Ook de ligging nabij een OV knoep en in dicht stedelijk gebied met veel verkeershinder door de massale autogebruik overlast ontbreekt in de afweging. Onbegrijpelijk is de toevoeging: "Voorlopig wordt voor het Kenniskwartier aangehouden dat ten opzichte van de rekeneenheden een vermindering van 26 % van het aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd". "voorlopig", "rekeneenheden" zijn niet omschreven. Verder lezen we: "... om het parkeerareaal in de Zuidas met 20% gefaseerd te reduceren. Nadat onderzoek moet uitwijzen of en op welke wijze dit mogelijk te maken is. Dit Zuidasbreed bekeken worden." Hier geen 26% maar 20% en de mogelijke (1) uitvoering moet nog - Zuidasbreed - onderzocht worden! In uitvoeringsstatus en in omvang strijdige beweringen,

VAN DER BOECHORSTSTRAAT

Vergeleken met de huidige straat krijgt deze straat een heel ander karakter met een zwaartepunt zowel van het VUMC parkeren als van het VU parkeren. Het bestemmingsplan negeert dat de gevolgen ervan. Ook heeft het plan niet overwogen om in het midden van deze weg de in-uitritten van beide parkeerkelders te leggen, zodat de hinder voor voetgangers en fietsers aanmerkelijk vermindert. Het kenmerkt de eenzijdigheid en onzorgvuldige aanpak, dat aan dergelijke mogelijkheden geheel wordt voorbijgegaan.

Artikel 3.2b maakt 2 langs 100% bebouwing in het groen mogelijk, verwarrend, ongewenst en nadelig voor mogelijke voet- en fietspaden. Bij deze het verzoek art. 3.1 h,l te schrappen en de bijbehorende tekst in 3.2.

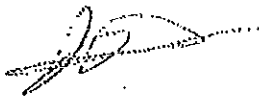
Bij deze het verzoek om de omvang van bestemmingen 4.1 b t/m l te beperken, daar mogelijke ondergeschikte functies nu ongewis zijn en een omvangsbeperking ontbreekt. Art 4.1n sluit bovengronds parkeren ook op de begane grond niet uit en laat ook de omvang ongewis. Parkeren dient uitsluitend ondergronds te zijn.

De omschrijving van art 5.1a een (openbaar toegankelijke) tuin, met inbegrip van een zorgtuin (=openbaar toegankelijke binnentuin) is vreemd. Bij deze het verzoek om een eenduidige omschrijving, waarbij het verschil tussen "tuin" en "binnentuin" (is er ook een buitentuin?) helder is. Het plan dient duidelijk te duiden welke openbare route voor de toegankelijkheid zorgt zoals een doorgaande route tussen Amstelveenseweg en de VU. Bij deze het verzoek een openbare route tussen de tuin, de Amstelveenseweg en de Van der Boechorststraat alsnog toe te voegen om vorm te geven aan de openbare tuintoegankelijkheid.

De omvang van het bouwsel in 5.1b is onbeperkt en kan de tuin overheersen. Schrap dit artikel.

Bij deze het verzoek art 12 te schrappen. Een bestemmingsplan geldt voor 10 jaar en dus strijdig met een bestemming voor 5 jaar. Bovendien is onmotiveerd waarom tijdelijk bovengronds parkeren in onbekende vorm en omvang moet worden toegestaan. Zonodig kan met een tijdelijke ontheffing gebruikt worden.

met 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 de afzender:

Poststuk ontvangen van: *Leontine van der Vliet*

Naam: *[Redacted]*

Adres: *[Redacted]*

Woonplaats: *[Redacted]*

Afgeleverd op *31/08/2011* omuur

Bestemd voor: *Penningmeester Stadhuis*

Handtekening: *[Signature]*

In te vullen door de portier:

In ontvangst genomen door de portier van het stadhuis:

Naam: *[Redacted]*

31 8 2011

Handtekening: *[Signature]*

1700

In te vullen door de postkamer:

Poststuk in ontvangst genomen van portier door *[Redacted]* (naam medewerker postkamer)

Op *31/08/2011* om *17:50* uur

Handtekening: *[Signature]*

In te vullen door Div:

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

Organisatie:

Op/...../20.... omuur

Handtekening: *[Signature]*

Poststuknummer: 2792



The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose.

Private information
Name
Address
City/State/Zip
Phone Number
E-mail Address

The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose.

The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose.

The following information is being provided to you for your information only. It is not intended to be used for any other purpose.

[Handwritten signature]

Bozoekadres
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 Inzender

Poststuk ontvangen van: Beleidsadviesplan V&TC

Naam: Roland Haffmans

Adres: Postbus 202

Woonplaats: Amsterdam

Afgeleverd op 31/03/2011 omuur

Bestemd voor: Penningmeester Amsterdam

Handtekening: [Handwritten Signature]

In te vullen door de portier

In ontvangst genomen door de portier van het stadhuis:

Naam: [Handwritten Name]

Handtekening: [Handwritten Signature]

31-03-2011

1700

In te vullen door de postkamer

Poststuk in ontvangst genomen van portier door [Handwritten Name] (naam medewerker postkamer)

Op 01/03/2011 om 17:50 uur

Handtekening: [Handwritten Signature]

In te vullen door Div.

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

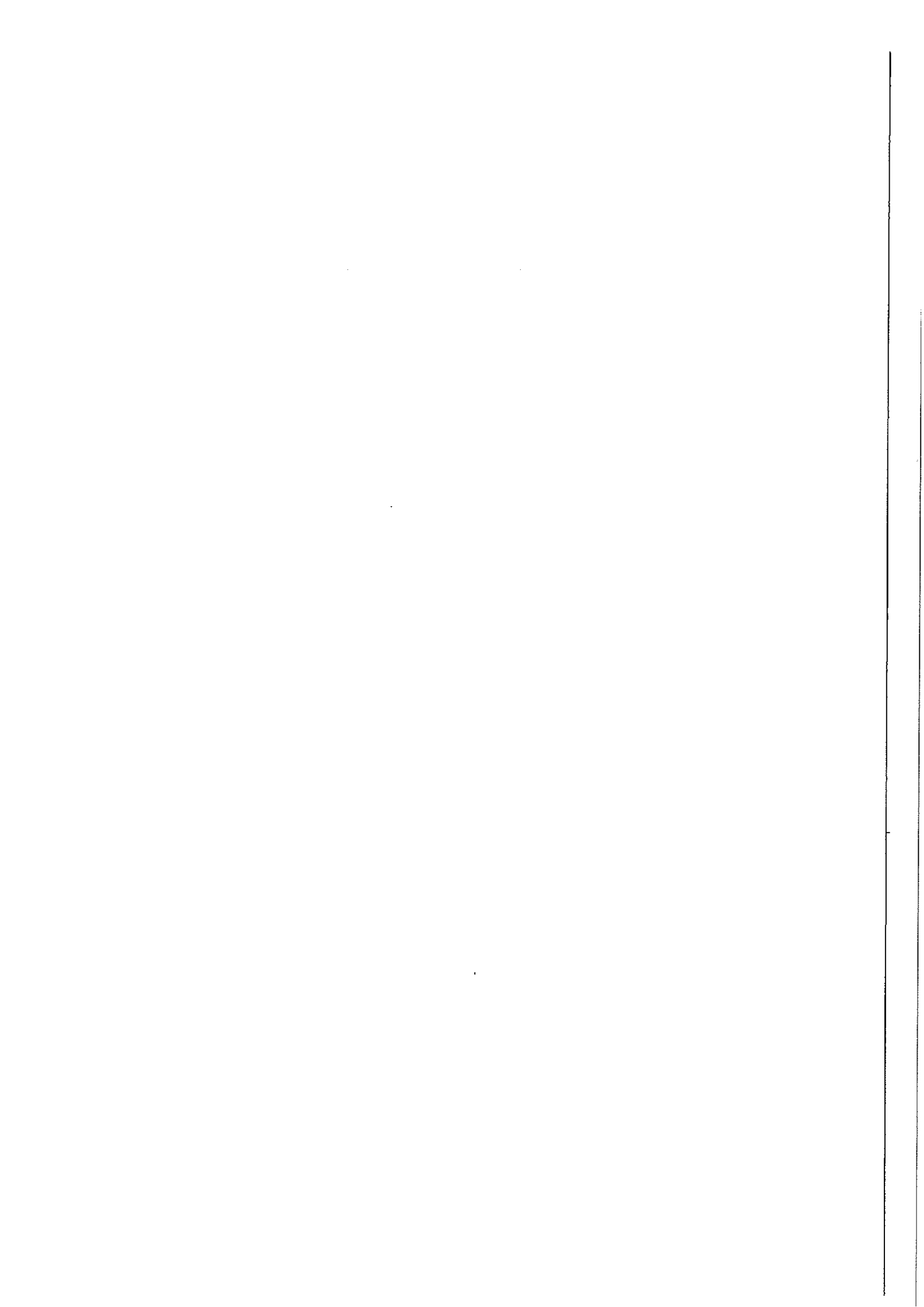
Organisatie:

Op/...../20.... omuur

Handtekening: [Handwritten Signature]

Poststuknummer: 2792

ADRESSANT 2



MR A. BIENENBROODSPOT

ADVOCATEN PROCUREUR

AMSTERDAMSEWEG 711
1001 JEANSTEDAM
TELEFOON 020 - 622 92 04
TELEFAX 020 - 622 92 04
a.a.bierenbroodspot@ptun.nl

Gemeenteraad van Amsterdam

p/a Directeur DRO

Postbus 2758

1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 30 augustus 2011

Inz.: ontwerpbestemmingsplan VUMC

Dit document is datum:	
reg. nr. 1-9	
volgnr. 1750	

Geachte heer, mevrouw,

Reeds enige tijd, in feite enige jaren probeert onze Vereniging en onze Actiegroep tot Behoud van de HORTUS VU een prominente plaats op het huidige Hortus terrein bij de VU te behouden voor de Hortus Botanicus VU.

We begrijpen, dat er immense geldstromen gemoeld zijn met de ontwikkeling van de gronden van de VU. Toch daarmee rekeninghoudend is het mogelijk een opzienbarende HORTUS op een deel van de huidige locatie in stand te houden door daarnaast verticaal te gaan langs de gebouwen en horizontaal over de daken. Het aldus voorgestelde compromis heeft ook andere voordelen als daar zijn de energiebesparing, de trendy uitstraling, zwaar gesubsidieerde realisatie van dakbeplanting vanwege de waterabsorptie, iets positiefs voor de omgeving, die al jaren lijdt onder de lawaai- en bouweffecten, etc. etc.

Naar ik van de Stadsdeelportefeuillehouder E. de Vries begreep zijn er geen obstakels in het bestemmingsplan tegen realisatie van onze wensen voor de Hortus VU. Het leek mij echter een positievere benadering, wanneer er concrete aanwijzingen in het bestemmingsplan komen om tenminste een opzet als het door ons voorgestelde compromis te garanderen.

De Deelraad heeft als overheidsorgaan reeds een visie hierop gegeven, zodat het de Centrale stad zou sieren rekening te houden met deze lokale wensen (zie hierna).

Om deze redenen verzoek ik u in het bestemmingsplan incentives op te nemen ter realisatie van de op 25 november 2008 aangenomen motie en het door ons voorgestelde compromis.

In afwachting van uw berichten,

met vriendelijke groet, hoogachtend,

A. Bierenbroodspot,

Voorzitter Vereniging parken Buitenveldert, Actiegroep behoud Hortus VU

Nadere toelichting op <http://www.parkenbuitenveldert.nl/behoud-van-de-hortus-vu.html>

De deelraad heeft in zijn vergadering van 25 november 2008 een motie aangenomen met een verzoek aan het dagelijks bestuur om alles wat mogelijk is te doen om de Hortus te behouden op de huidige plek. De motie treft u hierbij aan. Met vriendelijke groet,

Maria Hoogendoorn Raadsadviseur, stadsdeel Zuideramstel

•PvdA

Amsterdam ZuiderAmstel

Motie

n055

Onderwerp: Hortus Botanicus VU

Amsterdam, 11 november 2008

Ondergetekenden hebben de eer u voor te stellen:

De deelraad in vergadering bijeen op 25 november 2008,

Overwegende dat

Besluit

De hortus een mooi klein park is op het universiteitsterrein van de VU en

dat dit park een groot aantal bezoekers trekt naar dit deel van

Buitenveldert.

De hortus ook een belangrijke functie heeft voor bezoekers en patiënten van het VU ziekenhuis die hier gratis toegang krijgen voor ontspanning en afleiding.

De Hortus een belangrijke binnen en buitencollectie omvat die belangrijk is voor de plantkunde in binnen en buitenland.

De Hortus een groene oase kan vormen in de druk bebouwde terreinen van Het Zuidasgebied en juist door de ontwikkelingen hier dreigt te verdwijnen

Het DB op te dragen alles in het werk te stellen om de Hortus op de huidige plaats te behouden en daarmee in de planvorming van het toekomstige Universiteitsterrein rekening te houden.

Voorzover nuttig en nodig met alle betrokken partijen in overleg met een creatief inrichtingsplan te komen waarvan de Hortus in vorm deel uit maakt.

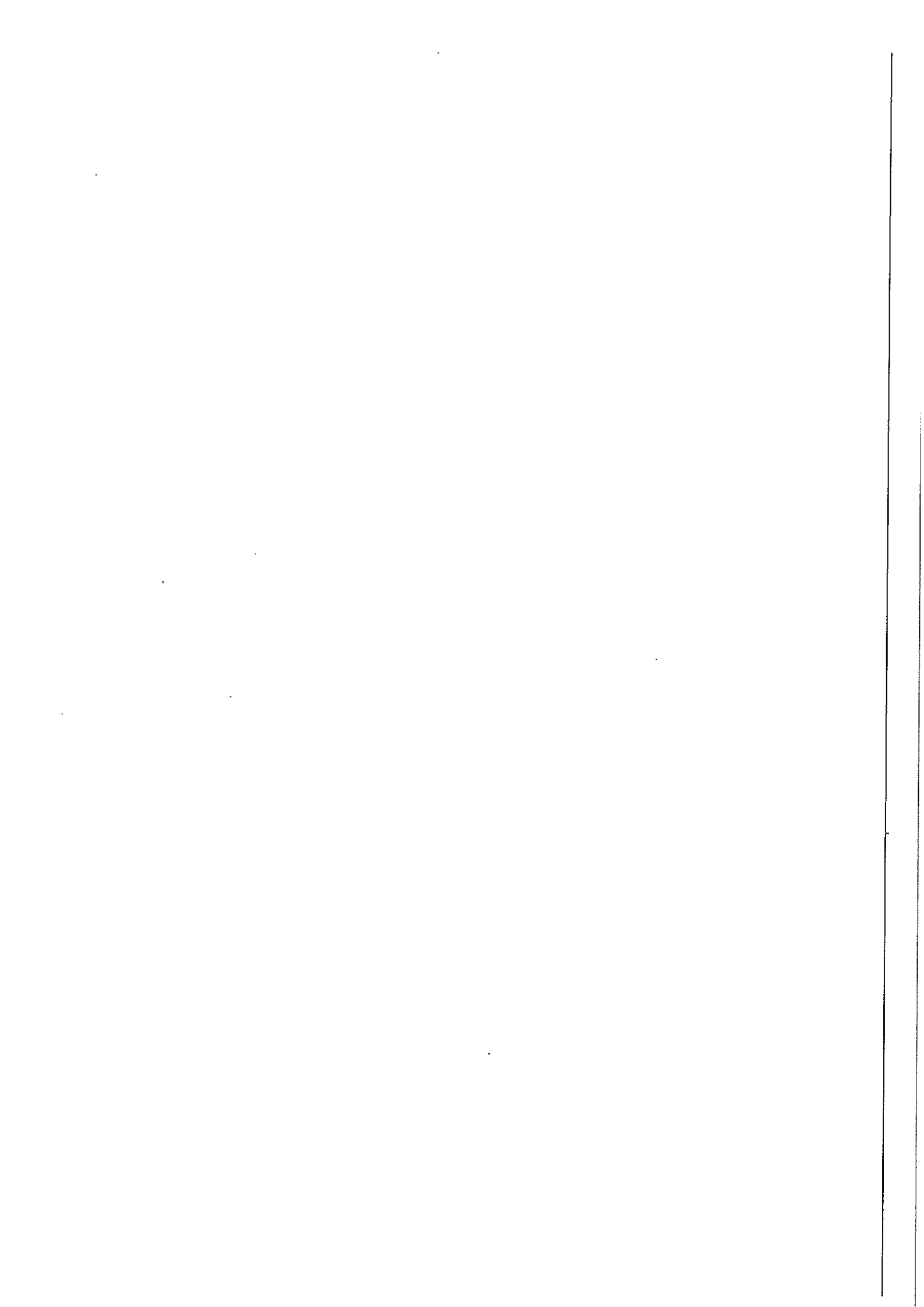
En gaat over tot de orde van de dag.

De leden van de Stadsdeelraad,

Toon Weerts

Tanja van Nieuwenhoven

ADRESSANT 3



SIX ADVOCATEN

Koningsweg 182
1075 BH AmsterdamT +31 20 305 74 10
F +31 20 305 74 11vandenbergh@sixlegal.nl
www.sixlegal.nlBeheer Dordengelden
ING Bank 67.87.01.288**PER AANGETEKENDE POST MET
BEWIJS VAN ONTVANGST**Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke
Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

TEVENS PER FAX: 020 552 7777

Dien...	...
datum:	1-9
rap...	
vol...	1749

DATUM
31 augustus 2011DOSSIER
61.261PAGINA
1/8OIV REFERENTIE
Ontwerp bestemmingsplan
+ MER VU/VUmcDETRBET
WTC / ZuidasDOO. NR.
11-00117134WvdB/WvdB

ZIENSWIJZE

Geachte dames, heren,

Op verzoek van en namens de besloten vennootschappen ING Kantoren Bewaarmaatschappij B.V. en ING Kantoren Bewaarmaatschappij II B.V., zakelijk gerechtigden / eigenaren van het WTC-complex aan de Strawinskylaan te Amsterdam, beide gevestigd te Den Haag aan de Schenkkade 65, alsmede namens de besloten vennootschap Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V., gevestigd te Amsterdam aan de Strawinskylaan I, hierna gezamenlijk te noemen: WTC Amsterdam, dien ik hierbij zienswijzen in gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan VU medisch Centrum en omgeving, en tegen het MER Vrije Universiteit / Vrije Universiteit medisch centrum. Beide zijn ter inzage gelegd met ingang van 21 juli 2011.

In het kader van de m.o.r.-procedure, die tot het hiervoor genoemde MER heeft geleid, is onder andere onderzoek gedaan op het gebied van verkeer en vervoer en de bereikbaarheid van de Zuidas. Het MER ligt ten grondslag aan het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze van WTC Amsterdam splitst zich toe op dit onderwerp.

SIX ADVOCATEN

DATUM
31 augustus 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
2/8

WTC Amsterdam kan zich niet vinden in de conclusies van de onderzoeken op dit gebied. Deze houden, kort gezegd in dat het effect van het realiseren van de voorgenomen projecten op (de doorstroming van) het verkeer en vervoer beperkt is en niet aan de uitvoering van (de) projecten in de weg staat. De verkeerstructuur die in de Visie Zuidas 2007 is voorzien zal volgens het MBR de verkeersstoename als gevolg van de ontwikkelingen kunnen verwerken.

Die conclusie is volgens WTC Amsterdam te optimistisch en onjuist. In de onderzoeken is bovendien belangrijke en essentiële informatie buiten beschouwing gelaten. Het MBR vertoont in de visie van WTC Amsterdam zodanige gebreken dat ook het op het MBR gebaseerde ontwerpbestemmingsplan VU/VUmo onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Hierna zullen de zienswijzen verder worden toegelicht en uitgewerkt, nadat de context van de zaak in een inleiding is uiteengezet.

Inleiding

1. Het WTC-complex is sinds 1985 aan de Zuidas gevestigd. Het complex bestaat uit de Toren A tot en met Y, met daarin ongeveer 125.000 m² verhuurbaar vloeroppervlak. Onder het gebouw bevindt zich een parkeergarage. Ongeveer 350 bedrijven in het topsegment van de markt zijn in het WTC-complex gehuisvest. Het gaat vooral om financiële instellingen, advocatenkantoren en andere zakelijke dienstverleners.
2. Voor de aantrekkelijkheid en de verhuurbaarheid van het WTC-complex is van essentieel belang dat het complex goed bereikbaar is. Op zichzelf is de Zuidas wat dat betreft een hele goede locatie; op het gebied van openbaar vervoer is er het treinstation Zuid, de tram en de metro – op termijn komen de Hanzolijn en de Noord/Zuidlijn daarbij – en op het gebied van de auto is de Zuidas gunstig gelegen omdat het gebied vlakbij de A10 ligt, midden tussen de afslagen S108 en S109.
3. Toch heeft WTC Amsterdam zorg over de bereikbaarheid van het WTC-complex. Nu al zijn er belangrijke knelpunten in de verkeersontwikkeling van en naar de A10. De uitvoering van nieuwe plannen voor de Zuidas in de komende jaren zullen zorgen voor een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen in het gebied, voor een toename van het aantal knelpunten en voor een verergering daarvan. De gemeente Amsterdam onderkent dit ook en is voornemens een aantal maatregelen te treffen. WTC Amsterdam denkt echter dat deze maatregelen onvoldoende zullen zijn en vreest dat de bereikbaarheid van de Zuidas, en het WTC-complex in het bijzonder, in de komende jaren onaantvaardbaar zal afnemen.

SIX ADVOCATEN

datum	Dossier	Pagina
31 augustus 2011	61.261	3/8

4. Het ontwerpbestemmingsplan VU/VUmo betreft de herontwikkeling van het terrein van de VU en van VUmo. Zowel bij de VU als bij VUmo vindt echter ook een uitbreiding plaats (zie bijv. de beschrijving op pag. 34 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan), zodat namelemijk is dat deze ontwikkeling een toename meebrengt van het aantal verkeersbewegingen van en naar de Zuidas.
5. De ontwikkeling staat bovendien niet op zichzelf. Zij hangt in de eerste plaats samen met de ontwikkelingen op de flanken van de Zuidas – niet voor niets is voor de m.e.r.-procedures voor Zuidas Flanken en voor VU/VUmo een gelijklopend deel B geschreven – maar daarnaast met de andere ontwikkelingen op de Zuidas, waar nog een groot programma moet worden gerealiseerd. Dat programma voorziet in de bouw, op grote schaal, van woningen, kantoren en voorzieningen. Op termijn zal bovendien het “ZuidasDok” worden ontwikkeld. Daarvoor zal een aparte m.e.r.-procedure worden gestart.
6. Ondanks de toename van het verkeer verwacht de gemeente geen problemen met betrekking tot de ontwikkeling van het verkeer en de bereikbaarheid. De belangrijkste reden daarvoor is de ontwikkeling van de modal split voor de Zuidas, zoals de gemeente die voor zich ziet. De toename van het verkeer zal volgens de gemeente worden opgevangen door het openbaar vervoer. Deze aanname acht WTC Amsterdam niet realistisch en onjuist. Dat is het eerste bezwaar dat in deze zienswijze aan de orde komt. Het tweede bezwaar betreft het gegeven dat in het MER VU/VUmo geen aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van het “ZuidasDok”. Ten derde mist andere informatie in de aan het MER ten grondslag liggende onderzoeksrapporten, en ten vierde zijn de voorgestelde maatregelen om de geconstateerde knelpunten te bestrijden in de visie van WTC Amsterdam onvoldoende onderzocht, en bovendien niet gegarandeerd.
7. Hierna zullen deze bezwaren nader worden toegelicht.

Niet realistische ontwikkeling van de modal split

8. Uit de verkeersstudie Zuidas 2011 en de verkeersstudie MER Flanken en VU/VUmo (zie ook pag. 14 deel B van het MER) blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen zorgen voor een toename van 70 % in 2020 van de totale mobiliteit ten opzichte van 2010 voor verkeer gerelateerd aan de Zuidas (het aantal verplaatsingen met de Zuidas als herkomst of bestemming). Toch stelt de gemeente zich op het standpunt dat het effect hiervan op de bereikbaarheid beperkt is. Ter onderbouwing van dit standpunt stelt de gemeente dat de stijging van de mobiliteit voor het grootste deel zal worden opgevangen door het openbaar vervoer. De

SIX ADVOCATEN

DATUM
31 augustus 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
4/8

verhouding tussen het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (fietsen, lopen) – de zogenaamde modal split – zal volgens de gemeente de komende tien jaar drastisch wijzigen ten gunste van het openbaar vervoer.

9. Deze aanname baseert de gemeente op vier (beleids)factoren: 1) invoering van hogere parkeertarieven, 2) invoering van het rekeningsijden, 3) locatiebeleid (het verkleden van de kaus op een parkeerplaats, met 20 %) en 4) verbetering van het openbaar vervoer.
10. WTC Amsterdam voorziet dat de door de gemeente gewenste ontwikkeling van de modal split zich niet zal voordoen. Daarvoor bestaat een aantal redenen.
11. In de eerste plaats blijkt nu al dat de voor de aanname van de gemeente essentiële beleidsfactoren aan verandering onderhevig zijn. Zo gaat het rekeningsijden voorlopig niet door. Dat brengt volgens de berekeningen van de gemeente meteen een toename in 2020 van 6 % extra autoverkeer met zich (zie de gevoeligheidsanalyse, pag. 21). Wie garandeert dat de andere beleidsuitgangspunten, bijvoorbeeld die op het gebied van parkeren, wel zullen worden doorgezet?
12. In de tweede plaats blijkt dat de gemeente bepaalde zaken bestuurlijk wenselijk kan vinden, maar dat zij in de praktijk anders uitpakken. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij de bestuurlijk gewenste parkeerreductie van 20 %. Deze uit zich in het opnemen van maximale aantallen parkeerplaatsen voor bedrijven in bestemmingsplannen. In de praktijk hebben de bedrijven meer parkeerplaatsen nodig dan volgens de norm toegelaten, en gebruiken zij die ook. Dit geldt bijvoorbeeld voor WTC Amsterdam zelf, dat een parkeergarage heeft maar voor zijn huurders op twee andere locaties extra parkeerplaatsen huurt. De gemeente wijkt bovendien regelmatig zelf af van de beoogde parkeernorm. Bijvoorbeeld door voor het kantoorgebouw dat op basis van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West zal worden gerealiseerd een ruimere norm te hanteren dan op grond van het locatiebeleid is toegestaan. In die situatie kan het locatiebeleid dus niet zonder meer als belangrijke verklaring en onderbouwing van de door de gemeente voorgestane modal split worden gebruikt.
13. Ook op ander gebied komen inconsequenties voor. Zo staat de gemeente blijkens de verkeersstudies een verhoging van de parkeertarieven voor, maar heeft Stadsdeel Zuid recent nog voor een zeer goedkope prijs (EUR 12,80 per maand) bedrijfsplaatsen in Buitenveldert aangeboden (VU/VUmc ligt in Buitenveldert).

SIX ADVOCATEN

datum
31 augustus 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
5/8

14. In de derde plaats is überhaupt de vraag of de verhoging van parkeertarieven, die volgens de gemeente een belangrijke factor is voor de omvangrijke groei van het aandeel openbaar vervoer, zo'n grote invloed zal hebben op de keuze van deelnemers aan het verkeer. Dit geldt zeker in een gebied waar tophuren worden betaald en in het algemeen niet op de kleintjes hoeft te worden gelet. Door WTC Amsterdam geraadpleegde deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer van onderzoeksbureau Haskoning stelden zich op het standpunt dat de prijselasticiteit niet groot is. Daar komt bij dat de kosten van auto de komende jaren zullen afnemen terwijl de kosten van openbaar vervoer zullen toenemen (zie ook pag. 21 Deel B MER). Ook deze factoren zullen naar alle waarschijnlijkheid tot meer autogebruik leiden. Zij zijn door de gemeente niet in het onderzoek meegenomen.
15. Een vierde reden waarom de door de gemeente gewenste ontwikkeling van de modal split zich naar alle waarschijnlijkheid niet zal voordoen is dat er aanwijzingen zijn dat het autobezit en -gebruik juist zullen toenemen. Toegespit op de Zuidas heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente zelf berekend dat het gemiddelde autobezit in het Zuidasgebied tot 2020 met 45 % toeneemt (zie de basisgegevens Verkeersprognoses). Het bezit van een auto verkleint de kans op gebruik van het openbaar vervoer.
16. Een vijfde aspect, essentieel voor de modal split, is dat behalve het openbaar vervoer ook het – bovenlokale - autonetwerk wordt verbeterd. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn: de vergroting van het aantal rijstroken op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam, de aanleg van de Westrandweg, de aanleg van de tweede Coentunnel, de omlegging van de N201 bij Uithoorn en Aalsmeer, de ombouw van de A1 tussen Amsterdam en de Duitse grens, de ombouw van de A10 Zuid tot vijf rijstroken per rijrichting, de volledige realisatie van A6-A9 (Almere – Schiphol) en de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Deze ontwikkelingen worden in de verkeersstudies wel genoemd, maar er wordt geen enkele consequentie aan verbonden. Het is aannemelijk dat ook deze ontwikkelingen van invloed zullen zijn op de (voor)keuze die gebruikers van de Zuidas in de toekomst zullen maken. Waarom zou, bij infrastructurele verbeteringen voor zowel de auto als het openbaar vervoer, de verhouding tussen die twee ten gunste van het openbaar vervoer veranderen?
17. In dit verband is bovendien maar de vraag of het onderscheid dat de gemeente bij het vaststellen van de modal split maakt tussen huidige gebruikers van de Zuidas, die niet meer te beïnvloeden zouden zijn in hun keuze voor een vervoermiddel, en nieuwe gebruikers, bij wie dat wel zou kunnen, zo duidelijk is. Waarom zouden er

SIX ADVOCATEN

datum
31 augustus 2011

dossier
61.261

pagina
6/8

niet mensen zijn die nu kiezen voor het openbaar vervoer maar met de verbetering van het wagenwet richting Amsterdam een andere keuze gaan maken?

18. Gelet op het voorgaande is de conclusie dat de verkeersrapporten van de gemeente op dit punt onvolledig zijn, onjuist, en dat onvoldoende duidelijk wordt welke invloedsfactoren in welke mate verantwoordelijk zijn voor het hoge aantal OV-ritten dat de gemeente voorziet.
19. Een van de redenen waarom het zo belangrijk is om te zorgen dat de modal split goed is onderzocht en onderbouwd is dat uit de gevoeligheidsanalyse van 20 april 2011 blijkt dat er drie extra knelpunten in het autonet op de Zuidas bijkomen wanneer het gebruik van het openbaar vervoer niet stijgt maar gelijk blijft ten opzichte van het gebruik van de auto. Bovendien zullen de al geïnventariseerde knelpunten onder nog grotere druk komen te staan.

Ontwikkeling van het "ZuidasDok" ten onrechte niet meegenomen in onderzoek

20. De ontwikkeling van het ZuidasDok – het ondergronds brengen van de infrastructuur tussen de flanken van de Zuidas in en het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen op het dok – is niet in dit m.e.r.-onderzoek meegenomen.
21. WTC Amsterdam vindt dit onbevredigend en is van mening dat de ontwikkeling van het dok ook bij het verkeersonderzoek in het kader van deze m.e.r.-procedure had moeten worden betrokken. Beide projecten maken onderdeel van het project de Zuidas en bovendien zal de ontsluiting van het ZuidasDok, anders dan door de gemeente oorspronkelijk werd gesteld, naar alle waarschijnlijkheid niet rechtstreeks op de A10 kunnen plaatsvinden maar zal dit via het Zuidasgebied zelf moeten gebeuren. Welke effecten heeft dat op de toch al hoge verkeersdruk in dat gebied? Hoe zal worden omgegaan met de overlast van het werkverkeer tijdens de aanleg van het ZuidasDok, die jarenlang zal duren? Zonder een integrale benadering van de verkeersproblematiek is het risico op een onaanvaardbare afname van de bereikbaarheid in de visie van WTC Amsterdam (te) groot.
22. Ook op dit punt is het m.e.r.-onderzoek derhalve onvolledig en onzorgvuldig geweest.

SIX ADVOCATEN

DATE
31 augustus 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
7/8

Andere relevante factoren die in het onderzoek ontbreken

23. In het onderzoek ontbreekt een onderscheid tussen de verschillende mogelijke overige voorzieningen die in het Zuidasgebied mogelijk zijn, terwijl dit van grote invloed kan zijn op de verkeersafwikkeling. Vanwege het feit dat nog niet duidelijk is welke voorzieningen er zullen komen is ervoor gekozen om uit te gaan van een parkeerbehoefte van 1 parkeerplaats per 100 m² (zie pag. 23 Deel B M&M). Die norm is te laag. Retail en (grootschalige) detailhandel hebben bijvoorbeeld een veel hogere parkeerbehoefte en genereren veel bezoekersverkeer. Het is de vraag of enige uitsplitsing niet al mogelijk en noodzakelijk zou zijn. In ieder geval had het voor de hand gelegen om in de gevoeligheidsanalyse niet van zo'n lage parkeerbehoefte uit te gaan.

Voorgestelde maatregelen onvoldoende en te vrijblijvend

24. WTC Amsterdam is blij met het Actieplan weginfrastructuur van 17 mei 2011, dat door de gemeente is vastgesteld. De daarin voorgestelde maatregelen zijn nodig en nuttig. Er zijn echter twee problemen met het Actieplan.
25. In de eerste plaats is, gelet op al het voorgaande, bepaald niet uitgesloten dat er meer knelpunten zijn dan in het Actieplan aan de orde komen en dat de bestaande knelpunten ernstiger zullen zijn dan nu voorspeld. In ieder geval kan dit zonder nadere, deugdelijk onderzoek niet worden uitgesloten. Met name als de modal split toch anders blijkt te zijn dan door de gemeente verondersteld zullen er extra, en ernstiger knelpunten zijn. Zie de gevoeligheidsanalyse.
26. In de tweede plaats is niet gegarandeerd dat de geconstateerde knelpunten zullen zijn opgelost op het moment dat de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. In het geval van de ontwikkeling van de VU/VUmo is het belangrijkste knelpunt, voor zover nu kan worden vastgesteld, de zwaardere belasting van de De Boslelaan. Daar neemt het verkeer met in totaal 32 % toe (zie pag. 44 van het bestemmingsplan) en moeten o.a. knipsprunten worden aangepast. De vraag is of artikel 7:35 Wet milieubeheer niet zou moeten worden toegepast. Op basis van dit artikel kunnen een of meer voorwaarden in het bestemmingsplan worden opgenomen. Deze zouden bijvoorbeeld kunnen inhouden dat, alvorens een bepaalde bestemming of bepaalde bebouwing kan worden gerealiseerd, de ter zake doende maatregelen moeten zijn getroffen (zie Van Huuren e.s., Hoofdstukken ruimtelijk bestuursrecht, Deventer 2010, pag. 452 en 453).

SIX ADVOCATEN

DATUM
31 augustus 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
8/8

27. WTC Amsterdam verzoekt de gemeente ervoor zorg te dragen dat deze aspecten in de verdere bestemmingsplanprocedure worden betrokken.

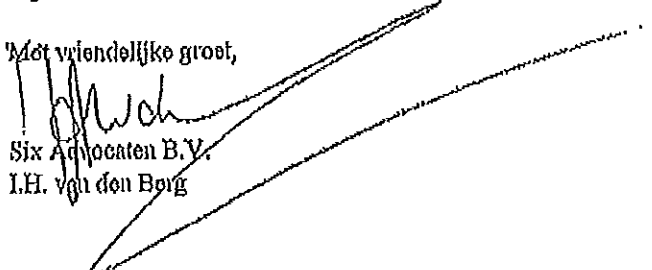
Conclusie

De in het kader van de m.e.r.-procedure verlangde onderzoeken op het gebied van verkeer en vervoer naar de effecten van de uitvoering van het programma dat met het ontwerpbestemmingsplan VU/VUmo mogelijk wordt gemaakt zijn onvoldoende en onvoldoende zorgvuldig. Niet alle informatie die nodig is om de gevolgen voor het milieu in het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te betrekken is aanwezig.

De MER noch het ontwerpbestemmingsplan voldoen aan de daaraan te stellen (zorgvuldigheds- en motiverings)eisen.

Op korte termijn zal WTC Amsterdam ter ondersteuning van haar standpunten een contra-expertise overleggen, opgesteld door verkeersdeskundigen van Haskoning.

Met vriendelijke groot,


Six Advocaten B.V.
I.H. van den Berg

Bezoekadres
Jodenbreestraat 26
1011 NH Amsterdam

Postbus 2768
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 662 7711
Fax 020 662 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Six Advocaten
T.a.v. mevrouw I.H. Van den Berg
Koninginneweg 182
1075 EH Amsterdam

Datum 5 september 2011
Ons kenmerk 2011-1772
Behandeld door R.C. Bakker
Doorkiesnummer 5885
E-mail r.bakker@dro.amsterdam.nl


Onderwerp Zienswijze WTC / Zuidas

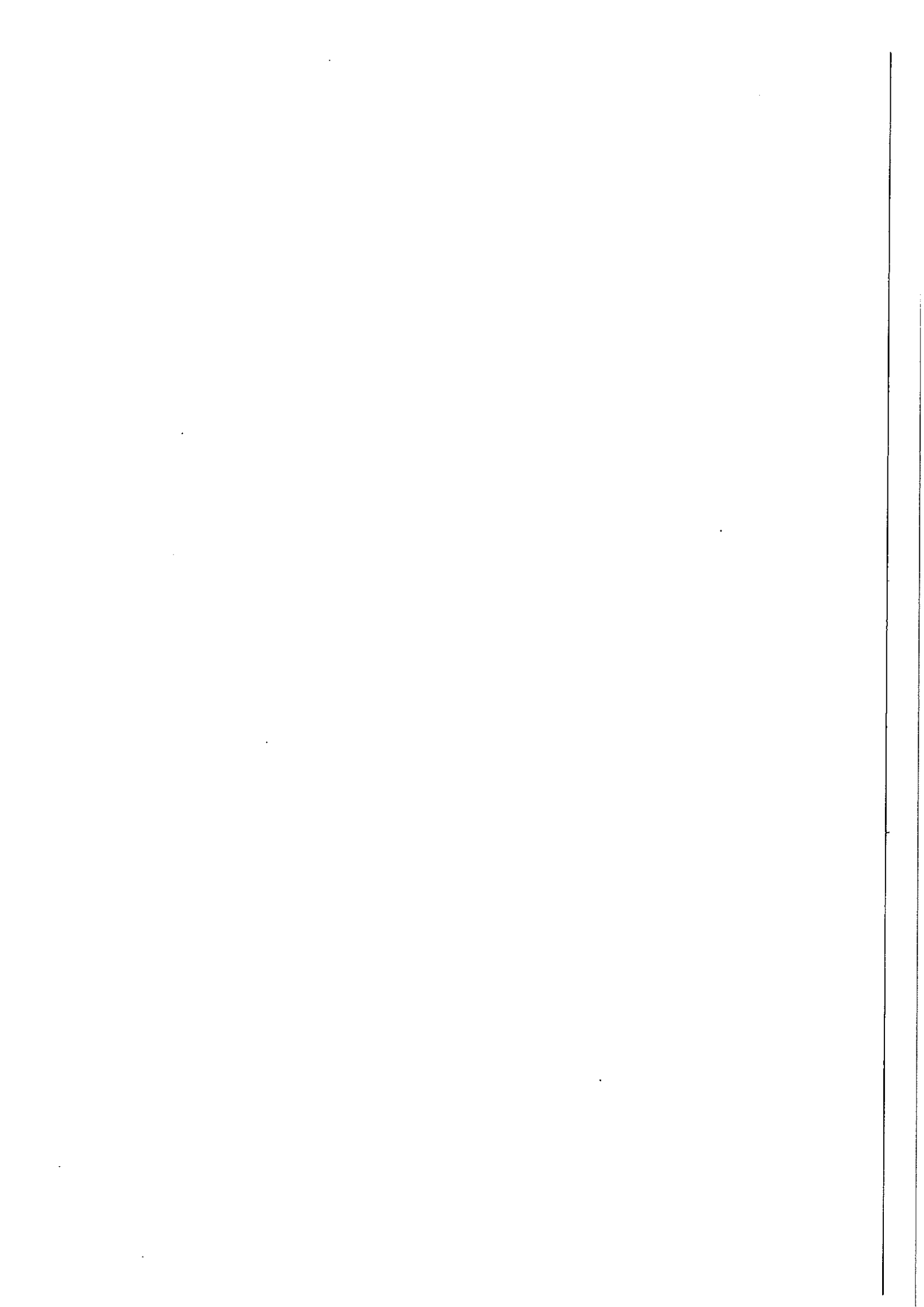
Geachte mevrouw Van den Berg,

Namens ING Kantoren Bewaarmaatschappij B.V., ING Kantoren Bewaarmaatschappij II B.V., Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. (hierna WTC Amsterdam) heeft u per brief van 31 augustus 2011 zienswijzen ingediend met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) en het milieueffectrapport VU / VUmc. U geeft hierin aan dat op korte termijn door WTC Amsterdam ter ondersteuning van de standpunten een contra-expertise zal worden overlegd, opgesteld door verkeersdeskundigen van Haskoning.

Gelet hierop en rekening houdend met de wettelijke beslistermijnen stellen wij u hierbij in de gelegenheid om binnen twee weken na dagtekening van deze brief de nadere onderbouwing te overleggen, zodat deze voor zover daarop betrekking hebbend kan worden betrokken bij de beantwoording van de per brief van 31 augustus 2011 naar voren gebrachte zienswijzen. U kunt de contra-expertise sturen naar de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2768, 1000 CT Amsterdam.

Met vriendelijke groet,
Dienst Ruimtelijke Ordening


W. Sletinga
waarnemend teamleider JMZ



SIX ADVOCATEN

Koninginneweg 182
1075 BH Amsterdam

T +31 20 305 74 10
F +31 20 305 74 11

vandenbergh@sixlegal.nl
www.sixlegal.nl

PER AANGETEKENDE POST

Aan de Gemeenteraad van Amsterdam

p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke

Ordering

Postbus 2758

1000 CF AMSTERDAM

De afzender	WTC/ Zuidas	Beheer Dordongelden
datum	14-9	INC Bank 67.87.01.288
re.		
volgnr.	1030	

DATUM
6 september 2011

DOSSIER
61.261

PAGINA
1/1

UW REFERENTIE
Ontwerp bestemmingsplan
+ MER VU/VUmc

BETREFT
WTC / Zuidas

DOC. NR.
11-00117134\lvdB\lvdB

Geachte dames, heren,

In aanvulling op de zienswijze die ik op 31 augustus 2011 heb ingediend namens WTC Amsterdam (een kopie is bijgevoegd) zend ik u hierbij de "Contra expertise verkeersstudie Zuidas-de Planken", opgesteld door Royal Haskoning.

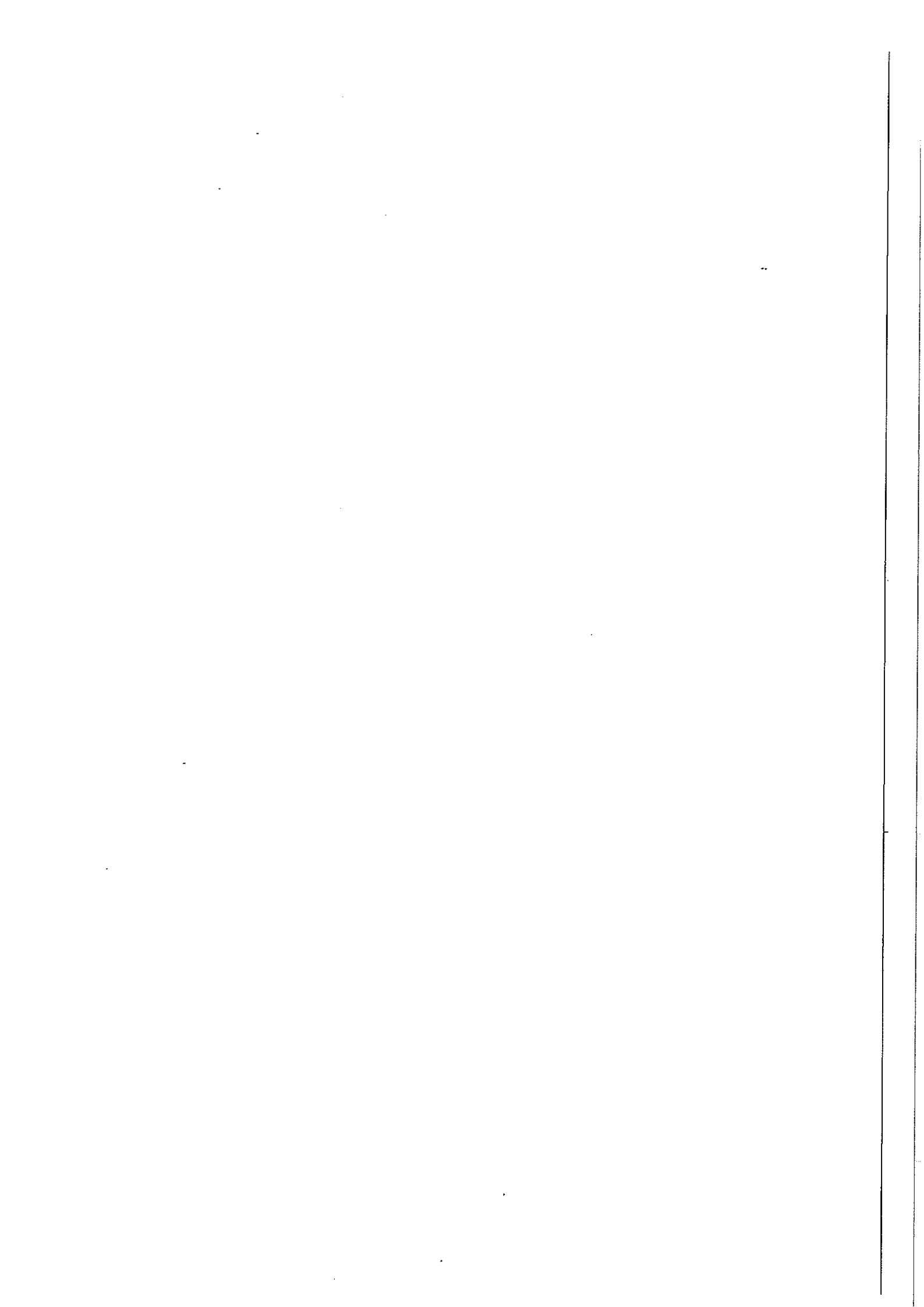
Ik verzoek u deze contra expertise bij de behandeling van de zienswijze te betrekken.

Met vriendelijke groot,



Six Advocaten B.V.

I.H. van den Berg



Contra expertise verkeersstudie Zuidas -de Flanken

Beheermaatschappij WTC Amsterdam BV

5 september 2011
Definitief

AMSTERDAM



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
CORPORATE INITIATIVES**

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 Telefoon

+31 (0)24 360 95 68 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122801 KvK

Documenttitel **Contra expertise verkeersstudie Zuidas
-de Flanken**

Verkorte documenttitel **Contra expertise Zuidas**

Status **Definitief**

Datum **5 september 2011**

Projectnummer **9W9574.A0**

Opdrachtgever **Beheermaatschappij WTC Amsterdam BV**

Referentie **9W9574.A0/R001/903821/NSA/Nijm**

Auteur(s) **Melvine Fulgros, Marek Vesely**

Collegiale toets **Ivo Beerens**

Datum/paraaf **5/9/11**

Vrijgegeven door **Tilje de Bruijn**

Datum/paraaf **5/9/11**

Im

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 VERKEERSSTUDIE: INVLOEDSFACTOREN RITTEN PER MODALITEIT	3
3 QUICKSCAN: KNELPUNTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN	14
4 QUICKSCAN: BESCHIKBAARHEID INFORMATIE	17
5 EINDCONCLUSIES	21

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft concrete plannen om de Zuidas, gelegen rondom de Ringweg A10-Zuid van Amsterdam, verder te ontwikkelen en te intensiveren. In de Flanken van de Zuidas wordt de komende jaren op grote schaal de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk gemaakt. Er blijft daarbij enige flexibiliteit bestaan om een beperkte programmatische herverdeling tussen de deelgebieden mogelijk te maken.

Een groei van het aantal woningen, kantoren en voorzieningen leidt ultiem tot een groei van het aantal verplaatsingen van en naar de Zuidas. De verkeersstudies ter ondersteuning van de gebiedsontwikkeling Zuidas laten inderdaad een groei van de mobiliteit zien, de omvangrijke groei van het aantal verplaatsingen wordt volgens de gemeentelijke studies naar de Zuidas grotendeels opgevangen door het openbaar vervoer.

De MER Zuidas – de Flanken ligt op dit moment ter inzage, waarmee het een ieder toegestaan is om zienswijzen in te dienen ten aanzien van de volledigheid en correctheid van het mer. Het WTC Amsterdam is voorstander van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen op de Zuidas, maar het WTC Amsterdam is gelijktijdig bezorgd dat de berekende modal split in de praktijk niet realistisch blijkt te zijn. Zij verwacht een groter aandeel autoverkeer van en naar de Zuidas. Om deze reden heeft WTC Amsterdam een onafhankelijke contra-expertise door Royal Haskoning laten uitvoeren om de verkeersstudies te beoordelen. De bevindingen uit de contra-expertise kunnen aanleiding zijn om zienswijzen in te dienen.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

De contra-expertise heeft tot doel om de in de Verkeersstudie Zuidas – de Flanken berekende mobiliteit en de bijbehorende modal split op waarschijnlijkheid te toetsen.

Het onderzoek kent een viertal hoofdvragen die allen te maken hebben met het functioneren van de toekomstige verkeers- en vervoersstructuur in de Zuidas, te weten:

1. Is de modal split voor de Zuidas zoals toegepast (berekend) in de MER Zuidas – de Flanken plausibel te noemen?
2. heeft de gemeente Amsterdam voldoende informatie en instrumenten in handen gehad om een goede beoordeling van de verkeers- en vervoerseffecten voor de Zuidas uit te voeren?
3. Is de veronderstelling van de gemeente Amsterdam dat er geen grote knelpunten zijn te verwachten in de Zuidas aannemelijk?
4. nemen de voorgenomen maatregelen uit het actieplan weginfrastructuur Zuidas – de Flanken de bereikbaarheidsknelpunten in de Zuidas weg?

1.3 Uitgangspunten

De contra-expertise vindt geheel plaats op basis van literatuurstudie. Ten behoeve van de contra-expertise zijn de volgende rapporten doorgenomen:

1. verkeersstudie Zuidas 2011 (versie 11, 20 april 2011);
2. gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas (20 april 2011);
3. verkeersonderzoek Kavel OVG Zuidas (6 januari 2011);
4. Zuidas Amsterdam Flanken – Toetsingsadvies over het milieueffectrapport (5 april 2011);

5. Zudas Amsterdam Flanken – startnotitie m.e.r. (31 maart 2010);
6. reikwijdte en detailniveau MER Zudas - Flanken (28 september 2010).
7. Zudas de Flanken – Milieueffectrapportage deel A hoofdrapport (26 januari 2011);
8. nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West, Milieueffectrapport Zudas de Flanken (10 mei 2011);
9. actieplan weginfrastructuur Zudas Flanken (17 mei 2011);
10. achtergrondrapport verkeer, grjs milieu en water – deel B (26 januari 2011).

1.4 Werkwijze

Voor de literatuurstudie wordt onderscheid gemaakt in een tweetal hoofdbronnen, te weten:

- Studierapporten t.a.v. verkeer die specifiek zijn opgesteld voor en naar aanleiding van de MER Zudas- de Flanken;
- algemene onderzoeksrapporten en -gegevens ten aanzien van vervoersgedrag, ontwikkelingen modal split, gevoeligheden bij interpretatie verkeersmodellen.

Het onderstaande stappenplan is tijdens de literatuurstudie als leidraad gebruikt.

1. verzamelen en doorlezen studierapporten Zudas;
2. opstellen bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel Zudas aan de hand van de informatie die volgt uit de studierapporten en de gesignaleerde onduidelijkheden in beide profielen;
3. op basis van gevonden onduidelijkheden een 2^o ronde literatuurverkenning om mogelijke impact vast te stellen en een oordeel te vormen over de rekenresultaten verkeersstudie Zudas-de Flanken. Per aspect zijn de uitgangspunten van de aannames op een rij gezet. Per aspect is beoordeeld of de aannames en rekenresultaten plausibel kunnen zijn. Vervolgens is getracht het effect van de afwijkende uitgangspunten te vertalen in effecten voor de berekende verkeerssituatie;
4. opstellen beknopte notitie waarin hoofd- en subvragen beantwoord worden, en een toetsing plaats vindt ten aanzien van de aannames van de gemeente Amsterdam voor het project Zudas.

1.5 Leeswijzer

Uiteindelijk is tijdens de contra-expertise vooral aandacht besteed aan de inhoud van de 'Verkeersstudie Zudas 2011' en de 'Gevoelheidsanalyse Verkeersmodel Zudas'. Beide studies bevatten de meeste informatie over de wijze waarop de effecten voor het deelaspect verkeer zijn verwerkt. In hoofdstuk 2 worden de methodes en aannames verkend, die gebruikt zijn voor het berekenen van het aantal verplaatsingen en de verdeling over de verschillende modaliteiten. Hoofdstuk 3 besteed aandacht aan de verschillende vragen van het WTC ten aanzien van de verwachte groei van het verkeer en het functioneren van het autonetwerk en de doelmatigheid van de voorgestelde aanvullende Infrastructurele maatregelen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de vragen van WTC over de compleetheid van de rapporten. Worden alle relevante onderzoeksvragen gesteld en beantwoord? Hoofdstuk 3 en 4 worden expliciet beschreven in de structuur van 'vraag en antwoord', en hebben een duidelijk quickscan karakter. In hoofdstuk 5 worden alle bevindingen van de contra-expertise (hoofdstuk 3) samengebracht, en wordt een eindoordeel gegeven.

2 VERKEERSSTUDIE: INVLOEDSFACTOREN RITTEN PER MODALITEIT

2.1 Bouwprogramma en bereikbaarheidsprofiel Zuidas

2.1.1 Ontwikkeling bouwprogramma

Het uiteindelijke aantal ritten dat een gebied genereert hangt af van de hoeveelheid voorzeningen die in het gebied gerealiseerd worden. De ontwikkelingen voor de Zuidas zijn samengebracht in een bouwprogramma over meerdere tijdperiodes. In het rapport "Verkeersstudie Zuidas 2011" (versie 11, 20 april 2011) staan de volgende ontwikkelingen genoemd in het kader van het Zuidas programma:

Tabel 1: Bouwprogramma Zuidas 2007-2020

Periode	Woningen bvo (m ²)	Kantoren bvo (m ²)	Voorzeningen bvo (m ²)
2007-2010	80180	145150	100362
2010-2015	284788	299130	232846
2015-2020	497143	336090	382222
2007-2020	872121	780370	715430

Op de website van de Zuidas (www.zuidas.nl/felten) is een overzicht van de huidige (2010) hoeveelheden woningen, kantoren en voorzeningen op de Zuidas te vinden. Deze hoeveelheden zijn omgerekend naar m² b.v.o., teruggerekend naar de situatie in 2007, en in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2: Gerealiseerd bouwprogramma Zuidas tot 2007

Periode	Woningen bvo (m ²)	Kantoren bvo (m ²)	Voorzeningen bvo (m ²)
Tot 2007	10000	604850	649838

Uit de bovenstaande overzichten is af te leiden dat in de periode 2007 – 2020 het aantal m² b.v.o. aan woningen, kantoren en voorzeningen met respectievelijk 8800%, 155% en 110% zal toenemen. De ontwikkelingen vormen het uitgangspunt voor de effectbeoordeling op het deelaspect verkeer voor de MER Zuidas – de Flanken. In de volgende paragrafen zal veelvuldig terugverwezen worden naar het bovenstaande bouwprogramma.

2.1.2 Ontwikkeling Infrastructuur

Autonetwerk

In de periode 2007 – 2020 wordt de weginfrastructuur in het invloedsgebied van de Zuidas op veel locaties aangepast. In de huidige situatie is de Zuidas in de ochtendeplis binnen 60 minuten bereikbaar voor circa 7.000.000 inwoners (bron: nationale bereikbaarheidskaart).

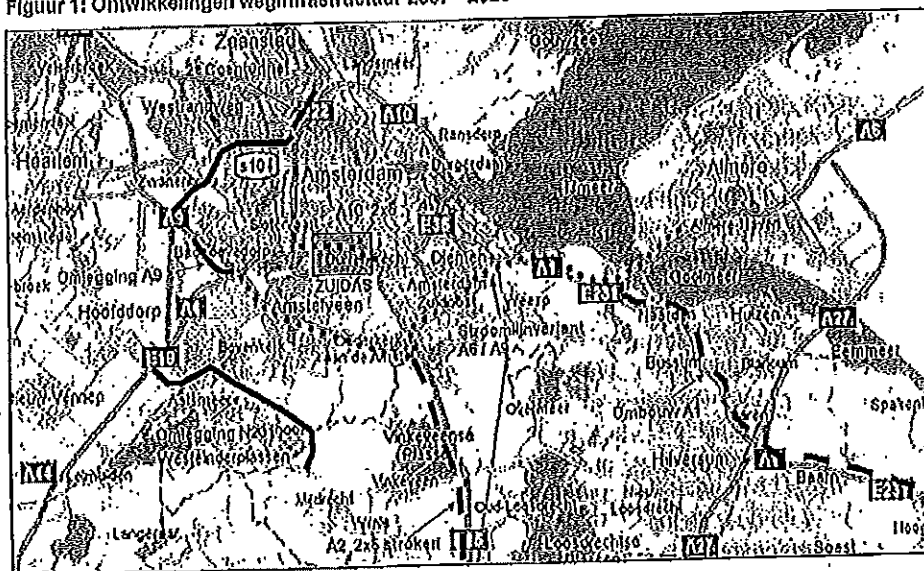
In de periode 2007 – 2010 is de capaciteit op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam aanzienlijk verruimd. Het aantal rijstroken ging van 3 naar 5 stroken per richting. Daardoor is de reistijd tussen Utrecht, het zuiden van het land en de Zuidas ingekort (geen congestie op de A2). In het rapport "Verkeersstudie Zuidas 2011" (versie 11, 20 april 2011) worden daarnaast nog de volgende ontwikkelingen genoemd, die in de modelberekeningen zijn meegenomen:

- aanleg Westrandweg (verbinding A5 – A10);
- aanleg 2^o Coentunnel;

- omlegging N201 bij Uithoorn en Aalsmeer;
- ombouw van de A1 tussen Amsterdam en de Duitse grens;
- ombouw van de A10 zuld (door de Zuidas) tot 5 rijstroken per rijrichting;
- volledige realisatie van A6 – A9 (Almere – Schiphol) volgens Stroomlijninvariant;
- omlegging van de A9 bij de Badhoevedorp;
- verbreding van de Boeilelaan (Zuidas) tot 2 rijstroken per rijrichting.

De genoemde ontwikkelingen op de weginfrastructuur leiden tot een betere bereikbaarheid van de Zuidas, en zullen het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat binnen het bereik van de Zuidas ligt verder doen toenemen. In de onderstaande figuur zijn alle genoemde ontwikkelingen op de kaart weergegeven.

Figuur 1: Ontwikkelingen weginfrastructuur 2007 - 2020



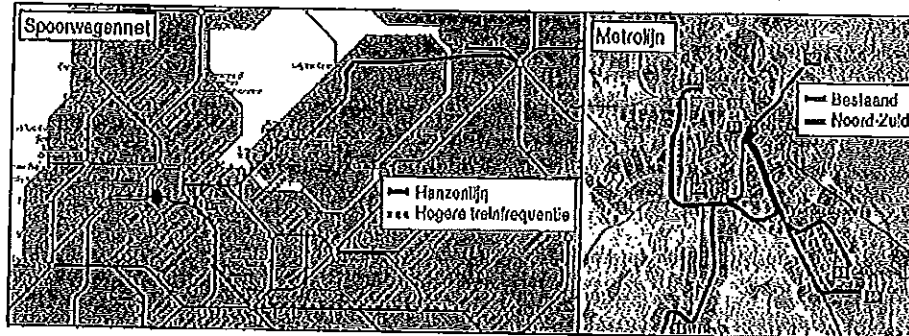
OV Infrastructuur

In de periode tussen 2007 en 2020 worden een aantal aanpassingen in het OV netwerk aangebracht, die van invloed zijn op de bereikbaarheid van de Zuidas. In het rapport "Verkeersstudie Zuidas 2011" (versie 11, 20 april 2011) worden de volgende ontwikkelingen genoemd:

- realisatie van de Hanzelijn (treinverbinding Zwolle – Lelystad);
- realisatie van de noord-zuld metrolijn in Amsterdam (Bulksloot - Centraal station - Station Zuid (Zuidas));
- hogere treinfrequentie (6 intercity's en 6 sprinters per uur) op trajecten;
- Lelystad – Station Zuid (Zuidas) – Schiphol;
- Arnhem/Nijmegen – Station Zuid (Zuid) – Schiphol;
- verbinden van 50% van de streekbuslijnen met Station Zuid (Zuidas);
- aanleg van vrije busbanen op Boeilelaan (Zuidas);
- realisatie van haltokommen OV in het Zuidasgebied op maximaal 400 meter afstand van woon/werkadres.

In de onderstaande figuur staan de belangrijkste ontwikkelingen in het OV netwerk op de kaart weergegeven.

Figuur 2: Belangrijkste ontwikkelingen OV-Infrastructuur tav. De Zuidas (2007 – 2020)



Door de genoemde ontwikkelingen in het OV-netwerk zal de reistijd met het openbaar vervoer korter worden en mede daardoor wordt de Zuidas voor een groter gebied beter bereikbaar. In de huidige situatie is Station Zuid (Zuidas) voor 2.566.000 inwoners binnen 60 minuten bereikbaar (bron: nationale bereikbaarheidskaart). Na de realisatie van de ontwikkelingen in het OV-netwerk zal Station Zuid voor 3.000.000 inwoners binnen 45 minuten bereikbaar moeten zijn. Een forse verbetering.

Samenvattend

Zowel de kwaliteit van de bereikbaarheid per auto als per openbaar vervoer neemt voor de Zuidas sterk toe. In het rapport 'verkeersstudie Zuidas 2011' wordt de verbetering van het openbaar vervoer als belangrijke invloedsfactoren genoemd voor de toename van het OV-gebruik ten koste van het auto-gebruik. De bereikbaarheid van de Zuidas per auto lijkt evenwel minstens in gelijke mate te zijn toegenomen. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt weinig aandacht besteed aan de verbetering van de bereikbaarheid per auto door de infrastructurele veranderingen. Dit wordt wel gedaan voor het openbaar vervoer. Daardoor is het niet mogelijk om te beoordelen of de verbeterde OV-Infrastructuur ook daadwerkelijk kan bijdragen aan een hoger aandeel OV.

2.1.3 Ontwikkelingen Infrastructuur en bouwprogramma in relatie tot verplaatsingen Zuidas

In de verkeersstudie Zuidas 2011 wordt aangegeven dat de sociaal economische uitgangspunten in de loop van de tijd zijn veranderd en ook in de toekomst zullen veranderen. Voor de verkeersstudie worden de sociaal economische gegevens gebruikt van de basisvariant MER Flanken-studie en VU/VUmc. Circa 1/3 van de ontwikkelingen bestaat uit de komst van nieuwe voorzieningen. Voor de voorzieningen wordt gesteld dat niet bekend is welke voorzieningen gerealiseerd zullen worden. Wel wordt genoemd dat de ritgeneratie voor voorzieningen onderling sterk kunnen verschillen. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in het aantal benodigde parkeerplaatsen per voorziening. In de verkeersstudie Zuidas 2011 is uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m² voorzieningen.

Onduidelijk is wat de impact van deze norm is op het totaal aantal ritten dat gegenereerd wordt door de voorzieningen. Voorzieningen zoals retail en grootschalige detailhandel hebben een duidelijk hogere parkeerbehoefte dan 1 parkeerplaats per 100 m² en genereren ook veel bezoekersverkeer. De berekeningen van het aantal ritten afkomstig van voorzieningen lijken vooral gericht te zijn op de verplaatsingen van de werknemers bij de voorzieningen. De kans is daardoor aanwezig dat het aantal ritten vanuit de voorzieningen aanzienlijk hoger ligt dan nu berekend is. Nadere detailinformatie over de wijze waarop de voorzieningen in het verkeersmodel zijn ingebracht kan hierin uitsluitend geven.

De vraag is verder of in dit stadium van de planvorming het bouwprogramma van de voorzieningen niet nader uitgesplitst kon worden. Zo geeft een onderscheid in groepen als retail, onderwijs, sport, gezondheidszorg al een beter beeld in het aantal benodigde parkeerplaatsen van de voorzieningen en het aantal ritten dat daaraan gekoppeld is. En indien dit niet mogelijk is, dan bestaat er in ieder geval de mogelijkheid om het effect inzichtelijk te maken van een hoger aantal parkeerplaatsen per 100 m² aan voorzieningen dan de huidige 1 parkeerplaats. Dit is in de gevoeligheidsanalyse niet gedaan.

Het verwachte aantal nieuwe verplaatsingen (ritten) als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas, zijn met behulp van het verkeersmodel GemMod berekend. De berekeningsresultaten zijn gepresenteerd in het rapport "Verkeersstudie Zuidas 2011" (versie 11, 20 april 2011). In de onderstaande tabel zijn de verschillende realisatiefasen van het bouwprogramma op de Zuidas uitgezet tegenover het berekende aantal ritten (auto, OV, fiets in de avondspits) die in de desbetreffende realisatiefase worden gegenereerd. In de laatste kolom is de verhouding van het aantal gegenereerde ritten per b.v.o. weergegeven.

Tabel 3: Bouwprogramma en aantal ritten

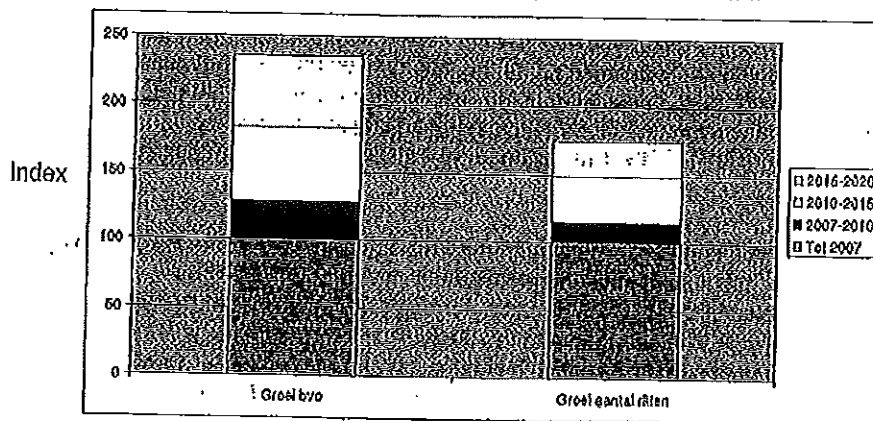
Periode	Woningen bvo (m ²)	Kantoren bvo (m ²)	Voorzieningen bvo (m ²)	Totaal bvo bvo (m ²)	Aantal ritten obv. model	Verhouding ritten / bvo
Tot 2007	10000	504850	849838	1104488	28250	0,02428
2007-2010	80180	145150	100362	325692	4250	0,01305
2010-2015	284798	299130	232846	816774	11000	0,01330
2015-2020	497143	338090	362222	1215455	12000	0,00987
Totaal	862121	1285220	1365068	3532409	55500	

Uit de laatste kolom van tabel 3 blijkt dat:

- het bouwprogramma dat tussen 2007 en 2015 wordt gerealiseerd, genereert 45% minder ritten per b.v.o. dan het aantal ritten per b.v.o. dat in de huidige situatie gegenereerd wordt;
- het bouwprogramma dat tussen 2015 en 2020 wordt gerealiseerd, genereert 25% minder ritten per b.v.o. dan bij het bouwprogramma dat tussen 2007 en 2015 werd gerealiseerd. Ten opzichte van de huidige situatie genereert het bouwprogramma 2015 - 2020 60% minder ritten per b.v.o.

Bovenstaande trend wordt in de verkeersstudie Zuidas 2011 niet nader onderzocht. Ook op basis van de in de rapporten beschikbare informatie is niet nader te bepalen of een dergelijke afname reëel is en in verhouding staat tot de veranderingen die optreden in het bouwprogramma zelf (met verhoudingsgewijs meer wonen). In figuur 3 is de groei van het bouwprogramma en het aantal ritten in cumulatieve staafdiagram weergegeven. Dit geeft nogmaals de scheve verhouding weer van het te realiseren bouwprogramma en de groei van het aantal ritten dat hieruit volgt.

Figuur 3: Groei bouwprogramma in relatie tot de groei van het aantal ritten



Samenvattend

Het niet nader uitsplitsen van het bouwprogramma voor voorzieningen maakt het aantal berekende ritten mogelijk onbetrouwbaar. Met de huidige norm van 1 parkeerplaats per 100 m² zal vooral het aantal ritten voor de werknemers berekend worden. Minder duidelijk is of deze norm ook voldoende rekening houdt met de bezoekersstroom naar de verschillende voorzieningen.

De neerwaartse trend van het aantal ritten (auto, fiets, ov) per 100 m² bvo over de periode 2007-2020 wordt in de rapporten niet nader onderbouwd. Het is niet vast te stellen of de afname in verhouding staat tot de veranderingen die optreden in het bouwprogramma zelf. De verschillen in groei ogen scheef, waardoor de kans aanwezig is dat er te weinig ritten gegenereerd zijn in relatie tot het bouwprogramma. En daarmee dus een onderschatting plaatsvindt van de hoeveelheid autoverplaatsingen in de Zuidas. Dit is echter zonder het verkeersmodel niet te beoordelen.

2.2 Bouwprogramma en Infrastructurele ontwikkelingen in relatie tot modal split

2.2.1 Uitgangspunten verkeersmodel GemMod ten aanzien van Invloedsfactoren Modal Split

Werking verkeersmodel GemMod algemeen

De personenverplaatsingen (ritten) die de woningen, kantoren en voorzieningen op de Zuidas genereren, zijn met behulp van het verkeersmodel GemMod verdeeld over drie soorten vervoermiddelen: personenauto, openbaar vervoer en fiets. Het aandeel ritten per soort vervoermiddel van het totale aantal ritten, is daarbij afhankelijk van een aantal factoren, waaronder:

1. reisaafstand;
2. reistijd;
3. kosten mobiliteit;
4. autobezit;
5. parkeerbeleid.

1). De reisaafstand is vooral bepalend voor het vervoermiddel fiets. De korte afstandsritten (tot circa 5 km) worden veelal gerealiseerd op de fiets. De reden daarvoor zijn de lage (geen) kosten en een relatief korte reistijd. Bij langer wordende reisaafstand, wordt meer gebruik gemaakt van de auto dan wel van het openbaar vervoer.

2). De reistijd is bepalend bij de keuze tussen het reizen met het openbaar vervoer of met de auto. Indien de reistijd met de auto op een bepaalde relatie aanzienlijk korter is

dan de reistijd met het openbaar vervoer, dan is het aandeel openbaar vervoer op die relatie laag. Er zijn de volgende factoren te noemen die van invloed zijn op de reistijd:

- op het autonetwerk: wegvaknelheid, hoeveelheid gelijkvloerse kruispunten, capaciteit-intensiteit verhouding;
- op het OV-netwerk: directheid OV-verbindingen, relsfrequentie, snelheid OV-diensten, afstand tussen woon/werk/voorzieningen tot de OV-halte,

3). De kosten van de mobiliteit zijn bepalend bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer. Indien de kosten van het reizen met de auto relatief lager zijn dan de kosten van het reizen met het openbaar vervoer, gaan de autobezitters minder gebruik maken van het openbaar vervoer. Er zijn de volgende factoren die de kosten van de mobiliteit bepalen:

- auto: brandstofkosten per kilometer, tolheffing/kilometerheffing, parkeertarieven;
- openbaar vervoer: ritprijs per kilometer.

4). Het autobezit is mede bepalend voor het aandeel reizigers met het openbaar vervoer. Indien het autobezit hoog is, bestaat de kans dat de autobezitters in eerste plaats met de auto gaan reizen dan met het openbaar vervoer. De kosten van autobezit (aanschafkosten auto, wegenbelasting, verzekeringen) worden niet meegewogen bij de keuze tussen het reizen met het openbaar vervoer of met de auto.

5). Het parkeerbeleid kan van invloed zijn op het gebruik van het openbaar vervoer. Het stringent beperken van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in combinatie met de hoge parkeerkosten kan het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen.

Effect Invloedsfactoren op Zuidas

In het vervolg van deze paragraaf wordt ingegaan op de effecten van de Invloedsfactoren op de uiteindelijke vervoerswijzekeuze. Daarbij wordt uitgegaan van de genoemde uitgangspunten in het rapport 'Verkeerstudie Zuidas 2011' ten aanzien van het verkeersmodel GemMod.

Reistijd:

Zowel het wegennet als het openbaar vervoersnet wordt tot 2020 aanzienlijk verbeterd. Voor het wegennet geldt dat er met name op de wegen rond de Zuidas meer capaciteit wordt gecreëerd, waardoor de kans op congestie afneemt en de reistijd korter wordt. Voor het openbaar vervoersnet geldt dat er nieuwe directe OV-verbindingen worden gemaakt (noord-zuid metrolijn, streekbussen) en dat de relsfrequentie op twee spoorwegverbindingen hoger wordt. Gezien van de infrastructurele verbeteringen zowel in het auto- als het OV-netwerk is het niet zondermeer te verwachten dat de verhouding tussen de reistijd openbaar vervoer - auto in grote mate ten gunste komt van het openbaar vervoer. Er moeten dus ook andere Invloedsfactoren positief veranderen om de overgang naar het OV te bewerkstelligen.

Kosten mobiliteit:

De brandstofkosten per kilometer zullen de komende jaren dalen. De kosten voor het openbaar vervoer zullen daarentegen in de komende jaren toenemen. In de onderstaande tabel zijn de indicies voor de kosten ten opzichte van het jaar 2000 weergegeven, zoals deze in het verkeersmodel GemMod zijn gehanteerd.

Tabel 3: Kostenontwikkeling 2000-2020 (geïndexeerd)

	2000	2007	2010	2015	2020
Openbaar vervoer	1,00	1,07	1,10	1,12	1,14
Auto	1,00	0,87	0,85	0,90	0,85

De bovengenoemde indices van de kosten zijn niet in het voordeel van het openbaar vervoer bij vervoermiddelkeuze. In het GemMod model werd naast de bovengenoemde kostenontwikkeling, tevens rekening gehouden met de kilometerheffing. Daarbij werd uitgegaan van 3 eurocent per kilometer in 2015 en 8 cent per kilometer in 2020. Bij de kilometerheffing wordt het verschil tussen de kosten van het reizen met de auto en met het openbaar vervoer kleiner, waardoor de kans op meer gebruik van het openbaar vervoer groter wordt. De kilometerheffing was een uitgangspunt bij het verkeersmodel GemMod, waarop de verkeersstudie is gebaseerd. Inmiddels is de invoering van kilometerheffing tot 2020 niet waarschijnlijk. In paragraaf 2.2.2 wordt hier nog verder op ingegaan.

Autobezit:

De verwachting is dat het autobezit toeneemt. Het gemiddelde autobezit voor Stadsdeel Zuid betrof in 2008 37% per inwoner. In de Basisgegevens Verkeersprognoses van DIVV is berekend dat het autobezit in het Zuidasgebied tot 2020 toeneemt tot 54% per inwoner. Uitgaande van gemiddeld 1,7 personen per woning, zal het autobezit per woning 0,9 auto's bedragen. Een hoger autobezit verkleint de kans dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

Parkeerbeleid:

In het GemMod verkeersmodel wordt uitgegaan van een parkeertarief van € 4,35 per uur voor het parkeren in de Zuidas in 2020. Het tarief ligt daarmee hoger dan landgemiddeld en kan de keuze bevorderen om met het openbaar vervoer naar de Zuidas te reizen (zie ook paragraaf 2.2.3). Het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de Zuidas wordt bepaald op basis van de richtlijnen ten aanzien van A-lokatie (kantoren) en centrumgebied (woningen). De bereikbaarheid van de Zuidas per OV is goed, waardoor het aantal parkeerplaatsen met sturend beleid tot een minimum kan worden beperkt. Beperking van de parkeermogelijkheden verslechtert de bereikbaarheid met de auto, en bevordert het gebruik van het openbaar vervoer. Dit effect is sterk afhankelijk van de wijze waarop het voorgenomen stringente parkeerbeleid ook in de praktijk aangehouden kan worden. In het verkeersonderzoek 'Kavel OVG' wordt bijvoorbeeld uitgegaan van 378 parkeerplaatsen voor 41.000 m² b.v.o. aan kantoorruimte voor in totaal 1365 werknemers. Dit komt neer op 27 parkeerplaats per 100 werknemers. Ruim meer dan de beoogde norm van 10 parkeerplaatsen per 100 werknemers op een A-lokatie. Afwijken van de beoogde parkeernorm leidt ultiem tot meer gebruik van de auto en hogere verkeersintensiteiten op het netwerk.

In de gevoeligheidsanalyse wordt verder gesteld dat het aantal parkeerplaatsen verdubbelt van 16.200 in 2010 naar 32.400 in 2020. De groei van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats op basis van het beleidsuitgangspunt dat met de gehanteerde parkeernormen gezorgd wordt voor schaarste in het gebied. De schaarste is noodzakelijk om het OV gebruik te stimuleren. Toch is volgens de parkeeroffers in de gevoeligheidsanalyse van schaarste geen sprake, er is feitelijk ruim voldoende parkeercapaciteit. Het stringente parkeerbeleid en de verwachte parkeerbezetting lijken elkaar tegen te spreken. Er zou juist een spanning waarneembaar moeten zijn in het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De hogere bezettingsgraden van de parkeervoorzieningen leiden dan vanzelfsprekend ook tot meer verkeer. In de huidige situatie zorgt de verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen (+100%) in 2020 voor

35% meer ritten ten opzichte van 2010. Dit roept ook de vraag op hoe het aantal parkeerplaatsen in het verkeersmodel ondergebracht is en welke rol deze heeft bij het bepalen van het aantal ritten.

Samenvattend:

De factoren die van invloed kunnen zijn op een hoger aandeel ritten met het openbaar vervoer in de modal split in 2020 ten opzichte van de bestaande situatie zijn de beperking van het aantal parkeerplaatsen en de hoge parkeertarieven. De kilometerheffing zou ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren, maar deze wordt voorlopig nog niet doorgevoerd. De capaciteitsverruiming in het autonetwerk en de verlaging van de brandstofkosten per kilometer werken meer in het voordeel van het autogebruik. In de Verkeersstudierapporten wordt er niets gezegd over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in het Zuidasgebied en op welke wijze het Gem Mod model daarmee rekening houdt. Indien de parkeernormen niet strikt worden nageleefd of wanneer ondernemingen in staat zullen zijn om buiten de A-locatie aanvullende parkeervoorzieningen te realiseren dan kan dit grote gevolgen voor het aantal Zuidas gerelateerde autoritten hebben. Ons inziens wordt in de Verkeersstudie Zuidas 2011 onvoldoende duidelijk welke invloedsfactoren in welke mate verantwoordelijk zijn voor het hoge aantal OV-ritten. De resultaten van het verkeersmodel worden als gegeven gezien, waarbij de plausibiliteit van de resultaten onvoldoende onderbouwd wordt.

Het stringente parkeerbeleid en de verwachte parkeerbezetting zoals gepresenteerd in de gevoeligheidsanalyse lijken elkaar tegen te spreken. Er zou een spanning waarneembaar moeten zijn in het aantal beschikbare parkeerplaatsen als gevolg van de strenge parkeernormering. In de huidige situatie zorgt de verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen (+100%) in 2020 voor 35% meer ritten in de avondspits ten opzichte van 2010. Dit verschil wijst niet op een spanning tussen parkeeraanbod en -vraag, en komt niet overeen met onze verwachtingen. Het voedt onze twijfels over het berekende aantal autoritten. Het roept de vraag op hoe het aantal parkeerplaatsen in het verkeersmodel ondergebracht is en welke rol deze invloedsfactor heeft bij het bepalen van het aantal ritten.

2.2.2 Huidige en toekomstige Modal Split op de Zuidas

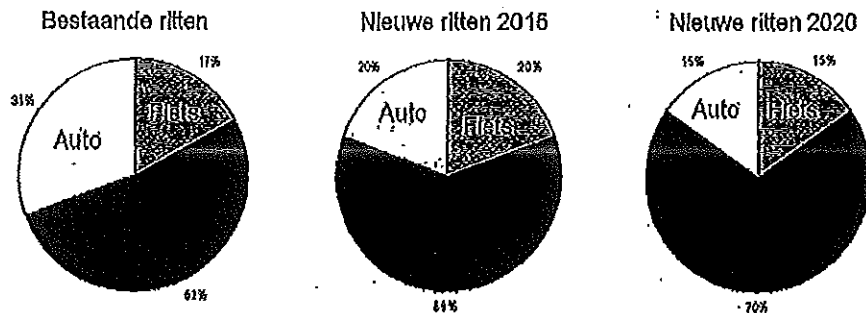
In de onderstaande tabel is het modal split weergegeven voor verschillende realisatieperiodes van het bouwprogramma..

Tabel 4: modal split Zuidas 2007-2020

Periode	Modal Split Zuidas		
	Auto	OV	Fiets
2007	34%	49%	10%
2010	31%	56%	17%
2016	28%	59%	17%
2020	24%	60%	16%

In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt gesteld dat de verschuiving naar het OV geheel voor rekening komt van de ritten uit het nog te realiseren bouwprogramma. De modal split van de bestaande ritten verandert niet. Indien deze aanname als uitgangspunt wordt genomen dan dient de modal split zich te ontwikkelen zoals in figuur 3 staat afgebeeld.

Figuur 4: Modal split van bestaande en nieuwe ritten in 2015 en 2020



Voor de nieuwe ritten (de ritten die ontstaan als gevolg van het nog te realiseren bouwprogramma) bedraagt het aandeel OV in 2020 circa 70%. Het aandeel auto daalt van de huidige 31% naar 15% in 2020. Slechts 1 op de 6 ritten in de avondspits wordt met de auto afgelegd.

In tabel x wordt een relatie gelegd tussen het aantal ritten per m² en de vervoerswijze voor zowel de bestaande als nieuwe ritten.

Tabel 6: Ritten/m² naar vervoerswijze voor bestaande en nieuwe ritten

Periode	Fiets		OV		Auto	
	bestaande ritten	nieuwe ritten	bestaande ritten	nieuwe ritten	bestaande ritten	nieuwe ritten
2010-2015	0,0037	0,0027	0,0114	0,0086	0,0087	0,0027
2016-2020	0,0037	0,0010	0,0114	0,0074	0,0087	0,0010
gemiddelde 2010-2020	0,0037	0,0017	0,0114	0,0078	0,0087	0,0017
Procentuele verandering aantal ritten per m ² bestaand en nieuw		-54		-31		-74

De tabel toont een sterke krimp van het aantal nieuwe ritten per m² bouwprogramma. Het is niet na te gaan of de krimp geheel verklaard kan worden door de verschuivingen in het bouwprogramma. De tabel laat ook zien dat de daling van het aantal ritten per m² zich voordoet bij alle vervoerswijzen. Dus ook bij het openbaar vervoer.

Bij de berekening van de modal split (tabel 4) is nog rekening gehouden met de invloed van de kilometerheffing. Deze wordt voorlopig niet doorgevoerd. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat het autoverkeer in Amsterdam in 2020 als gevolg van het schrappen van kilometerheffing met ongeveer 6% toe zal nemen. Dit percentage is een gemiddelde voor het wegennet van de gehele stad Amsterdam. Voor de Rijkswegen is deze toename groter en voor de lokale ontsluitingswegen lager. Het schrappen van de kilometerheffing leidt tot verandering in de modal split in 2020. Het aandeel van de auto stijgt volgens de gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas met 6%, van het OV daalt met 2% en van de fiets daalt met 4% ten opzichte van de situatie met de kilometerheffing. De genoemde waarden zijn de gemiddelden voor geheel Amsterdam. In de Verkeersstudierapporten slaan geen waarden genoemd ten aanzien van de verdeling van modal split op de Zuidas in de situatie zonder kilometerheffing. De Zuidas is goed bereikbaar per auto. Afschaffen van de kilometerheffing zal de behoefte in het gebruik van de auto op de Zuidas naar verwachting sterker beïnvloeden dan in het Amsterdams gemiddelde tot uitdrukking komt.

Woninggebonden autoverplaatsingen

Het aantal berekende autoverplaatsingen dat door woningen in de Zuidas gegenereerd wordt is vergeleken met algemene rijtgegevens uit het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON). In zeer stedelijk gebied worden volgens het MON 0,087 autoverplaatsingen per persoon per dag aan gegenereerd. Dit zijn woninggebonden ritten. Met een gemiddelde woningbezetting van 1,7 komt het aantal autoverplaatsingen gemiddeld op 1,34 per woning per dag te liggen. Dit resulteert in 2,27 autoritten per woning per dag. Zeer stedelijk gebied kenmerkt zich door een laag autobezit en een beperkte autobereikbaarheid. Het gebruik van de auto ligt in deze gebieden volgens het MON het laagst. De Zuidas is zeer sterk stedelijk, toch is er sprake van een hoog autobezit en een goede bereikbaarheid met de auto. Het voor sterk stedelijk gebied berekende aantal autoritten zal voor de Zuidas dus gevoelsmatig eerder hoger dan lager liggen dan de 2,34 autoritten per woning per dag. Dit is overigens exclusief verkeer van bezoekers, post, aannemers, vuilnisphaal, politie etc.

Het Gemmod model berekend voor de 7.000 te realiseren woningen 1.960 autoritten in de avondspits. Er vanuit gaande dat circa 15% van de ritten in de avondspits wordt gemaakt worden er in de Zuidas 1,86 autoritten per etmaal per woning geproduceerd (inclusief verkeer van bezoekers, post, aannemers, vuilnisphaal, politie etc). Het betekent dat ondanks de goede autobereikbaarheid en het hoge aandeel autobezit, het aantal autoritten per woning op de Zuidas in 2020 18% lager ligt dan in het zeer sterk stedelijk gebied in 2010. Dit gaat in tegen de waarnemingen dat het autogebruik nog steeds een stijgende trend laat zien. Felicitijk is berekende afname nog groter omdat er geen correctie plaats heeft gevonden met het aantal ritten van bezoekend verkeer.

Samenvattend

De nieuwe ritten als gevolg van het te ontwikkelen bouwprogramma kennen in de Verkeersstudie Zuidas 2011 een aandeel openbaar vervoer van 70%. Van alle ritten van en naar de nieuw te bouwen voorzieningen (wonen, kantoren, overig) wordt evenwel 70% per openbaar vervoer afgelegd. Een dergelijke hoog aandeel OV is nog nergens in Nederland gerealiseerd.

Ondanks het hoge aandeel OV bij de nieuwe ritten, is er een krimp waarneembaar in het aantal OV-ritten per gerealiseerde m² bouwprogramma. De daling is sterk en gegevens ontbreken om te bepalen of de daling voortkomt aan verschuivingen in het bouwprogramma waarbij het aandeel wonen toeneemt.

Ten aanzien van de woninggebonden autoverplaatsingen wordt geconstateerd dat het toekomstige aantal autoritten per woning op de Zuidas in 2020 duidelijk lager ligt dan het huidige aantal autoritten per woning in sterk stedelijke gebieden. Deze sterk stedelijke gebieden worden in tegenstelling tot de Zuidas gekenmerkt door een laag aandeel autobezit en een matige bereikbaarheid per auto. Ook op basis van de verwachte toename van het autobezit in de Zuidas ligt een hoger aantal autoritten per woning meer voor de hand.

2.2.3 Prijselasticiteit parkeren

De stijgende parkeertarieven worden samen met de verbeterende OV infrastructuur als belangrijkste oorzaak genoemd voor de beperkte groei van het autoverkeer. In rapport 'parkeren is manoeuvreren' is voor Amsterdam de prijselasticiteit van het verhogen van de parkeertarieven onderzocht. Het meest gevoelige gebied voor het verhogen van de parkeertarieven bleek de binnenstad van Amsterdam te zijn. Voor de binnenstad resulteert 20% hogere tarieven in 2,4% minder autoverplaatsingen, 0,9% meer fietsritten en 1,1% meer OV-ritten. Verdubbeling van het parkeertarief leidt tot een afname van het

aantal autoverplaatsingen van 10-15% in de binnenstad en van circa 5% in de buitenwijken. In het rapport 'Parkeren in Nederland' uit 2002 wordt gesteld dat bij een tariefverhoging van tien procent verwacht mag worden dat het parkeren met ongeveer drie procent zal afnemen.

De prijselasticiteit (gevoeligheid voor prijsverhogingen) in Amsterdam lijkt dus minder groot te dan in de rest van Nederland. Maar ook in de rest van Nederland de elasticiteit bij een verhoging van de parkeertarieven beperkt. Deze beperkte prijselasticiteit lijkt te conflicteren met de bevindingen in het rapport 'Verkeersstudie Zuidas 20110' waar gesteld wordt dat het verhogen van de parkeertarieven een grote invloed heeft op de toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Het is aannemelijker dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied een grote invloed heeft op het aantal autoritten van en naar de Zuidas. Over de wijze waarop het lokale beleid ten aanzien van parkeren doorwerkt op het berekende aantal ritten wordt in de rapporten geen inzicht gegeven.

Samenvattend

Het is niet waarschijnlijk dat de parkeertarieven een grote invloed kunnen hebben op de omvangrijke groei van het aandeel openbaar vervoer voor ritten van en naar de Zuidas. De prijselasticiteit van de parkeertarieven op het aantal verplaatsingen is namelijk beperkt.

QUICKSCAN: KNELPUNTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

In het vorige hoofdstuk is gekeken naar de wijze waarop de modal split en de bijbehorende verplaatsingen zijn bepaald. Deze gegevens vormen de basis voor het beoordelen van de kwaliteit van de verkeersinfrastructuur. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de vragen van het WTC over de wijze waarop het functioneren van het verkeersnetwerk is beoordeeld.

Vraag 1: In het Verkeersstudie Zuidas 2011 staat bij de conclusies dat door de ontwikkelingen van de Flanken in combinatie met infrastructurele maatregelen geen grote knelpunten te verwachten zijn. In het onderzoeksrapport is er sprake van 7 tot 10 knelpunten die in 2020 in de Zuidas zullen ontstaan. Het WTC constateert dat er in de bestaande situatie in de Zuidas al regelmatig sprake is van de verkeersopstoppingen (knelpunten) en verwacht dat door het beoogde bouwvolume het autoverkeer nominaal zal toenemen, waardoor de verkeersopstoppingen (knelpunten) nog groter worden. De vraag van WTC is waarom in de conclusies van de Verkeersstudie staat dat er in 2020 geen grote knelpunten te verwachten zijn?

Antwoord

De bestaande (2007 of 2010) verkeerssituatie in het Zuidasgebied staat in de onderzoeksrapporten niet duidelijk beschreven. Er is geen knelpuntenanalyse gepresenteerd en er zijn ook geen Intensiteitplots beschikbaar voor de bestaande situatie. Hierdoor is het niet mogelijk om een uitspraak te doen over de mate van verslechtering van verkeerssituatie na de realisatie van alle plannen in 2020 ten opzichte van de bestaande verkeerssituatie.

In de Verkeersstudie Zuidas 2011 is wel een tabel opgenomen met de vergelijking van de verkeersintensiteiten op acht wegvakken in het Zuidasgebied in de situatie 2010 en 2020 (Hst.4.2, tabel 6). In deze tabel is te zien dat het verkeer op de toegangswegen naar de rijksweg A10 (Europaboulevard en Amstelveenseweg) nauwelijks toeneemt, terwijl de verwachting is dat het Zuidas gerelateerde autoverkeer juist op de A10 zal zijn gericht. Op de Boelelaan is de verkeerstoename van 6% zeer laag te noemen, dit mede omdat deze weg na de realisatie van alle plannen een belangrijke ontsluitingsfunctie krijgt. De Amstelveenseweg is op sommige wegvakken verzadigd tot boven de 100%. In de Verkeersstudie Zuidas wordt gesteld dat de doorstroming op de Amstelveenseweg niet wezenlijk wordt verslechterd door de ontwikkelingen op de Zuidas, maar de doorstroming zelf is wel slecht te noemen. En dit is uiteraard niet goed voor de bereikbaarheid van de verschillende voorzieningen op de Zuidas.

Op de I/C-plots van de Zuidas in een situatie zonder uitvoering van de beleidsmaatregel 'Anders Betalen voor Mobiliteit' (ABvM) is verder een duidelijke verslechtering waarneembaar op de oprit naar A10 (S109), de Amstelveenseweg, de Boelelaan, het onderliggende wegennet van het Kenniskwartier en Europaboulevard. Dit is de eindsituatie waarbij de Boelelaan Oost reeds is ingericht als 2x2. De belangrijke wegen die het verkeer naar de opritten van de A10 leiden laten hoge verzadigingsgraden zien. Het verkeersmodel kan het teruglageffect en de koppeling tussen de verschillende VRI's niet goed weergeven. De verkeersafwikkeling op de randen van de Zuidas wordt door ons als matig omschreven.

Op basis van alleen de Intensiteitverschillen tussen 2020 en 2010 is in de Verkeersstudie geconcludeerd dat door de relatief lage verkeerstoename in de Zuidas, het aantal en de omvang van de knelpunten in 2020 vrijwel gelijk is aan die in 2010. De huidige verkeersopstoppingen (knelpunten) worden door gemeente Amsterdam dan ook als niet noemenswaardig beschouwd. In hoofdstuk 2 hebben wij onze twijfels geuit over

het geschatte aantal autoritten. Er bestaat een reële kans dat de uiteindelijke modal split een hoger aandeel autoverplaatsingen bevat. Indien de groei van het autoverkeer inderdaad groter is, dan heeft de Gevoelighedsanalyse verkeersmodel Zuidas aangetoond dat er een aantal extra knelpunten bij komen. Ook knelpunten waar kleinschalige maatregelen zoals het aanbrengen van een extra rijstrook geen schade meer bieden. Te denken valt aan het kruispunt Europaboulevard-Oprit A10 (kruispunt 22), waar het Actieplan Weginfrastructuur aangeeft dat er geen verdere restcapaciteit in het aangepaste kruispunt zit. Het eventueel vastlopen van dit kruispunt zal met grote waarschijnlijkheid ook gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten. De stelling dat er geen grote knelpunten ontstaan delen wij niet. Al zullen de knelpunten niet alleen ontstaan door de ontwikkelingen van de Zuidas.

Vraag 2: In het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken staan de Infrastructurele maatregelen genoemd ten behoeve van het oplossen van de knelpunten. De vraag van de WTC is of deze maatregelen in voldoende mate de bestaande en toekomstige knelpunten kunnen wegnemen.

Antwoord

In het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken zijn de knelpunten vastgesteld op basis van het GemMod-model. Daarbij is uitgegaan van 5% groei van het aantal autoverplaatsingen in de Zuidas om rekening te houden met het effect van het niet doorgaan van de kilometerheffing. Het actieplan werkt vervolgens de oplossingsrichtingen uit voor een zevental kruispunten. In de Gevoelighedsanalyse verkeersmodel Zuidas is ook een inschatting gemaakt van de groei van het autoverkeer op de Zuidas als gevolg van het niet doorgaan van de kilometerheffing. In de gevoelighedsanalyse wordt uitgegaan van 10% groei van de autoverplaatsingen. Dit resulteert uiteindelijk in 10 knelpunten.

Zowel in het Actieplan Weginfrastructuur als in de Gevoelighedsanalyse verkeersmodel Zuidas staat niet duidelijk omschreven waar de gekozen groeipercentsages van 5% en 10% op gebaseerd zijn. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt gesteld dat door het niet doorgaan van de kilometerheffing, het aandeel autoverplaatsingen in de totale modal split gemiddeld 6% hoger zal liggen. Uitgaande van een hoger aandeel autoverplaatsingen in de totale modal split, is het onze verwachting dat de groei van het verkeer in de Zuidas zelfs hoger dan 10% kan liggen. Deze verwachting is gebaseerd op het totale aantal Zuidas gerelateerde ritten (65.000 ritten (auto, fiets, OV) in de avondspitsperiode) en het aandeel autoverkeer op de Zuidas dat in de situatie zonder kilometerheffing, in 2020 30% kan bedragen. Uitgaande van het totale aantal Zuidas gerelateerde ritten en een aandeel auto van 30%, levert dit een toename van het aantal autoritten ten opzichte van 2010 van 66,5%. Dit houdt in dat het aantal autoritten als gevolg van het niet doorgaan van ABvM op de Zuidas niet 13.500 maar 16.600 zal bedragen.

De verkeersintensiteiten op de wegvakken in de Zuidas liggen daarmee hoogstwaarschijnlijk hoger dan de intensiteiten op basis waarvan de knelpunten voor het Actieplan zijn vastgesteld. Alleen met aanvullende kruispuntberekeningen kan vastgesteld worden of de oplossingsrichtingen voor knelpunten ook de extra groei van het verkeer aankunnen. Onze verwachting is voornamelijk dat op basis van de in het Actieplan Weginfrastructuur berekende hoge verzadigingsgraden op de kruispunten de afwikkelingscapaciteit onvoldoende zal zijn.

Ten aanzien van de huidige berekeningen in het Actieplan wordt verder nog het volgende geconstateerd:

- geselecteerde knelpunten zijn logisch gekozen, maar het is opmerkelijk dat er geen aandacht wordt besteed aan het zuidelijke deel Amstelveenseweg. Deze laat namelijk hoge verzadigingsgraden zien en vormt dan ook een risico voor de bereikbaarheid Zuidas;
- op kruispunt 1 (Amstelveenseweg- op en afrit A10) wordt voorgesteld om 3 linksafvakken op de afrit van de A10 (noordelijke aanstulping) te realiseren. Deze 3 rijbanen moeten uiteindelijk overgaan in 2 rijbanen. Onduidelijk is hoe dit in het wegprofiel dat volgt op het kruispunt is opgenomen. Voor een goede verkeersafwikkeling dient naar onze mening een extra rechtdoorgaande rijstrook op Amstelveenseweg te worden gerealiseerd (tussen de beide op en afritten). Hier lijkt vooralsnog fysiek geen ruimte voor te zijn;
- Knelpunt 3: De Boelelaan wordt met 1 rijbaan uitgebreid tussen Amstelveenseweg en Gustav Mahlerlaan (van 2 naar 3). Onduidelijk is wat er met het tramperron aan de Boelelaan ter hoogte van de Gustav Mahlerlaan gaat gebeuren. Deze zal waarschijnlijk ten behoeve van de extra rijstrook worden gehalveerd. Ook de ruimte voor wachtende voetgangers op de oversteek wordt daarmee gehalveerd, waardoor ons inziens onvoldoende ruimte overblijft voor de voetgangers. Indien de extra rijstrook kan worden gerealiseerd dan zorgt dit wel voor een duidelijke verbetering van de verkeersafwikkeling op de Boelelaan;
- Kruispunt 20 kan goed aangepast worden. Wel moet het verkeer van de snelweg A10 dat richting de Zuidas rijdt (en dus uiteindelijk linksaf de Boelelaan wil oprijden) goed begeleid worden door aanpassing belijning van het kruispunt Europaboulevard-Boelelaan;
- Kruispunt 22 zit volgens de berekeningen ondanks de aangebrachte aanpassingen aan zijn maximum. Indien het verkeersaanbod maar beperkt hoger is, dan zijn er geen kleinschalige maatregelen (zoals het toevoegen van een rijstrook) meer mogelijk om doorstroming te verbeteren. De huidige kruispuntstromen gaan uit van een gemiddelde werkdag zonder rekening te houden met bezoekers aan bijvoorbeeld de RAI of andere nog te realiseren voorzieningen in de Zuidas. Op dagen met evenementen zal het kruispunt naar alle verwachting snel geheel vastlopen met een duidelijk terugslageffect op de omliggende kruispunten;
- Er bestaat een sterke relatie tussen de kruispunten 20, 21 en 22 onderling en de kruispunten 1,2,3 en 4 onderling. De kruispunten zullen in de praktijk aan elkaar gekoppeld zijn. Deze koppeling kan niet goed inzichtelijk gemaakt worden met huidige berekeningsmethodiek. De effectiviteit van de maatregelen kan dan ook eigenlijk alleen met dynamisch model of Transyt inzichtelijk gemaakt worden.

4 **QUICKSCAN: BESCHIKBAARHEID INFORMATIE**

In het vorige hoofdstuk zijn de vragen van het WTC beantwoord over de wijze waarop het functioneren van het verkeersnetwerk is beoordeeld. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag of de gemeente Amsterdam voldoende informatie en instrumenten in handen heeft gehad om een goede beoordeling van de verkeers- en vervoereffecten voor de Zuidas uit te voeren? Daartoe wordt ingegaan op de 6 deelvragen die het WTC hierover gesteld heeft.

Vraag 1: In 2010 is het verkeersmodel GemMod geactualiseerd. Als basisjaar voor dit model is het jaar 2007 genomen. De vraag van WTC is of dat jaar als basis voor het in 2010 geactualiseerde verkeersmodel genomen mocht worden?

Antwoord

Bij de actualisatie van het verkeersmodel in 2010 zijn met name de ontwikkelingen op de Zuidas voor de jaren 2015 en 2020 bijgesteld. In het studiegebied zijn in de periode 2007-2010 weinig ontwikkelingen gerealistiseerd die van invloed zouden kunnen zijn op de verkeersstromen /-relaties in 2015 of in 2020, zoals het geactualiseerde verkeersmodel met basisjaar 2007 deze nu beschrijft. De ontwikkelingen op de Zuidas tussen 2007 en 2010 zijn in de geactualiseerde ontwikkelingen tot 2015 meegenomen. Het gebruik van 2007 als basisjaar zal naar verwachting geen invloed hebben op de berekende verkeersstromen voor de toekomstjaren 2015 en 2020.

Vraag 2: De effecten van de Zuidas ontwikkelingen op het verkeer worden op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel GemMod beoordeeld. Het verkeersmodel geeft alleen inzicht in de verkeerssituatie in de avondspitsperiode. De vraag van WTC is of het GemMod-model afdoende is om deze effecten van de Zuidas ontwikkelingen te kunnen beoordelen.

Antwoord

Het verkeersmodel behoort tot de best beschikbare middelen om de effecten van de sociaal-economische en infrastructurele ontwikkelingen op het verkeer zichtbaar te kunnen maken. De verkeersknelpunten doen zich meestal voor tijdens de spitsperiodes, doordat de verkeersintensiteit de capaciteit van de weg of het kruispunt nadert of overschrijdt. In de Zuidas is de avondspitsperiode naar onze verwachting drukker dan de ochtendspitsperiode. De reden daarvoor is een relatief groot aandeel voorzettingen (39% van totaal b.v.o in 2020), die in de ochtendspits aanzienlijk minder verkeer genereren dan in de avondspits. Voor het inzichtelijk maken van de knelpunten en het beoordelen van de verkeersafwikkeling is inzicht in de avondspits afdoende. In het Actieplan Weginfrastructuur wordt de vormgeving van de kruispunten beoordeeld voor zowel de avond- als ochtendspits. De ochtendspits is naar verwachting verkregen door de verkeersbewegingen van de avondspits te spiegelen. Voor een globale beoordeling van de kruispuntvorm is dit voldoende. Dit ook omdat voor ieder kruispunt wordt beschreven of er nog restruimte aanwezig is in de regeling.

Vraag 3: In de studie naar de ontwikkelingen op de Zuidas werd alleen één alternatief de Flanken onderzocht. De vraag van WTC is of de ontwikkeling van het DOK-model niet bij het onderzoek had moeten worden betrokken.

Antwoord

Op deze vraag is geen eenduidig antwoord mogelijk. Volgens het MER Zuidas – de Flanken zullen de parkeervoorzieningen van het DOK-gebied uitsluitend een exclusieve verbinding krijgen op de rijksweg A10. Als dit inderdaad het geval is dan zal de verkeerstoename in de Zuidas zich beperken tot de Europaboulevard en de Amstelveenseweg. De verkeerstoename op beide wegen zal naar onze verwachting relatief laag zijn. Beide wegen verbinden het DOK-gebied met Amstelveen en met Amsterdam centrum. Op de relatie Amstelveen – DOK – Amsterdam centrum zullen de vervoerswijzen openbaar vervoer en de fiets beduidend aantrekkelijker zijn dan de auto. Gezien deze naar verwachting geringe effecten van het DOK-gebied op het onderliggende wegennet van de Zuidas, is het naar onze mening vervolgens niet noodzakelijk om het DOK-model bij het onderzoek te betrekken.

De realisatie van een exclusieve verbinding van het DOK op de A10 staat echter nog niet voor 100% vast. Mocht de gemeente Amsterdam in de planvorming rondom het DOK overwegen de exclusieve verbinding van het DOK met de A10 niet te realiseren, dan is het zeer wenselijk de voorgenomen ontwikkelingen in het DOK bij de mer-studie 'Zuidas – de Flanken' te betrekken. Zonder exclusieve verbinding op de A10 zullen de voorzieningen in het DOK namelijk ontsloten worden via de hoofdwegenstructuur van de Flanken. Reeds zonder DOK verwachten wij doorstromingsproblemen op de (aangepaste) kruispunten op de Amstelveenseweg en Europaboulevard en de Boelelaan zelf. De extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkelingen in het DOK zijn volgens ons niet zonder extra infrastructurele aanpassingen op te vangen.

Vraag 4: Het aantal Zuidas gerelateerde autoritten in de avondspitsperiode, nemen ten opzichte van 2010 in 2015 met 22,5% en in 2020 met 35% toe. De vraag van WTC is of deze groei van het autoverkeer juist is.

Antwoord 4

De Zuidas gerelateerde autoritten in de referentie jaren 2015 en 2020 zijn berekend met behulp van het verkeersmodel GemMod. Dit model berekent een relatief laag aandeel autoverkeer in de modal split. In 2010 ligt het aandeel autoverkeer op 31%, in 2020 daalt dat aandeel naar 24%. In de modelberekeningen is het effect van 'Anders Betalen voor Mobiliteit (kilometerheffing)' nog in verwerkt. Uit de verkeersstudie is gebleken dat bij het niet doorvoeren van de kilometerheffing, het aandeel autoverkeer in de modal split van Amsterdam met 6% toe zal nemen (pag. 22, Verkeersstudie Zuidas 2011).

Gezien deze waarde, zal het aandeel autoverkeer op de Zuidas in de situatie zonder kilometerheffing, in 2020 rond de 30% kunnen bedragen. Uitgaande van het totale aantal Zuidas gerelateerde ritten in 2020 en het gegeven dat 30% van deze ritten met de auto wordt afgelegd, levert dit een toename van het aantal autoritten ten opzichte van 2010 van 66,5%. Deze groei heeft betrekking op de ritten als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas. Dit is dus aanzienlijk meer dan de met het GemMod model berekende 35% met ABvM. Dit houdt in dat het aantal autoritten als gevolg van het niet doorgaan van ABvM op de Zuidas niet 13.500 maar 16.600 zal bedragen. Het verkeer op het (onderliggende) wegennet in de Zuidas zal tot 2020 als gevolg van het niet doorgaan van de kilometerheffing, naar onze verwachting harder groeien dan aan de hand van het GemMod in de gevoeligheidsanalyse is voorspeld.

Vraag 5:

De verkeersstudie Zuidas is gebaseerd op de uitkomsten uit het multimodale verkeersmodel die de situatie in de avondspits simuleert. De vraag van de WTC is of alle aspecten in de verkeersstudie zijn onderzocht. Te denken valt aan aspecten verkeersdoorstroming en reistijden.

Antwoord

De MER heeft tot doel inzicht te geven in de veranderingen in de kwaliteit (bv. doorstroming) ten opzichte van de autonome situatie. In de verkeersstudie Zuidas 2011, die de basis vormt voor de beoordeling, wordt echter nauwelijks inzicht gegeven in de kwaliteit van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de autonome situatie 2020. Het is daardoor moeilijk vast te stellen of de ruimtelijke ontwikkelingen op de Flanken al dan niet invloed hebben op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Een ander aspect dat in de verkeersstudie niet genoemd wordt, is de mate van verkeersdoorstroming op de wegvakken en kruispunten in het studiegebied en de invloed daarvan op de gemiddelde reistijden. De reistijden zijn echter van wezenlijk belang voor de beoordeling van de bereikbaarheid van de Zuidas. De mate van doorstroming kan naar onze mening niet goed met behulp van een statisch verkeersmodel zoals het GemMod-model worden berekend. Zeker omdat de Zuidas een compact en druk gebied is met meerdere gekoppelde verkeerslichten. Om goed inzicht te krijgen in de effecten op de verkeersdoorstroming en de gemiddelde reistijden dient een dynamisch model ontwikkeld te worden. Een dynamisch model simuleert de ontwikkeling van de congestie (met bijbehorend terugslag-effect) en houdt rekening met de prioriteitstelling van het openbaar vervoer op de kruispunten met verkeerslichten.

Vraag 6:

Het verkeersmodel GemMod berekent de verkeersstromen van het autoverkeer, het fietsverkeer en het openbaar vervoer. De vraag van WTC is of de modallisten openbaar vervoer en fiets correct in het verkeersmodel verwerkt zijn.

Antwoord

Op basis van de aangeleverde studierapporten kan geen uitspraak worden gedaan ten aanzien van de correctheid in definiëring van de openbaar vervoerverbindingen en de fietsverbindingen. Om een uitspraak te kunnen maken is meer inzicht in het verkeersmodel vereist.

Samenvattend

Het gebruik van het GemMod model met als basisjaar 2007 en de beoordeling aan de hand van de avondspitsperiode levert geen obstakels voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling op de Zuidas ten behoeve van de MER. Ook voor de ontwikkelingen van het DOK is het realistisch om te veronderstellen dat het onderliggend wegennet slechts beperkt wordt belast, er vanuitgaande dat de onsluiting exclusief plaatsvindt via een eigen directe verbinding op de A10. De beperkte invloed van het DOK op het onderliggende wegennet wordt door ons onderschreven omdat op de relatie Amstelveen – DOK – Amsterdam centrum de vervoerswijzen openbaar vervoer en de fiets beduidend aantrekkelijker zijn dan de auto. Alleen indien de auto op deze relatie een substantiële rol zou spelen, dan zijn verhoogde verkeersintensiteiten op de Amstelveenseweg en de Europaboulevard te verwachten.

Ten aanzien van de inschatting van het berekende Zuidas gerelateerde verkeer zijn wij het niet eens met de conclusies in de Verkeersstudie en Gevoelighedsanalyse dat de impact van het niet doorgaan van ABvM beperkt is. De verwachte verhoging van het

aandeel auto met 6% als gevolg van het niet doorgaan van ABvM leidt naar onze mening tot een toename van het aantal autoritten van en naar de Zuidas ten opzichte van 2010 van 66,5%. Deze groei heeft betrekking op de ritten als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas. Dit is dus aanzienlijk meer dan waarmee in de Verkeersstudie Zuidas 2011 rekening wordt gehouden (nl. 35%). Dit houdt in dat het aantal autoritten in de avondspits als gevolg van het niet doorgaan van ABvM op de Zuidas niet 13.500 maar 16.600 zal bedragen. En daardoor zal het verkeer op het wegennet in de Zuidas naar onze verwachting harder groeien dan aan de hand van het GemMod in de gevoeligheidsanalyse nu wordt voorspeld.

Opvallend is verder dat in de verkeersstudie en de gevoeligheidsanalyse geen vergelijkingen worden gemaakt met de verwachte autonome situatie. Dit mag wel verwacht worden omdat de MER primair tot doel heeft om inzicht te geven in de veranderingen in de kwaliteit (bv. doorstroming) ten opzichte van de autonome situatie. Doordat vergelijkingen met de autonome situatie ontbreken is het moeilijk vast te stellen of de ruimtelijke ontwikkelingen op de Flanken al dan niet invloed hebben op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Een ander aspect dat in de verkeersstudie niet genoemd wordt, is de mate van verkeersdoorstroming op de wegvakken en kruispunten in het studiegebied en de invloed op de reistijden. De mate van doorstroming kan naar onze mening door de omvang van de Zuidas en de complexe vervoersinfrastructuur niet goed met behulp van een statische GemMod-model worden berekend. Om goed inzicht te krijgen in de effecten op de verkeersdoorstroming en de gemiddelde reistijden is een dynamisch model eigenlijk onontbeerlijk.

De gemeente Amsterdam heeft naar onze mening in principe voldoende basisinformatie en instrumenten beschikbaar waarmee een goede beoordeling over de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gegeven kan worden. De vergelijking met de autonome situatie wordt echter vooralsnog gemist en ook ten aanzien van de verwachte hoeveelheid autoverkeer is te eenvoudig berekend dat de groei van het autoverkeer als gevolg van het niet doorgaan van ABvM in de Zuidas beperkt zal zijn. Juist in een gebied dat nog grotendeels ontwikkeld moet worden, kan de impact van een gewijzigde modal split groot zijn.

5 EINDCONCLUSIES

De onderstaande conclusies hebben betrekking op het onderdeel rltgeneralle en modal split dat besproken is in hoofdstuk 2. Door het ontbreken van inzicht in het verkeersmodel is het niet mogelijk om bepaalde bevindingen zelf nader te verillëren. Het blijft dan vooral bij waarnemingen, waarbij het wenselijk is om nadere informatie hierover in te winnen bij de gemeente Amsterdam.

- De verbeteringen van het OV en de OV-bereikbaarheid zijn op de middellange en lange vervoersrelaties niet significant groter dan verbeteringen van het autonetwerk en autobereikbaarheid. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt weinig aandacht besteed aan de verbetering van de bereikbaarheid per auto door de infrastructurele veranderingen. Dit wordt wel gedaan voor het openbaar vervoer.
- Het niet nader uitsplitsen van het bouwprogramma voor voorzieningen maakt het aantal berekende ritten mogelijk onbetrouwbaar. Met de huidige norm van 1 parkeerplaats per 100 m² zal naar verwachting vooral het aantal ritten van de werknemers berekend worden. Minder duidelijk is of deze norm ook voldoende rekening houdt met de bezoekersstroom van en naar de verschillende voorzieningen.
- De neerwaartse trend van het aantal ritten (auto, fiets, ov) per 100 m² bvo over de periode 2007-2020 wordt in de rapporten niet nader onderbouwd. Het is niet vast te stellen of de afname in verhouding staat tot de veranderingen die optreden in het bouwprogramma zelf.
- De verhoging van de parkeertarieven wordt als belangrijke reden gebruikt voor de sterke toename van het OV, terwijl onderzoek uitwijst dat de prijselasticiteit van parkeertarieven beperkt is. Er wordt geen inzicht gegeven in de impact van het locatiebeleid ten aanzien van parkeren (en de vertaling ervan in het model) op het aantal autoverplaatsingen.
- Het aandeel van het autoverkeer in de modal split in het Zuidasgebied zal in 2020 volgens het GemMod verkeersmodel 24% bedragen. Bij het GemMod model geldt als uitgangspunt dat in 2020 de kilometerheffing wordt gehanteerd. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat bij het niet doorgaan van de kilometerheffing, het aandeel autoverkeer in de modal split gemiddeld in Amsterdam 6% hoger zal liggen. In de Verkeersstudierapporten staan geen waarden genoemd ten aanzien van de verdeling van modal split op de Zuidas in de situatie zonder kilometerheffing. De Zuidas is goed bereikbaar per auto. Het niet invoeren van de kilometerheffing (AMvB) zal de behoefte in het gebruik van de auto op de Zuidas naar verwachting sterker beïnvloeden dan in het Amsterdams gemiddelde tot uitdrukking komt.
- Om voor de Zuidas aan het aandeel OV van 59% te komen, dient 70% van alle nieuwe ritten (dus de ritten afkomstig van de beoogde ontwikkelingen tussen 2010 en 2020) met het OV plaats te vinden. Het aandeel auto bedraagt voor alle nieuwe verplaatsingen slechts 15% tegen 34% in de huidige situatie. De sterke daling lijkt te conflictueren met het toenemen van het autobezit op de Zuidas, met name van zakelijke auto's. Er wordt geen inzicht gegeven in de wijze waarop de vervoersrelaties op de Zuidas veranderen als gevolg zogenaamde voorkeuzemechanisme waarbij mensen door de ontwikkelingen op de Zuidas dicht bij huis zullen gaan werken. Deze ontwikkeling is tegengesteld aan de landelijke trend dat mensen door verbeterde bereikbaarheid juist op steeds grotere afstand gaan wonen. Ook wanneer de ene werkende de auto thuis laat omdat de werkplek goed met het OV bereikbaar is, is het hoogstwaarschijnlijk de partner die dan de auto meeneemt.

- Ondanks het hoge aandeel OV bij de nieuwe ritten, krimpt het aantal OV-ritten per gerealiseerde m² bouwprogramma. De daling is sterk en gegevens ontbreken om te bepalen of de daling te verklaren is door de verschuivingen in het bouwprogramma waarbij het aandeel wonen toeneemt.
- Ten aanzien van de woninggebonden autoverplaatsingen wordt geconstateerd dat het toekomstige aantal autoritten per woning op de Zuidas in 2020 duidelijk lager ligt dan het huidige aantal autoritten per woning in sterk stedelijke gebieden. Deze sterk stedelijke gebieden worden in tegenstelling tot de Zuidas gekenmerkt door een laag aandeel autobezit en een matige bereikbaarheid per auto. Kenmerken die eigenlijk tot minder autogebruik zouden moeten leiden. Ook op basis van de verwachte toename van het autobezit in de Zuidas ligt een hoger aantal autoritten per woning meer voor de hand.
- Het stringente parkeerbeleid en de verwachte parkeerbezetting zoals gepresenteerd in de gevoeligheidsanalyse lijken elkaar tegen te spreken. Er zou een spanning waarneembaar moeten zijn in het aantal beschikbare parkeerplaatsen als gevolg van de strenge parkeernormering, dit is echter niet het geval. In de huidige situatie zorgt de verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen (+100%) in 2020 voor 35% meer ritten ten opzichte van 2010.
- Voor de MER is geen plausibiliteitsstoets van de rekenresultaten uitgevoerd. Gezien het berekende hoge aandeel OV zou een dergelijke toets wenselijk zijn. Om bijvoorbeeld inzichtelijk te maken of de verschuiving naar het openbaar vervoer reëel is, zou de reisijd-verhouding tussen auto en OV op de verschillende relaties inzichtelijk gemaakt kunnen worden (H/B-matrix met reisijden). Hoge VF-waarden kunnen wijzen op onrealistische vervoersrelaties.

Op basis van bovenstaande bevindingen kunnen wij niet goed plaatsen waarom nu juist de parkeertarieven en de investeringen in het openbaar vervoer zorgen voor de grote verschuivingen in de modal split. Ook vinden wij het op basis van de onderzoeksrapporten lastig om andere invloedsfactoren naast het aantal beschikbare parkeerplaatsen aan te wijzen die het hoge aandeel OV zouden kunnen verklaren. Dit voedt de gedachte dat het aantal toekomstige autoritten op de Zuidas mogelijk hoger ligt dan waar de Verkeersstudie Zuidas vanuit gaat.

Ten aanzien van de vraag of de gemeente Amsterdam voldoende informatie en instrumenten in handen heeft om een goede beoordeling van de verkeers- en vervoerseffecten voor de Zuidas uit te voeren, zijn wij van mening dat dit inderdaad het geval is. De onderzoeksrapporten missen echter een volledige vergelijking met de autonome situatie waardoor niet kan worden vastgesteld in welke mate de verkeersontwikkeling ten opzichte van de autonome situatie verslechtert. Daarnaast is ten aanzien van de verwachte hoeveelheid autoverkeer te eenvoudig beredeneerd dat de groei van het autoverkeer als gevolg van het niet doorgaan van ABvM in de Zuidas beperkt zal zijn. Juist in een gebied dat nog grotendeels ontwikkeld moet worden, is de impact van een gewijzigde modal split groot. Wij verwachten dat het aantal autoritten op de Zuidas in de avondspits enkel als gevolg van het niet doorgaan van ABvM niet 13.500 maar minimaal 16.600 zal bedragen (pagina 15, 4^o alinea). Hierdoor zal het verkeer op het wegennet in de Zuidas naar verwachting harder groeien dan aan de hand van het GemMod in de gevoeligheidsanalyse nu is voorspeld.

Verder wordt de veronderstelling van de gemeente Amsterdam dat er geen grote knelpunten zijn te verwachten in de Zuidas niet geheel door ons gedeeld. Er zijn (zoals hierboven beschreven) voldoende aanwijzingen dat er een reële kans bestaat dat de hoeveelheid autoverplaatsingen substantieel hoger ligt dan waar de huidige Verkeersstudie vanuit gaat. De knelpunten op de Europaboulevard en

Amstelveenseweg laten ondanks de ruime vormgeving en extra rijbanen hoge verzadigingsgraden zien. Indien het aandeel autoverkeer maar beperkt stijgt dan is de kans groot dat de afwikkelingskwalltet sterk achteruit gaat. Deze gevoeligheid zou sterker in de rapportages terug moeten komen.

De verkeersintensiteiten op de wegvakken in de Zuidas liggen hoogstwaarschijnlijk hoger dan de intensiteiten op basis waarvan de knelpunten voor het Actieplan Weginfrastructuur zijn vastgesteld. Het is mogelijk dat aanvullende kruispuntberekeningen vastgesteld worden of de voorgestelde oplossingsrichtingen uit het Actieplan ook de extra groei van het verkeer kunnen faciliteren. Onze verwachting is vooralsnog dat op basis van de in het Actieplan Weginfrastructuur berekende hoge verzadigingsgraden op de kruispunten en wegvakken aan de rand van de Zuidas de afwikkelingskwalltet onvoldoende zal zijn.

Beantwoording hoofdvragen contra-expertise

Op basis van de contra-expertise worden de vier hoofdvragen over het functioneren van de toekomstige verkeers- en vervoersstructuur in de Zuidas als volgt door ons beantwoord.

1. Is de modale split voor de Zuidas zoals toegepast (berekend) in de MER Zuidas-de Flanken plausibel te noemen?

Op basis van de beschikbare informatie zijn er bij ons twijfels over de omvang van het aantal geprognosticeerde ritten en de verdeling daarvan over de verschillende modaliteiten. Onze verwachting is dat de verkeerscijfers uitgaan van een te positief scenario, waarbij het onduidelijk is welke invloedsfactoren nu werkelijk hebben bijgedragen aan het hoge aandeel openbaar vervoer en de sterke daling van het gebruik van de auto.

2. Heeft de gemeente Amsterdam voldoende informatie en instrumenten in handen gehad om een goede beoordeling van de verkeers- en vervoerseffecten voor de Zuidas uit te voeren?

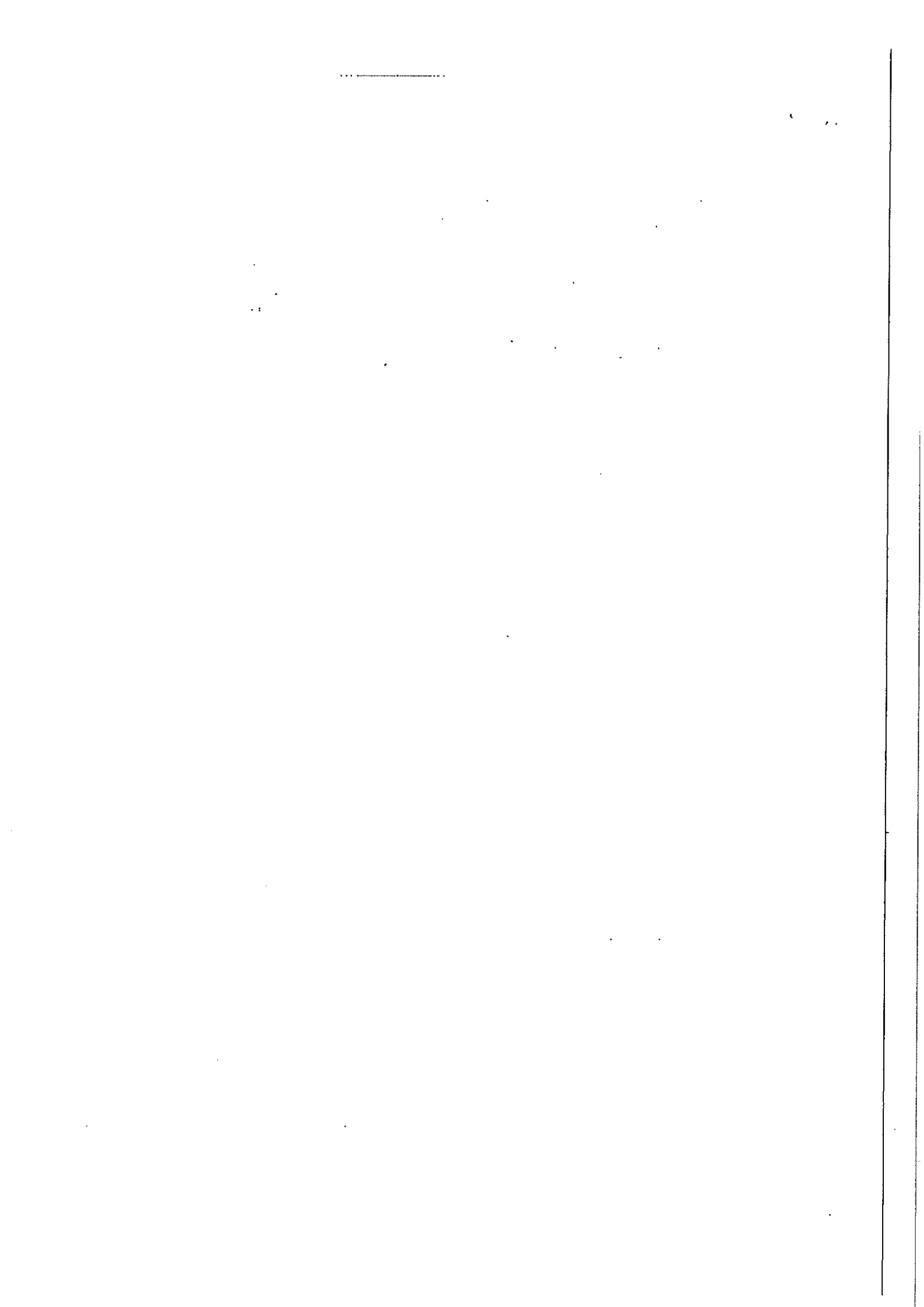
Ja, de gemeente heeft voldoende informatie en instrumenten om een inschatting te kunnen maken van de verkeerseffecten. De onderzoeksrapporten missen echter een volledige vergelijking met de autonome situatie waardoor niet kan worden vastgesteld in welke mate de verkeersafwikkeling ten opzichte van de autonome situatie verslechterd. Daarnaast is ten aanzien van de verwachte hoeveelheid autoverkeer te eenvoudig beredeneerd dat de groei van het autoverkeer als gevolg van het niet doorgaan van ABvM in de Zuidas beperkt zal zijn.

3. Is de veronderstelling van de gemeente Amsterdam dat er geen grote knelpunten zijn te verwachten in de Zuidas aannemelijk?

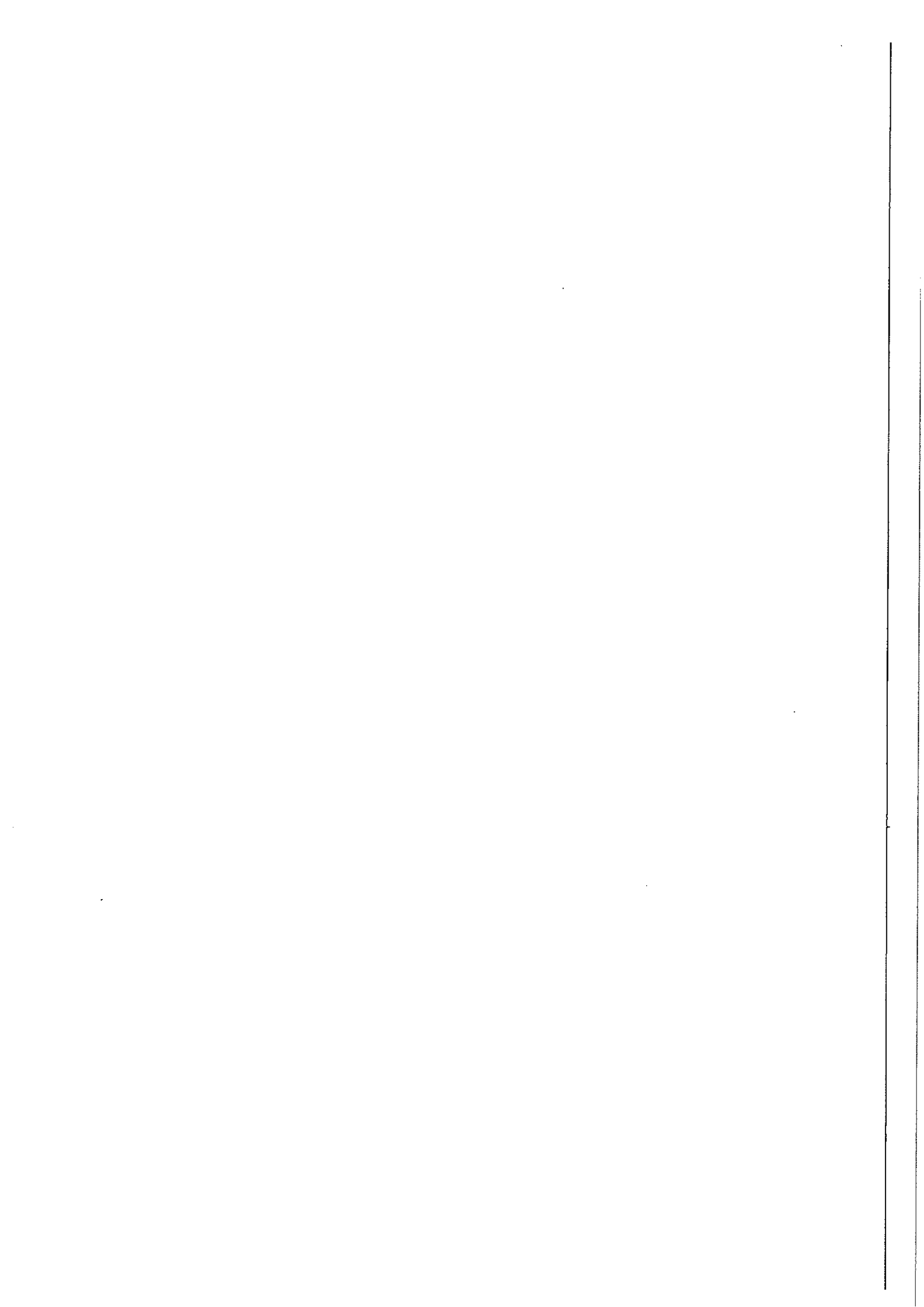
Nee, deze veronderstelling kan op basis van de beschikbare informatie niet door ons worden gedeeld. Dit met name omdat wij er rekening mee houden dat de werkelijke hoeveelheid autoverkeer door de ontwikkelingen op de Zuidas hoger zullen liggen dan waar in de Verkeersstudie Zuidas 2011 en de Actieplan weginfrastructuur Zuidas rekening mee wordt gehouden.

4. Nemen de voorgenomen maatregelen uit het actieplan weginfrastructuur Zuidas de Flanken de bereikbaarheidsknelpunten in de Zuidas weg?

Ja en nee. De maatregelen uit het actieplan nemen de bereikbaarheidsknelpunten weg die in de gevoeligheidsanalyse zijn gesignaleerd. Maar dit is wel onder voorbehoud dat het aantal gegenereerde autoverplaatsingen niet hoger uitvalt dan door de gemeente is voorspeld. De restcapaciteit van de belangrijkste kruispunten op de Amstelveenseweg, Euroboulevard en Boelelaan is zeer beperkt. En naar onze mening onvoldoende om de verkeersstroom van bijvoorbeeld de ontwikkelingen in het DOK (bij het niet doorgaan van een exclusieve verbinding op de A10) en het niet doorgaan van AMvB goed op te vangen.



ADRESSANT 4



Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum: 5/9	
rappeledatum:	
volgnr. 11-1765	



Bewonersplatform Zuidas
A.J. Ernststraat 112
1082 LP Amsterdam

Telefoon: 020 644 99 36
E-mail: bpz@woebuitenveldert.nl
www.bewonersplatformzuidas.nl

Amsterdam, 1 september 2011

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving)

Het bewonersplatform Zuidas heeft kennis genomen van het bovengenoemde ontwerp bestemmingsplan. Wij maken bezwaar tegen het ter inzage leggen in de zomervakantieperiode, waardoor zorgvuldige inspraak bemoeilijkt wordt.

AUTOVERKEER

De bereikbaarheid van het VUmc per auto is van groot belang voor patiënten, bezoekers en medewerkers op incourante tijden. En natuurlijk ook voor ambulances.

Er zijn nogal wat knelpunten die een goede doorstroming van het autoverkeer bemoeilijken. Zowel de capaciteit ten opzichte van de intensiteit op de A10 Zuid en zijn op- en afritten als de kruispunten schieten daarbij tekort. Geschat wordt dat het verkeer op de De Boelelaan met 32% zal toenemen.

Er worden maatregelen genoemd om enkele kruispunten te verbeteren, waarbij de in- en uitritten van de parkeergarage voor het Westflankgebouw niet vermeld worden. Wij verzoeken u ook maatregelen te nemen voor dit kruispunt.

Het in gebruik nemen van de parkeerinrit aan de van de Boechorststraat wordt aan beperkende maatregelen onderworpen, maar zou wel het probleem voor de inrit van het Westflankgebouw kunnen verminderen.

Om de doorstroming in de van de Boechorststraat te bevorderen stellen wij voor de in- en uitritten in de middenberm van deze straat aan te leggen.

PARKBREN

Het voorgestelde aantal parkeerplaatsen wordt niet onderbouwd door een berekening aan de hand van een gehanteerde norm. In het plan worden diverse normen weergegeven, maar berekeningen aan de hand van deze normen leiden niet tot het voorgenomen aantal.

Er wordt gesuggereerd dat het VUmc genoeg parkeerplaatsen heeft met dit aantal en dat geen behoefte zal bestaan aan medegebruik van de nog te ontwikkelen VU-plaatsen.

Verder wordt gesteld dat de parkeerplekken een openbaar toegankelijk karakter hebben (blz. 56), maar op blz. 55 wordt gesteld dat medewerkers moeten betalen voor parkeerplaatsen en dat studenten geen parkeerkaarten krijgen. Er worden echter geen maatregelen genoemd om oneigenlijk gebruik van de voor patiënten, bezoekers en medewerkers van het VUmc bestemde parkeerplaatsen te voorkómen.

1000

Year	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
...

...

OV

Er wordt van uit gegaan dat de modal split zich zal ontwikkelen ten gunste van het Openbaar Vervoer. Op dit moment is het VUmc goed bereikbaar per OV via trein, tram, bus en metro. Maar de loopafstand tot Station Zuid is voor veel patiënten en hun bezoekers te groot. Het is dus van groot belang dat het voornemen om lijn 16 en/of 24 door te trekken naar Station Zuid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Dat de combinatie van groene trambaan en vrije busbaan niet mogelijk is, zou al bij de bespreking van deze motie in de Gemeenteraad vermeld moeten zijn.

LANGZAAM VERKEER

Gesteld wordt dat de grootste stroom voetgangers vanaf Station Zuid zal komen. De Buitenveldertselaan is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Wij stellen dan ook voor vanaf Station Zuid een loopbrug over de Buitenveldertselaan te maken, zodat het oversteken van dit drukke kruispunt niet noodzakelijk is. Niet vermeld wordt hoe de solitaire oversteekvoorziening op de De Boelelaan gerealiseerd wordt. Wij verzoeken u rekening te houden met een ongelijkvloers karakter van deze oversteek.

FIETSPARKEREN

De toename van het aantal fietsers brengt een grote parkeerbehoefte met zich mee. Wij verzoeken u de fietsparkeerplekken zoveel mogelijk in de gebouwen onder te brengen. Tevens noopt het toenemende aantal bakfietsen en scooters tot extra parkeermogelijkheden voor deze voertuigen. Wij verzoeken u hiervoor aparte plekken toe te wijzen.

WATER

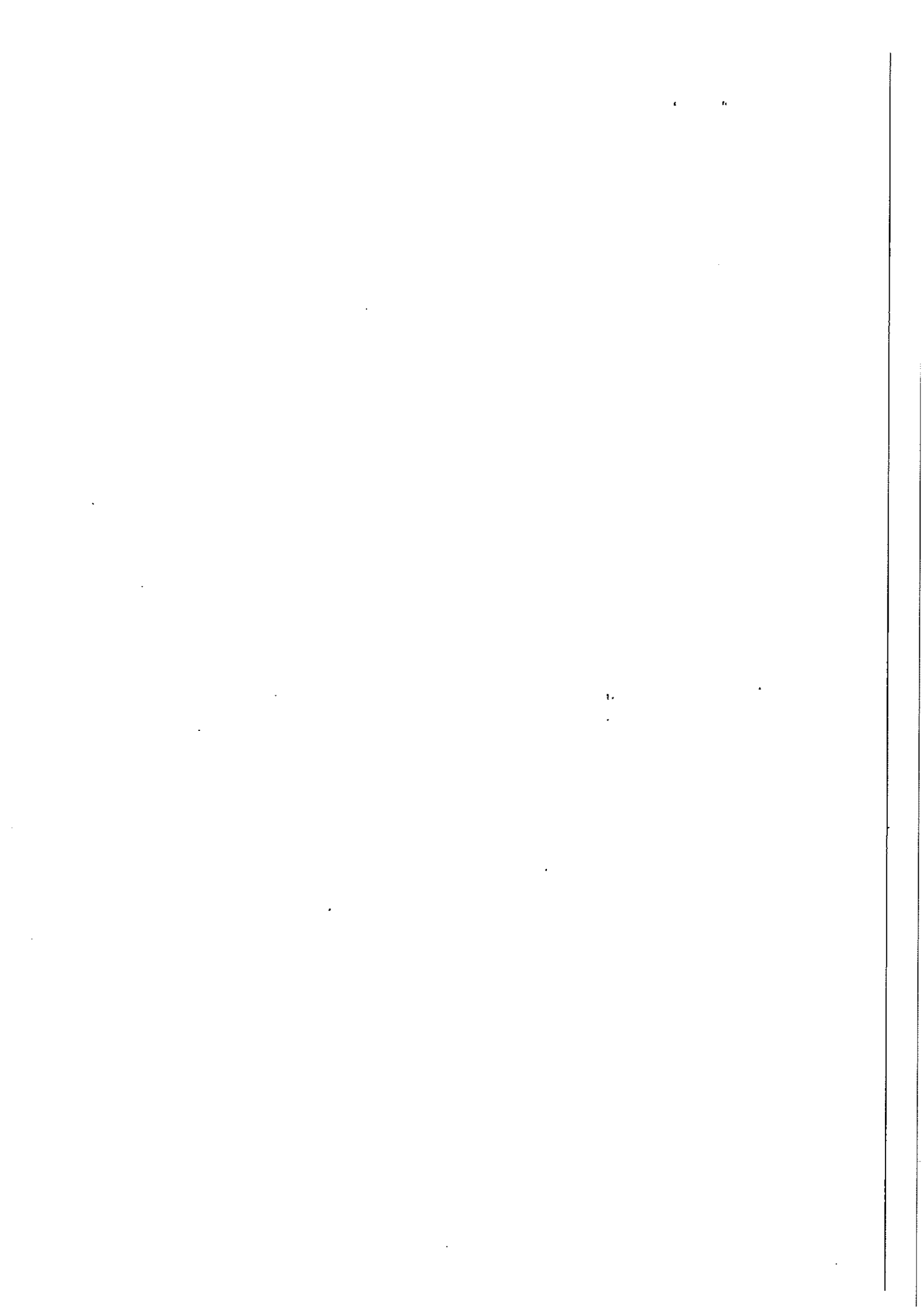
Door het schrappen van de gracht in de De Boelelaan zal een doodlopende tak ontstaan met stilstaand water. De noodzaak voor extra aandacht voor de waterkwaliteit wordt wel genoemd, maar wij dringen er op aan dat een oplossing voor dit probleem in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

HORTUS

De zin op blz. 28 over de maatschappelijke functie van de Hortus behoeft nadere toelichting. Op blz. 29 wordt ingegaan op de inpassing van de functies van de Hortus in het bestemmingsplan. Terecht wordt geconcludeerd dat de zorgtuin openbaar toegankelijk moet zijn. Maar in de laatste alinea van par. 4.2.2 wordt opgemerkt dat het noodzakelijk kan zijn dat het VUmc de ruimte tussen tuin en straat zou kunnen afsluiten. Dit lijkt ons strijdig met het uitgangspunt van een toegankelijke groenvoorziening. Wij verzoeken u dan ook de toegankelijkheid van de tuin te waarborgen in dit bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet


Dr. F.M.M. Griffioen, voorzitter



Bezoekadres
Jodenbreestraat 26
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 652 7711
Fax 020 652 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Bewonersplatform Zuidas
T.a.v. Dr. F.M.M. Griffioen
A. J. Ernstestraat 112
1082 LP Amsterdam

Datum
Oms kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
E-mail
Onderwerp

9 SEP. 2011

11-1810

R.C. Bakker

020 652 5865

r.bakker@dro.amsterdam.nl

mededeling in verband met zienswijzen bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.)

Geachte mevrouw, mijnheer,

Met ingang van 21 juli 2011 heeft gedurende een periode van zes weken het ontwerp bestemmingsplan VU Medisch centrum (e.o.) tezamen met het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld daarover zienswijzen naar voren te brengen. De termijn daarvoor eindigde op 31 augustus 2011.

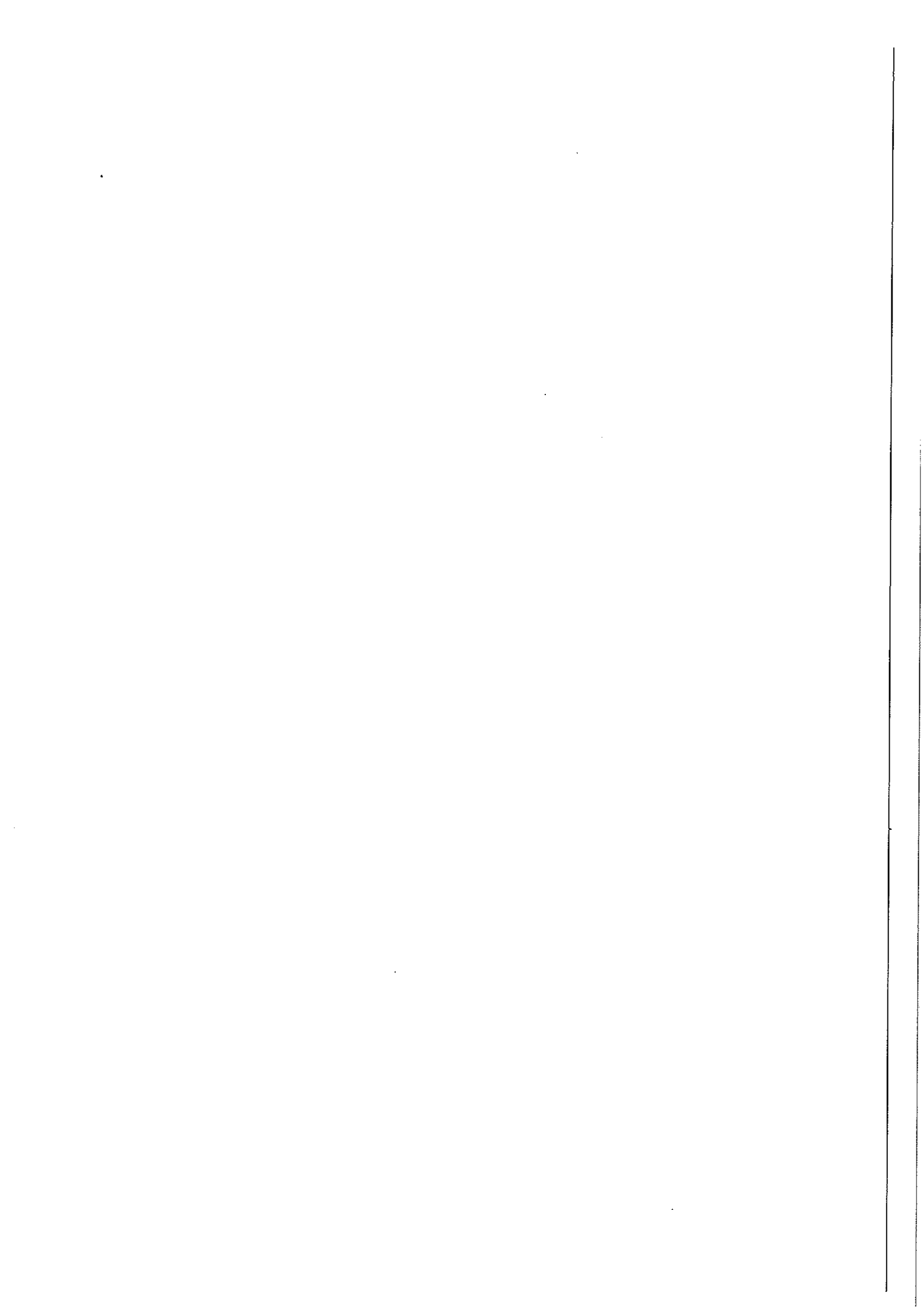
U heeft over het bestemmingsplan per brief, gedateerd 1 september 2011, uw zienswijzen gegeven. Het poststempel is eveneens gedateerd 1 september 2011. Wij constateren dat de zienswijzen buiten de daartoe gestelde termijn zijn ingediend.

Een zienswijze die is ingediend na afloop van de termijn is niet ontvankelijk. Artikel 6:11 Awb voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kan worden geacht. Indien u van mening bent dat bijzondere omstandigheden aan de orde zijn, verzoeken wij u dit binnen 7 dagen schriftelijk aan ons mede te delen, per adres: Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens dezen,

Drs. D.J. Tijl
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening

Namens deze,
W. Sletinga
Waarnemend teamleider Juridische en Milieuzaken





Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
p/a directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Bewonersplatform Zuidas
A.J. Ernststraat 112
1082 LP Amsterdam

Telefoon: 020 644 99 36
E-mail: bpz@vroebuitenveldert.nl
www.bewonersplatformzuidas.nl

Amsterdam, 30 september 2011

Betreft: ontvankelijkheid zienswijze ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving)

Geachte mevrouw/heer

Het bewonersplatform Zuidas heeft kennis genomen van uw schrijven d.d. 9 september 2011 waarin werd meegedeeld dat de door ons ingediende zienswijze niet ontvankelijk verklaard is omdat deze op 1 september gedateerd was. De termijn zou eindigen op 31 augustus.

Wij zouden daarbij het volgende willen opmerken:

1. wij verkeerden in de veronderstelling dat de termijn tot en met 2 september zou duren. Deze datum werd volgens onze leden vermeld op de website van Stadsdeel Zuid.
2. de omvang van de stukken en de moeilijke digitale bereikbaarheid ervan maken het zeker in de zomerperiode extra moeilijk om tijdig overleg te voeren over de zienswijze.

Ik neem aan dat het voor de betreffende dienst mogelijk moet zijn in de Nota van Beantwoording een inhoudelijke reactie op onze zienswijze op te nemen. Deze veronderstelling wordt gesteund door de op 28 september gedateerde brief van uw dienst waarin een ontvangstbevestiging van onze zienswijze wordt vermeld.

Met vriendelijke groet


Dr. F.M.M. Griffioen, voorzitter

Dienst Ruimtelijke Ordening
datum: 04/10
rapport: 30000
volgnr. 11-1948

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

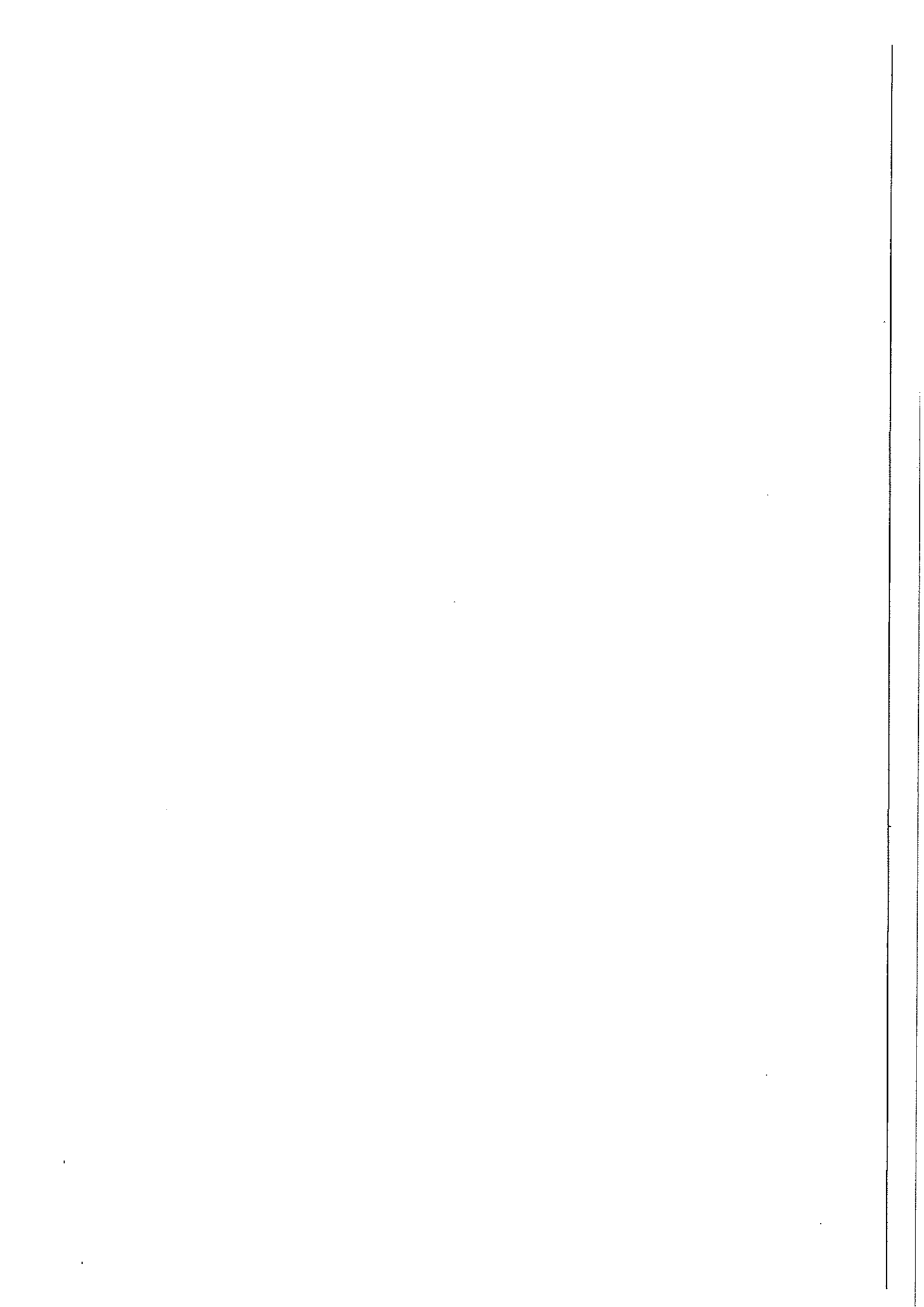
100

100

100



ADRESSANT 5



Commissie Ruimtelijke Ordening



De Gemeenteraad van Amsterdam
p/n/ Directeur DRO
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum: 06-09-11	A. J. Ernststraat 112 1082 LP Amsterdam telefoon 020 644 99 36 woc.buitenveldert@worldonline.nl www.wocbuitenveldert.nl INR bank 67.88.16.212 KvK 41203272
rapportdatum:	
volgnr. 11-1775	

Datum: 1 september 2011
Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan VUMC

Goachte Raadsleden,

De Commissie Ruimtelijke Ordening van Stichting Wijkopbouwcentrum Buitenveldert behartigt de belangen van de bewoners, bezoekers en bedrijven in Buitenveldert op dit gebied.

De volgende vigerende onderliggende stukken ontbreken: het Regionaal Verkeer en Vervoerplan 2009, de Verkeersvisie Zuidas 2011 en het Plan Schone Lucht voor Amsterdam. Stadsregio Amsterdam werkt sinds kort met de Mobiliteitsscan. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan conform aan te passen.

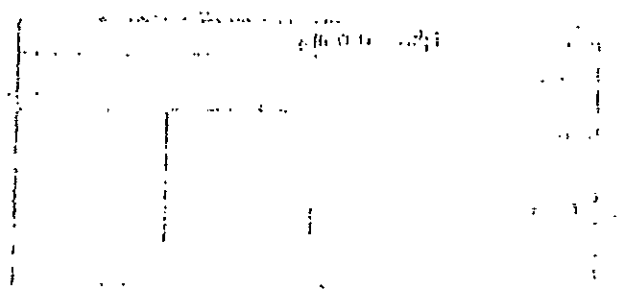
Voor een drietal locaties bij bebouwingsgedeelten van VUMC aan de De Boelelaan is vaststelling van hogere waarden Wet Geluidshinder gevraagd (zie Akoestisch rapport behorende bij Ontwerpbesluit ten behoeve van omgevingsvergunningaanvraag HZ_WABO-2011-006513). Wij hebben hertegen grote bezwaren.

De begrenzing van het plan is onjuist, immers ook de Van de Boechorststraat en de Mahlerlaan vallen binnen het plan. Vijf rijstroken op de smalle Van de Boechorststraat, waardoor ook bussen rijden, is onverantwoord.

De Commissie is van mening dat rond het VUMC een groot veiligheidsrisico zal ontstaan omdat er veel te veel autoverkeer wordt toegelaten. Dit gebied zou alleen bereikbaar moeten zijn voor medici, verpleegkundig personeel, patiënten, hun bezoekers, hulpdiensten, fietsers en openbaar vervoer.

Niet vergeten moet worden dat de VU ook gaat uitbreiden, inclusief voorzieningen in plinten, en dat Deloitte een groot kantoor wil bouwen op de huidige tramlijn. Er zullen dus veel meer mensen en bewegingen plaatsvinden. De aannames die DIVV heeft geformuleerd zijn veel te optimistisch en eigenlijk onverantwoord.

Wij pleiten voor een parkeerterrein aan de Amstelveenseweg tegenover VUMC. Voor het oversteken van de weg door parkeerders en reizigers vanaf het metrostation Amstelveenseweg zou een voetbrug moeten worden aangelegd. Daarnaast zou ook de Mahlerlaan tussen Buitenveldertselaan en Amstelveenseweg beter geschikt moeten worden gemaakt voor fietsers, voetgangers, en parkeren van fietsen, brommers, scooters. De parkeergarage van Deloitte dient uitsluitend toegankelijk te zijn via de Mahlerlaan. Eigenlijk moet de De Boelelaan tussen Amstelveenseweg en Buitenveldertselaan autofluw worden.



Faint, illegible text or markings at the bottom of the page.

Wij zijn ook uitermate bezorgd over de externe veiligheid en pleiten daarom voor het opstellen en testen van een rampenplan.

Met onze bovengenoemde voorstellen worden de veiligheid en de luchtkwaliteit verbeterd en de geluidshinder verminderd. Voor verbetering van de luchtkwaliteit zijn trouwens ook voldoende bomen aan de De Boelelaan nodig.

Dan de Zorgtuin. Meegedeeld wordt dat deze zowel vanaf de Van de Boechehorststraat als vanaf de Amstelveenseweg openbaar toegankelijk zal zijn. Maar ook wordt gezegd dat de kans bestaat dat de toegang vanaf de De Boechehorststraat in de toekomst zal komen te vervallen. Daar maken wij bezwaar tegen. Het zou veel verstandiger zijn de Zorgtuin te vestigen op het huidige terrein van de Hortus Botanicus en ook de naam te handhaven. Daarmee wordt tevens tegemoet gekomen aan de moties van raadsleden en de wensen van vele (internationale) bezoekers. Immers de maatschappelijke functie van de Hortus speelt een hele grote rol.

Donateurs hebben jarenlang financieel bijgedragen aan de kwaliteit en het onderhoud van de Hortus, dit in tegenstelling tot de VU, eigenaar van de Hortus. Er zou sprake zijn van grote kapitaalvernietiging en vernietiging van de bijzondere collecties die zijn opgebouwd. Het Groeifonds Groen bestaat niet meer, maar er zijn nog wel groenmiddelen beschikbaar. Het zou mooi zijn indien Zuidas een financiële bijdrage zou leveren aan het in stand houden van de Hortus.

Wij bepleiten beperking van het gebruik van het Nieuwe Meer voor koeling van de Zuidas. W eilicht kan in het plan worden opgenomen dat VUMC zoveel mogelijk zelfvoorzienend dient te zijn.

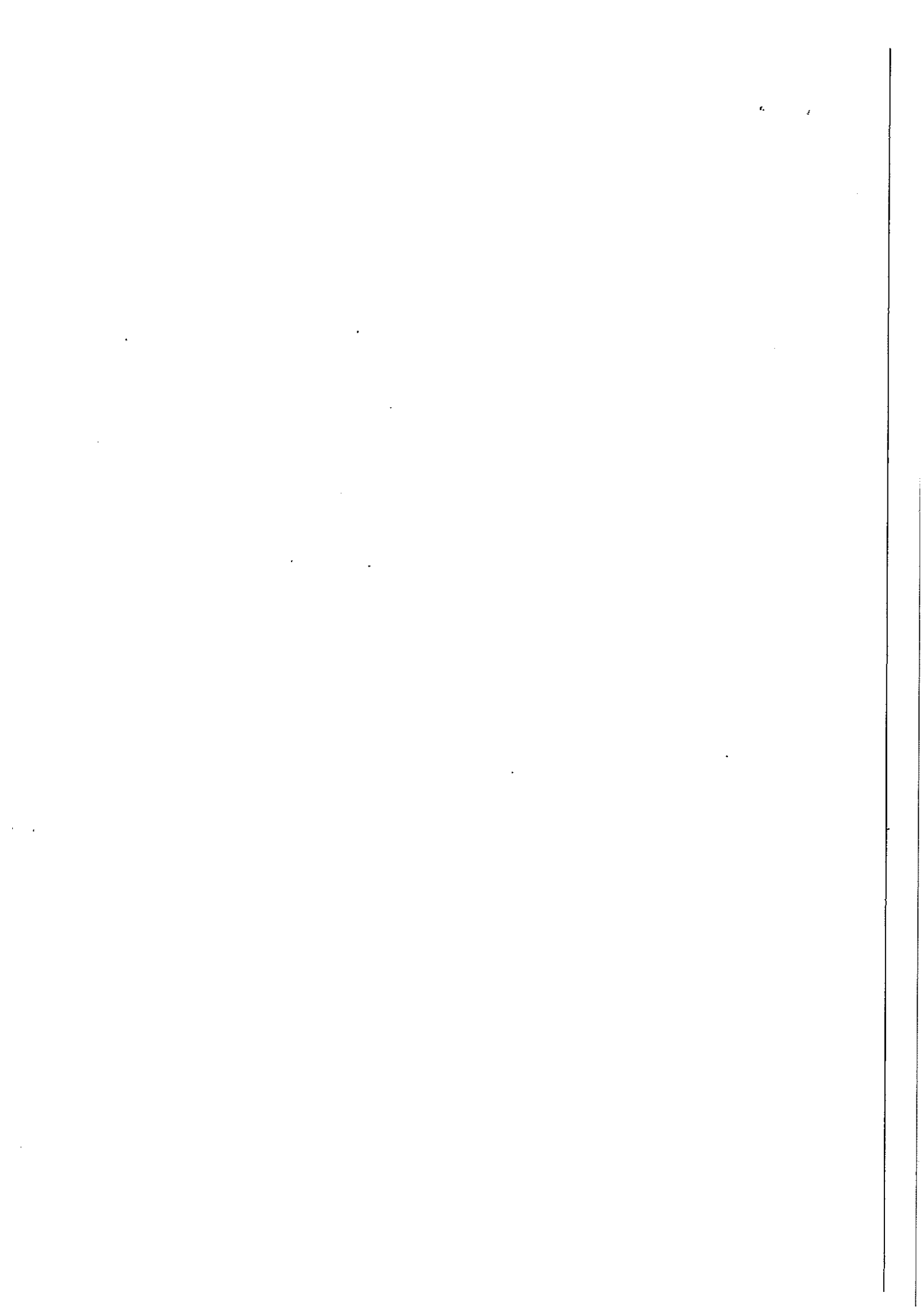
In het najaar van 2010 heeft er een toetsing plaatsgevonden aan de Beoordelingsrichtlijn Gebieden van de Dutch Green Building Council. De bedoeling is: het maximaal haalbare in duurzaamheid en de ontwikkeling te richten op de gezondheid en het geluk van de mens.

Tenslotte betreuren wij dat opnieuw belangrijke plannen in de vakantieperiode ter visie worden gelegd.

Met vriendelijke groet,

Commissie Ruimtelijke Ordening,


M. Driessche, voorzitter



Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 552 7711
Fax 020 552 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Wijkopbouwcentrum Buitenveldert
T.a.v. M. Disselhoff
A. J. Ernststraat 112
1082 LP Amsterdam

Datum
Oms kenmerk
Behandeld door
Doorkleefnummer
E-mail
Onderwerp

- 9 SEP, 2011

11-1809

R.C. Bakker

020 552 5865

r.bakker@dro.amsterdam.nl

mededelling in verband met zienswijzen bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.)

Geachte mevrouw, mijnheer,

Met ingang van 21 juli 2011 heeft gedurende een periode van zes weken het ontwerp bestemmingsplan VU Medisch centrum (e.o.) tezamen met het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld daarover zienswijzen naar voren te brengen. De termijn daarvoor eindigde op 31 augustus 2011.

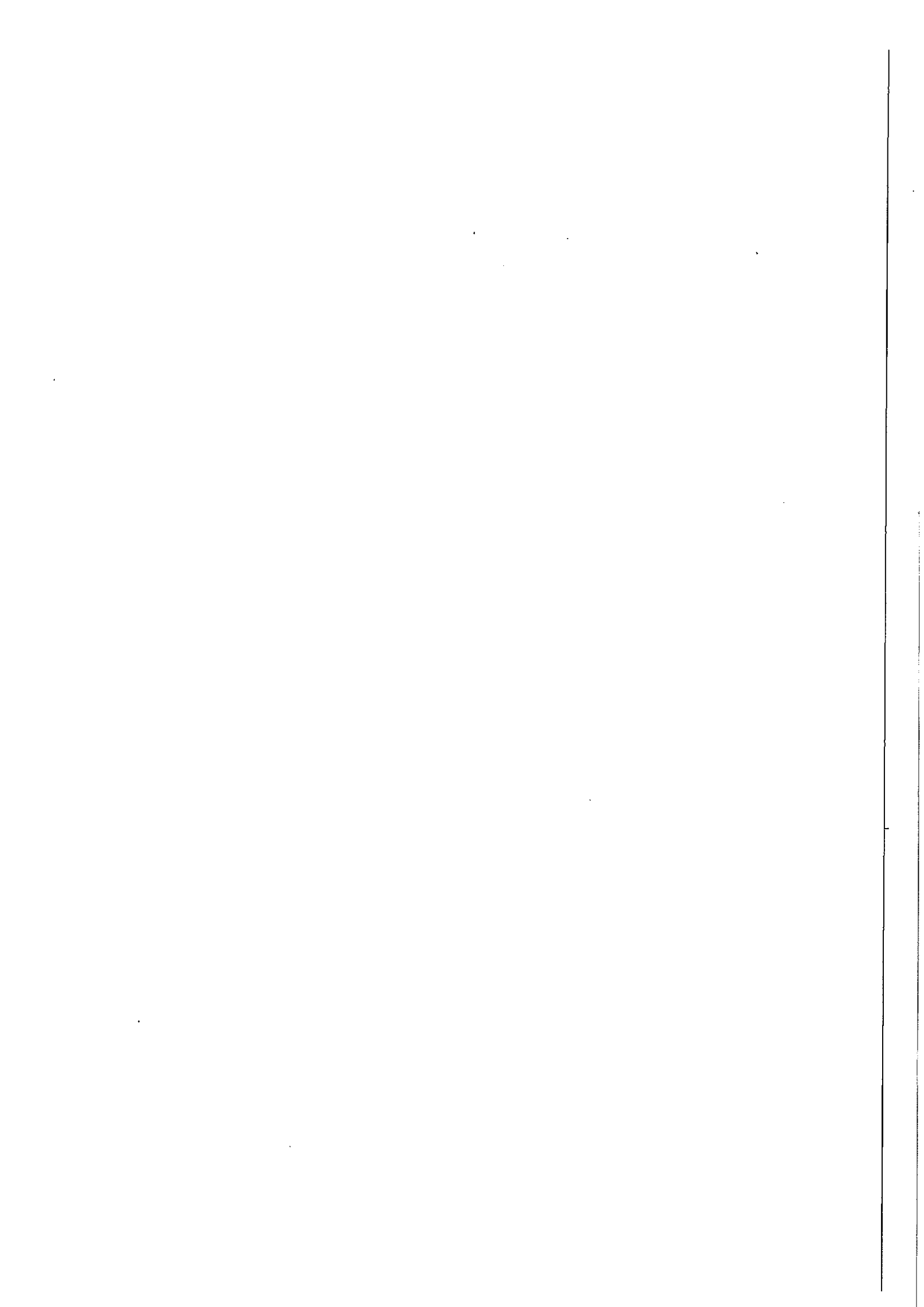
U heeft over het bestemmingsplan per brief, gedateerd 1 september 2011, uw zienswijzen gegeven. Het poststempel is eveneens gedateerd 1 september 2011. Wij constateren dat de zienswijzen buiten de daartoe gestelde termijn zijn ingediend.

Een zienswijze die is ingediend na afloop van de termijn is niet ontvankelijk. Artikel 6:11 Awb voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kan worden geacht. Indien u van mening bent dat bijzondere omstandigheden aan de orde zijn, verzoeken wij u dit binnen 7 dagen schriftelijk aan ons mede te delen, per adres: Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens dezen,

Drs. D.J. Tijn
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening


Namens deze,
W. Slöfinga
Waarnemend teamleider Juridische en Milieuzaken



Commissie Ruimtelijke Ordening



De Gemeenteraad van Amsterdam
p/a/ Directeur DRO
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

A.J. Ernsstraat 112
1082 LP Amsterdam
telefoon 020 644 99 36
woc.buitenveldert@worldonline.nl
www.wocbuitenveldert.nl
ING bank 67.88.16.212
KvK 41203272

Datum: 26 september 2011
Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan VUMC

Geachte Raadsleden,

Op 16 september jl. ontvingen wij een brief van DRO, kenmerk 11-1809, met de mededeling dat onze zienswijze niet tijdig zou zijn ingeleverd en derhalve niet ontvankelijk.

Wij maken daartegen bezwaar en menen dat 1 september valt binnen de inzage periode van zes weken. Temeer, omdat op de site van Stadsdeel Zuid stond vermeld dat de termijn eindigde op 2 september (zie bijlage). De inzage periode was bovendien tijdens de vakantieperiode.

Wij hebben als belangenbehartiger van de bewoners in Buitenveldert te maken met complexe materie die onze wijk betreffen.

Om bovenstaande redenen zouden wij het bijzonder waarderen indien u onze zienswijze, waaraan wij veel tijd en moeite hebben besteed als vrijwilliger, mee wilt nemen in de Nota van Beantwoording en ook ontvankelijk wilt verklaren.

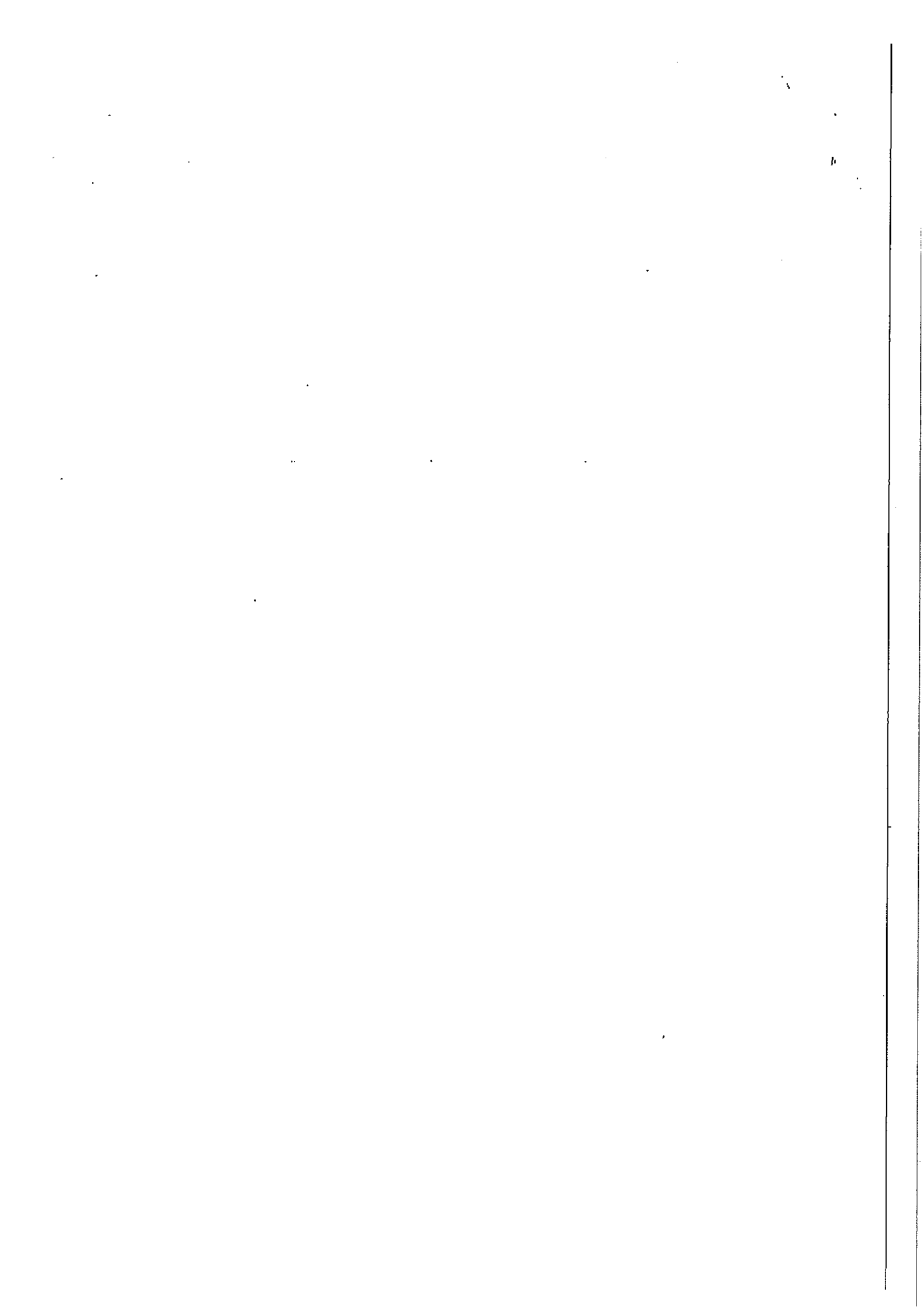
Met vriendelijke groet,

Commissie Ruimtelijke Ordening,

M. Disselhoff, voorzitter

Dienst Ruimtelijke Ordening		
datum:	29/09	
rapportdatum:		
volgnr.	11-1914	

Bijlage



vaststelling van hogere waarden Wet Geluidhinder

Ruimtelijke 07 09

(/publish/pages/267434/2011-07-20-kg-ontwerpbb-en-ontwerpbesluit-hw-gershwln.pdf)

Ordening

Kennisgeving Ontwerpbestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving),

Dienst 21- 02-

Milieu-effectrapport Vrije Universiteit/VU-medisch centrum en ontwerpbesluit tot

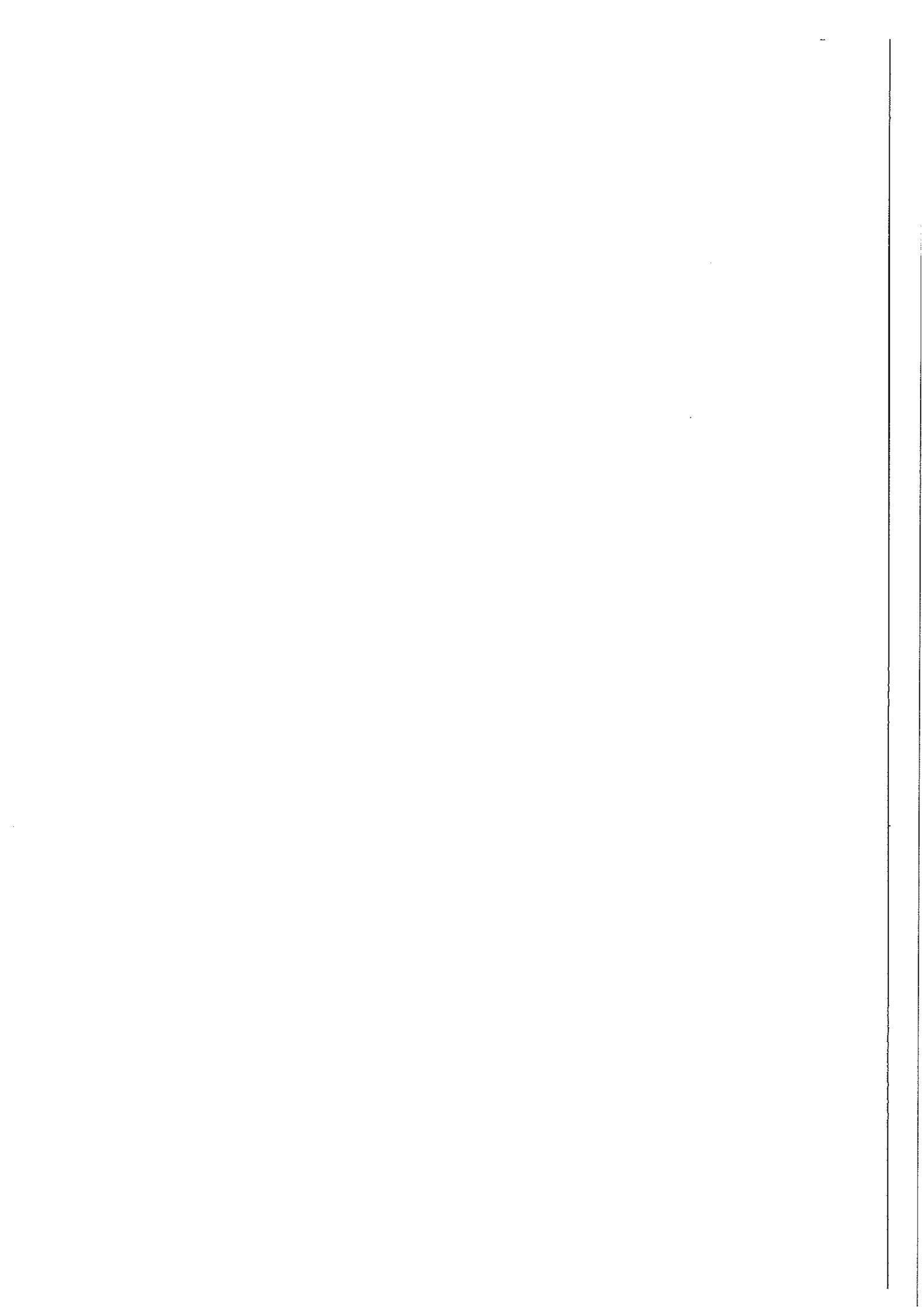
Ruimtelijke 07 09

vaststelling van hogere waarden Wet Geluidhinder

Ordening

(/publish/pages/267434/2011-07-20-kg-ontwerpbb-vumc-en-hier-vu-vumc.pdf)

ADRESSANT 6



Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
tav. de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
☎ 20 - 662 7777

Amsterdam, 15 September 2011

Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum:	20-9-2011
roepdatum:	
volgnr.	1897

Betreft: Indienen Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan VUmc (en omgeving)

Geachte mevrouw, meneer,

Naar aanleiding van bestemmingsplan VU(mc), zoals dat kennelijk ter inzage is neergelegd, het volgende:

Hierbij spreken we u aan op het niet adequaat informeren van direct betrokkenen, namelijk bewoners in en direct gelegen naast het plangebied.

Als vertegenwoordiging namens eigenaars van VvE de Lelle, en overkoepeld overlegorgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) vertegenwoordigen we direct betrokken bewoners in het gebied. Uit recente stukken blijken onze woningen en straat direct gelegen in het onderhavige plangebied. Maw naastgelegen bureu. We vertegenwoordigen 150 woningen in de directe nabijheid van het VU ziekenhuis, en direct gelegen naast de Amstelveensoweg aan de kruising Amstelveensoweg-Boelelaan.

- We vragen u hierbij om ons uit te leggen waarom we niet direct zelf geïnformeerd zijn als bewoners/bureu. En om dit zo spoedig mogelijk recht te zetten. In dozen is de Dienst en/of het College van B&W duidelijk tekort geschoten in enige communicatie en informatie naar bewoners.
- Weliswaar is het stuk kennelijk ter inzage gelegd, maar betrokkenen/omwonenden zijn daarover nooit rechtstreeks geïnformeerd. Bovendien is het stuk ter inzage gelegd in de vakantieperiode, waardoor het al bij voorbaat vrijwel onmogelijk is om tijdig te reageren (als bestuur bijeen te komen en onderling een standpunt en aanpak te bepalen)
- Daarnaast zijn we door buro Zuidas ook niet vooraf tijdig op de hoogte gehouden of gesteld van onderhavige Ontwerpbesluit(en) en mogelijkheid tot indienen van zienswijzen. Dit in tegenstelling tot eerdere afspraken om ons te betrekken, die met enige regelmaat zijn gemaakt in meetings met Buro Zuidas.
- Via papieren en achteraf heeft een enkele individuele bewoner moeten vernemen dat het plangebied in het huidige ontwerp is uitgebreid, en dat onze parkeerplaatsen, straat/woonerf, woonerf-inrt, en woningen opeens ook tot de plannen en plangebied behoren.
- Al met al is dit een onacceptabele gang van zaken. Er is sprake van forse tekortkomingen aan informatie en communicatie naar bewoners, en ook van onbehoorlijk bestuur. Zo ga je niet met 150 woningen en een veelvoud van bewoners om.

Daarom vragen we om een afspraak op korte termijn. Daarin zullen we alsnog onze zienswijzen en bezwaren aan u overleggen, zoals ook samengevat in bijlage. Mocht u niet, op redelijk korte termijn, op deze brief en verzoek reageren, dan zullen we ons op verdere (juridische) stappen beraden.

Hoogachtend,

Dr. C. J. Joosse
Gaffelaarspad 8
tel. 020 - 628 6717

Dr. P. Helstoot
Amstelveensoweg 730-B

(del. H. Q. by C. J. Joosse)

Ir Th. van der Zwaan
Amstelveensoweg 712

Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
tav. de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Amsterdam, 15 September 2011

Betreft : Indienen Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan VUmc (en omgeving)

Geachte mevrouw, meneer,

Naar aanleiding van bestemmingsplan VU(m)c, zoals dat in de zomervakantie ter inzage is neergelegd, willen wij u de volgende zienswijzen en bezwaren voorleggen.

Als vertegenwoordiging namens elkenaars van VvE de Lelle, en overkoepeld overlegorgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) vertegenwoordigen we direct betrokken bewoners in het gebied. Uit stukken -in recente versie van het Ontwerp bestemmingsplan - blijken onze woningen en straat opeens direct gelegen in het onderhavige plangebied. *1)
We vertegenwoordigen 150 woningen in de directe nabijheid van het VU ziekenhuis, en direct gelegen naast de Amstelvoensoweg aan de kruising Amstelvoensoweg-Boelalaan.

VERKEER

Bereikbaarheid van het VUmc en het gebied is van groot belang voor alle betrokkenen; patiënten en bezoekers, medewerkers, alsook bewoners van het gebied (ruim 150 woningen alleen al in en aan de westzijde van het gebied) en hun gasten. Bereikbaarheid zowel op spitsuur als incurante tijden, en bovenal uiteraard voor ambulances.
Er zijn nogal wat knelpunten die een goede doorstroming van het verkeer bemoeilijken. Zowel autoverkeer, fietsverkeer als OV nemen flink toe. Deze toename is al te zien in de plannen, maar in de afgelopen jaren ook al in reallife. Helaas groeit de infrastructuur niet in bafans met de leefvoorzieningen in het gebied. De leefomgeving, voor bewoners en gebruikers, groeit nauwelijks mee.

Er worden wel maatregelen genoemd om enkele knelpunten te verbeteren, maar dat is totaal onvoldoende en eenzijdig :

- a. Helaas zijn de voorgestelde plannen toch in meerderheid wat aanpassingen voor autoverkeer. Dat is in onze ogen volstrekt onvoldoende en oneerlijk voor andere gebruikers van het gebied - verkeersgebruikers en bewoners.
- b. Daarnaast wordt het (auto)verkeersprobleem verplaatst naar ander gedeeltes van het gebied.
- c. Verder, de ruimte en structuur van andere verkeersstromen als fietsverkeer, OV en voetgangers wordt niet evenredig of naar groeiende behoefte vergroot in de plannen meegenomen.

IN/UITRIT Vume WESTFLANK

Een treffend (slecht) voorbeeld daarvan is de in- en uitritten van de parkeergarage voor het VUmc Westflankgebouw. Die zijn in oorspronkelijke plannen en tekeningen niet of niet juist vermeldt, en daarna wel vermeldt maar niet reëelsteeds op bestaande situatie van wegen, woonwijk en fietspaden ingepast. Wij verzoeken u maatregelen te nemen voor dit kruispunt en op dit punt de bewoners actief te betrekken en blijven betrekken tot een fatsoenlijke en verantwoorde oplossing is gevonden.

Hierbij wijzen we u uitdrukkelijk op de volgende problemen: toenemende verkeers-drukke, - toenemende verkeersoverlast, toenemende parkeeroverlast, onacceptabele toename van fijnstof, en overschrijding van geluidsnormen in de huidige plannen.

Bovenaanstaande problemen zullen in deze zienswijze stuk voor stuk apart gemotiveerd.

Over al deze hierboven genoemde problemen willen we van u horen welke maatregelen u gaat nemen om de schade en nadelen van bewoners/omwonenden weg te nemen.

AUTOVERKEER

Zowel de capaciteit ten opzichte van de intensiteit op de A10 Zuid en zijn op- en afritten als de kruispunten schieten daarbij tekort. Geschat wordt dat het verkeer op de De Boelelaan met 32% zal toenemen.

We zien dit niet voldoende terug in de dimensionering, inrichting en kruispunten-doorstroming van de plannen voor de Boelelaan.

Daarnaast, het in gebruik nemen van de parkeerinrit aan de van de Boechorststraat wordt aan beperkende maatregelen onderworpen, maar zou wel het probleem voor de Inrit van het Westflankgebouw kunnen verminderen.

Om de doorstroming in de van de Boechorststraat te bevorderen stellen wij voor de in- en uitritten in de middenberm van deze straat aan te leggen.

PARKEREN

Voorgestelde aantal parkeerplaatsen wordt niet onderbouwd door een berekening aan de hand van een juist gehanteerde norm. In het plan worden diverse normen weergegeven, maar berekeningen aan de hand van deze normen leiden niet tot het voorgenomen aantal. Er wordt gesuggereerd dat het VUmc genoeg parkeerplaatsen heeft met dit aantal en dat geen behoefte zal bestaan aan medegebruik van de nog te ontwikkelen VU-plaatsen.

Verder wordt gesteld dat de parkeerplekken een openbaar toegankelijk karakter hebben (blz. 56), maar op blz. 56 wordt gesteld dat medewerkers moeten betalen voor parkeerplaatsen en dat studenten geen parkeerkaarten krijgen. Er worden echter geen maatregelen genoemd om oneigenlijk gebruik van de voor patiënten, bezoekers en medewerkers van het VUmc bestemde parkeerplaatsen te voorkomen.

OV

Er wordt van tilt gegaan dat de modal split zich zal ontwikkelen ten gunste van het Openbaar Vervoer. Op dit moment is het VUmc goed bereikbaar per OV via trein, tram, bus en metro. Maar de loopafstand tot Station Zuid is voor veel patiënten en hun bezoekers te groot. Het is dus van groot belang dat het voornemen om lijn 16 en/of 24 door te trekken naar Station Zuid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Dat de combinatie van groene trambaan en vrije busbaan niet mogelijk is, zou al bij de bespreking van deze motie in de Gemeenteraad vermeld moeten zijn. In eerdere instantie is een motie hierover wel aangenomen, en nu moeten we constateren dat de plannen dusdanig zijn dat deze toch niet uitgevoerd wordt.

LANGZAAM VERKEER

Gesteld wordt dat de grootste stroom voetgangers vanaf Station Zuid zal komen. De Bultenveldertselaan is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Wij stellen dan ook voor vanaf Station Zuid een voetgangerstunnel op enkele plaatsen onder Parnassusweg, onder de Boelelaan en onder de Bultenveldertselaan te maken, zodat het oversteken van deze drukke wegen en het kruispunt Boelelaan-Bultenveldertselaan niet noodzakelijk is. [Gaat u maar eens op een doordeweekse ochtend splits op de kruising bij de VU Universiteit, Boelelaan-Bultenveldertselaan staan. Een enorme chaos en veel (kleine) ongelukken.] Niet vermeld wordt hoe de sollaire overstekvoorziening op de De Boelelaan gerealiseerd wordt. Wij verzoeken u rekening te houden met een ongelijkvloers karakter van deze overstek.

FIETSPARKEREN

De toename van het aantal fietsers brengt een grote parkeerbehoefte met zich mee. Wij verzoeken u de fietsparkeerplekken zoveel mogelijk in de gebouwen onder te brengen EN de bestaande fietsparkeerplekken te vergroten. Bij bijvoorbeeld het VUmc onder de passage is het een ware opeenhoping van fietsen. Tevens noopt het toenemende aantal bakfietsen en scooters tot extra parkeermogelijkheden voor deze voertuigen. Wij verzoeken u hiervoor aparte plekken toe te wijzen.

WATER

Door het schrappen van de gracht in de De Boelelaan zal een doodlopende tak ontstaan met stilstaand water. De noodzaak voor extra aandacht voor de waterkwalltel wordt wel genoemd, maar wij dringen er op aan dat een oplossing voor dit probleem in het bestemmingsplan wordt vastgelegd en in IJn is met eerdere toezeggingen tot afdoende water en daarmee kwalltel van de leefomgeving.

We dringen nadrukkelijk aan op afdoende waterberging in het onderhavige plangebied. Daarnaast dringen we aan op uitvoering van eerder toegezegde waterpartijen, voor multiple doeleinden – oa. ter verkoeling, verfraaiing en verhoging van de kwalltel en waarde van het gebied. In het bijzonder wijzen we u op onacceptabel 'weghalen' van in eerdere versies ingetekende waterpartij aan de westzijde van de gebouwen van het VUmc. En wel dusdanig uitgevoerd dat die ook in verbinding staan met andere waterpartijen in het grotere gebied / naastgelegen plangebieden.

Het is toch niet te verantwoorden dat in Nederland, notabene in Amsterdam, grachten en waterpartijen om geld, ruimtegebrek, of andere reden wegbezuinigd worden!

GELUIDSOVERLAST

In het Ontwerp bestemmingsplan wordt voorgesteld de toegestane geluidsnormen voor woningen aan Amstelveenseweg 712-768C en 603-627 te verhogen.

a. Dit is volsterkt onacceptabel voor bewoners, en tast de leefomgeving aan, heeft invloed op nachtrust en gezondheid, en is bovendien financieel schadelijk omdat het de waarde van de woningen aanzienlijk vermindert.

We verzoeken u met oplossingen te komen die de negatieve effecten volledig wegnemen en neutraliseren, of de plannen zo aan te passen dat de normen niet overschreden worden. We stellen u hierbij direct en uitdrukkelijk aansprakelijk voor de schade en gevolgen voor bewoners/omwonenden, en zullen bij schade of niet naleven van gestelde normen niet nalaten hierin juridische stappen te ondernemen.

(CONCENTRATIE) FIJNSTOF

In het Ontwerp bestemmingsplan wordt niet afdoende ingegaan op de te verwachten concentraties fijnstof en in relatie daarmee uit te voeren maatregelen ter reductie, voor woningen

aan Amstelveenseweg 712-758C en 603-627, en alle woningen aan Gaffelaarspad, Kotterpad en Schokkerpad.

a. Dit is volsterkt onacceptabel voor bewoners, en tast de leefomgeving aan, heeft invloed op nachtrust en gezondheid, en is bovendien ook financieel schadelijk omdat het de waarde van de woningen aanzienlijk vermindert.

We verzoeken u met oplossingen te komen die de negatieve effecten volledig wegnemen en neutraliseren, of de plannen zo aan te passen dat de a), de huidige waarden niet hoger maar lager worden en b), binnen de wettelijke NL en EU strengste normen blijven.

We stellen u hierbij direct en uitdrukkelijk aansprakelijk voor de schade en gevolgen, en zullen niet nalaten hierin juridische stappen te ondernemen.


Graag willen we over onderstaande punten als bewoners en direct betrokkenen in het onderhavige plangebied actief betrokken blijven en persoonlijk op de hoogte gesteld worden.

Daarom vragen we om een reactie, en afdoende maatregelen op bovengenoemde punten, en aanpassing van de plannen zoals nu voorgesteld in ontwerp Bestemmingsplan VUmc.

En tevens vragen we meer mogelijkheid tot inspraak voor betrokken bewoners. Daarin zullen we alsnog onze zienswijzen verder toelichten.

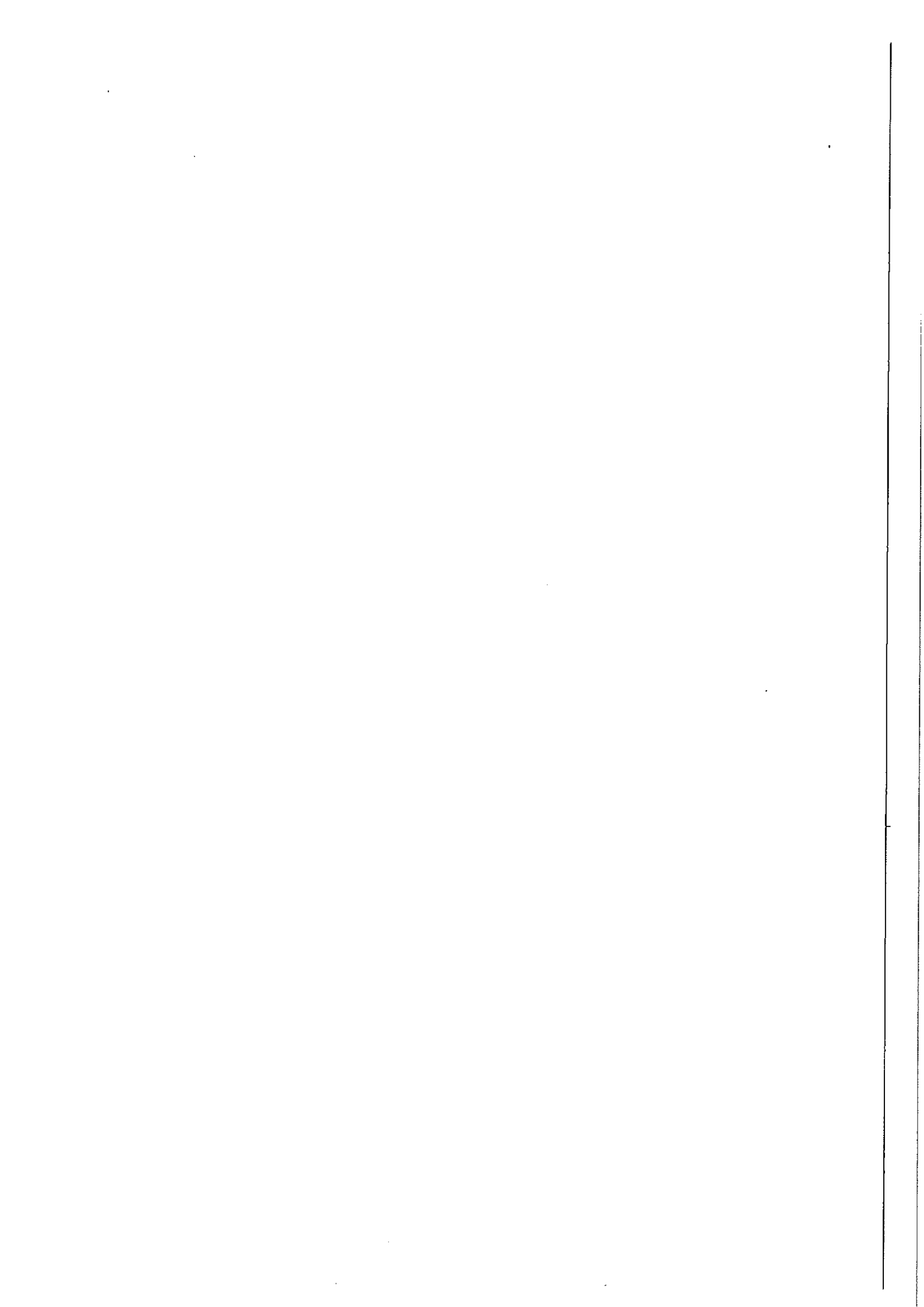
Hoogachtend,


Drs C. J. Joosse
Gaffelaarspad 8


Dhr. F. Helsloot
Amstelveenseweg 730-B

Ir Th. van der Zwaan
Amstelveenseweg 712

*1) Dit niet rechtstreeks actief communiceren naar de betrokkenen is een onacceptabele aanpassing van de plannen en een onaangename verrassing. We hierop ons dan ook apart juridisch beraden. Deze brief met zienswijzen laat onze juridische positie en rechten in dezen onverlet.



Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 552 7711
Fax 020 552 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

R. Bakker
TER KENNISNAME

Dhr. F. Helsloot
Amstelveenseweg 730-B
1081 JK M Amsterdam

Datum
Ons kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
mail
Onderwerp

28 SEP. 2011

11-1309

R.C. Bakker

020 552 5865

r.bakker@dro.amsterdam.nl

ontvangstbevestiging zienswijze ontwerpbestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) en hogere waardenbesluit Wet geluidhinder, mogelijk redenen voor termijn overschrijding naar voren te brengen

Geachte heer Helsloot,

Middels deze brief bevestigen wij de ontvangst van uw zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving). Gelet op de inhoud ervan beschouwen we deze tevens als een zienswijze over het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder, voor zover het betreft hogere waarden vanwege de reconstructie van de Amstelveenseweg ter hoogte van de Westflank, zoals dat gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. De zienswijzen zijn ingediend buiten de daartoe gestelde termijn. Hierbij willen wij u in de gelegenheid stellen binnen 7 dagen na dagtekening van deze brief (aanvullende) redenen voor de termijnoverschrijding naar voren te brengen.

Per brief gedateerd op 15 september 2011, per fax verzonden op 23 september 2011, heeft u namens de VvE de Lelie en het overkoepelend orgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) uw zienswijzen naar voren gebracht over het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving). Tevens heeft u een begeleidende brief verzonden waarin u ingaat op de gevoerde procedure, het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan tijdens de vakantieperiode en het ontbreken van vooroverleg daarover met omwonenden.

Met ingang van 21 juli 2011 heeft gedurende een periode van zes weken het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) tezamen met het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum en een ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld daarover zienswijzen naar voren te brengen. De termijn daarvoor eindigde op 31 augustus 2011.

Van deze terinzagelegging en de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen is langs voorgeschreven weg kennisgegeven. Wij constateren dat de zienswijzen buiten de daartoe gestelde termijn zijn ingediend.

Een zienswijze die is ingediend na afloop van de termijn is niet ontvankelijk. Artikel 6:11 Awb voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kan worden geacht.

In uw hiervoor al aangehaalde begeleidende brief, waarin u de procedurele gang van zaken aan de orde stelt, geeft u een aantal redenen voor de termijnoverschrijding. Indien u van mening bent dat er nog aanvullende bijzondere omstandigheden aan de orde zijn, verzoeken wij u dit binnen 7 dagen schriftelijk aan ons mede te delen, per adres: Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Tot slot merken wij op dat het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad wordt genomen. Daarbij zullen de binnengekomen zienswijzen worden betrokken. Daarbij zal tevens definitief worden besloten over de ontvankelijkheid.

Voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt het besproken in de Raadscommissie Bouwen, Wonen en Klimaat (afgekort Cle. BWK) waarbij u aanwezig kunt zijn, en, indien gewenst, spreektijd kunt aanvragen om uw zienswijzen kort toe te lichten.

Op Raadsinformatie Amsterdam (RIA) www.amsterdam.nl/gemeente/gemeenteraad kunt u de agenda raadplegen voor de raadscommissievergaderingen (die ook is in te zien in het voorlichtingscentrum van het stadhuis) om te weten wanneer behandeling van het bestemmingsplan door de Commissie plaats vindt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens dezen,

Drs. D.J. Tijn
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening



Namens deze,
Mr. W. Sietinga
Plaatsvervangend Teamleider Juridische en Milieuzaken

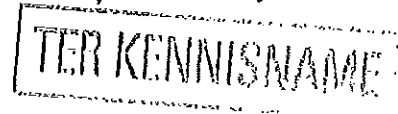
Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 552 7711
Fax 020 552 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

R. Bakker



Ir. Th. Van der Zwaan
Amstelveenseweg 712
1081 JK Amsterdam

Datum
Ons kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
mail
Onderwerp

28 SEP. 2011

11-1908

R.C. Bakker
020 552 5865
r.bakker@dro.amsterdam.nl

ontvangstbevestiging zienswijze ontwerpbestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) en hogere waardenbesluit Wet geluidhinder, mogelijk redenen voor termijn overschrijding naar voren te brengen

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief bevestigen wij de ontvangst van uw zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving). Gelet op de inhoud ervan beschouwen we deze tevens als een zienswijze over het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder, voor zover het betreft hogere waarden vanwege de reconstructie van de Amstelveenseweg ter hoogte van de Westflank, zoals dat gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. De zienswijzen zijn ingediend buiten de daartoe gestelde termijn. Hierbij willen wij u in de gelegenheid stellen binnen 7 dagen na dagtekening van deze brief (aanvullende) redenen voor de termijnoverschrijding naar voren te brengen.

Per brief gedateerd op 15 september 2011, per fax verzonden op 23 september 2011, heeft u namens de VvE de Lelie en het overkoepelend orgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) uw zienswijzen naar voren gebracht over het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving).

Tevens heeft u een begeleidende brief verzonden waarin u ingaat op de gevoerde procedure, het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan tijdens de vakantieperiode en het ontbreken van vooroverleg daarover met omwonenden.

Met ingang van 21 juli 2011 heeft gedurende een periode van zes weken het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) tezamen met het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum en een ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld daarover zienswijzen naar voren te brengen. De termijn daarvoor eindigde op 31 augustus 2011.

Van deze terinzagelegging en de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen is langs voorgeschreven weg kennisgegeven. Wij constateren dat de zienswijzen buiten de daartoe gestelde termijn zijn ingediend.

Een zienswijze die is ingediend na afloop van de termijn is niet ontvankelijk. Artikel 6:11 Awb voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kan worden geacht.

In uw hiervoor al aangehaalde begeleidende brief, waarin u de procedurele gang van zaken aan de orde stelt, geeft u een aantal redenen voor de termijnoverschrijding. Indien u van mening bent dat er nog aanvullende bijzondere omstandigheden aan de orde zijn, verzoeken wij u dit binnen 7 dagen schriftelijk aan ons mede te delen, per adres: Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2768, 1000 CT Amsterdam.

Tot slot merken wij op dat het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad wordt genomen. Daarbij zullen de binnengekomen zienswijzen worden betrokken. Daarbij zal tevens definitief worden besloten over de ontvankelijkheid.

Voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt het besproken in de Raadscommissie Bouwen, Wonen en Klimaat (afgekort Cie. BWK) waarbij u aanwezig kunt zijn, en, indien gewenst, spreektijd kunt aanvragen om uw zienswijzen kort toe te lichten.

Op Raadsinformatie Amsterdam (RIA) www.amsterdam.nl/gemeente/gemeenteraad kunt u de agenda raadplegen voor de raadscommissievergaderingen (die ook is in te zien in het voorlichtingscentrum van het stadhuis) om te weten wanneer behandeling van het bestemmingsplan door de Commissie plaats vindt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens dezen,

Drs. D.J. Tijn
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening



Namens deze,
Mr. W. Sietinga
Plaatsvervangend Teamleider Juridische en Milieuzaken

Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 020 552 7711
Fax 020 552 7777
Info@dro.amsterdam.nl
www.dro.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

R. Bakker

Drs. C.J. Joosse
Gaffelaarspad 8
1081 KK Amsterdam

TER KENNISNAME

Datum
Oms kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
E-mail
Onderwerp

28 SEP. 2011

11-1907

R.C. Bakker
020 552 5865

r.bakker@dro.amsterdam.nl

ontvangstbevestiging zienswijze ontwerpbestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) en hogere waardenbesluit Wet geluidhinder, mogelijk redenen voor termijn overschrijding naar voren te brengen

Geachte heer Joosse,

Middels deze brief bevestigen wij de ontvangst van uw zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving). Gelet op de inhoud ervan beschouwen we deze tevens als een zienswijze over het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder, voor zover het betreft hogere waarden vanwege de reconstructie van de Amstelveenseweg ter hoogte van de Westflank, zoals dat gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen.

De zienswijzen zijn ingediend buiten de daartoe gestelde termijn. Hierbij willen wij u in de gelegenheid stellen binnen 7 dagen na dagtekening van deze brief (aanvullende) redenen voor de termijnoverschrijding naar voren te brengen.

Per brief gedateerd op 15 september 2011, per fax verzonden op 23 september 2011, heeft u namens de VvE de Lelle en het overkoepelend orgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) uw zienswijzen naar voren gebracht over het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving).

Tevens heeft u een begeleidende brief verzonden waarin u ingaat op de gevoerde procedure, het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan tijdens de vakantieperiode en het ontbreken van vooroverleg daarover met omwonenden.

Met ingang van 21 juli 2011 heeft gedurende een periode van zes weken het ontwerp bestemmingsplan VU medisch centrum (e.o.) tezamen met het Milieueffectrapport Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum en een ontwerp besluit hogere waarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld daarover zienswijzen naar voren te brengen. De termijn daarvoor eindigde op 31 augustus 2011.

Van deze terinzagelegging en de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen is langs voorgeschreven weg kennisgegeven. Wij constateren dat de zienswijzen buiten de daartoe gestelde termijn zijn ingediend.

Een zienswijze die is ingediend na afloop van de termijn is niet ontvankelijk. Artikel 6:11 Awb voorziet erin dat te laat ingediende zienswijzen onder bijzondere omstandigheden toch ontvankelijk kan worden geacht.

In uw hiervoor al aangehaalde begeleidende brief, waarin u de procedurele gang van zaken aan de orde stelt, geeft u een aantal redenen voor de termijnoverschrijding. Indien u van mening bent dat er nog aanvullende bijzondere omstandigheden aan de orde zijn, verzoeken wij u dit binnen 7 dagen schriftelijk aan ons mede te delen, per adres: Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Tot slot merken wij op dat het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad wordt genomen. Daarbij zullen de binnengekomen zienswijzen worden betrokken. Daarbij zal tevens definitief worden besloten over de ontvankelijkheid.

Voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt het besproken in de Raadscommissie Bouwen, Wonen en Klimaat (afgekort Cie. BWK) waarbij u aanwezig kunt zijn, en, indien gewenst, spreektijd kunt aanvragen om uw zienswijzen kort toe te lichten.

Op Raadsinformatie Amsterdam (RIA) www.amsterdam.nl/gemeente/gemeenteraad kunt u de agenda raadplegen voor de raadscommissievergaderingen (die ook is in te zien in het voorlichtingscentrum van het stadhuis) om te weten wanneer behandeling van het bestemmingsplan door de Commissie plaats vindt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens dezen,

Drs. D.J. Tijn
Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening



Namens deze,
Mr. W. Sietinga
Plaatsvervangend Teamleider Juridische en Milieuzaken

Ann de Gemeenteraad van Amsterdam
tav. de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum:	10-10-11
rappeldatum:	
volgnr.	11-1988

Amsterdam, 5 Oktober 2011

Betreft :

redenen termijnoverschrijding (punt 1.)

Inz. Ontwerp Bestemmingsplan VUmC (en omgeving) = dus incl aanpassing A'veenseweg-Inrit Gaffelaarspad

Geachte mevrouw, meneer,

Naar aanleiding van uw brief gedateerd 28 September, die bij ons bezorgd is dd 3 Oktober, willen we* het volgende onder de aandacht brengen :

Mogen we onder uw aandacht brengen, dat het onderwerp van deze en onze vorige brief is 'indienen Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan VUmC (en omgeving)'.

'En omgeving' - hierbij doelen we uiteraard nadrukkelijk op onze omgeving, de Amstelveenseweg en huilt parkeerplaatsen (Gaffelaarspad).

Hierbij willen we u erop wijzen, dat voor het indienen van zienswijzen op de geplande aanpassing van de Amstelveenseweg-Gaffelaarspad de deadline 23 September is.

We mogen er dus vanuit gaan dat onze vorige brief dd 15 September die u bereikt heeft per 23 September zorgvuldig wordt meegenomen in dezen.

Daarnaast, in reactie op uw brief dd 28 September, willen de volgende bezwaren inbrengen en het volgende weerleggen :

1. Zienswijze in vakantieperiode

We blijven het onredelijk en niet realistisch vinden dat u in de vakantie deze termijn voor zienswijzen openstelt en laat aflopen. Zo redeneert u totaal eenzijdig vanuit tijdslijnen die in uw planning misschien goed uitkomen, maar voor burgers en gezinnen in de vakantieperiode onhaalbaar zijn.

Dit is voor ons de reden dat we de brief buiten de termijn, na de deadline van 31 Augustus hebben kunnen opstellen en verzenden.

Hier heeft ook het BPZ u uitdrukkelijk op gewezen, met het verzoek hieraan iets te doen. Naar verluidt heeft u toegezegd er op te letten, maar doet u er vervolgens niets aan dat deze vorm van inspraak in de vakantieperiode en ook helemaal in de zomer vakantieperiode valt.

Daarom vragen we u hierbij nogmaals om in dezen een uitzondering te maken en onze zienswijzen als in onze brief dd 15 September alsnog mee te nemen in bestemmingsplan VUmC en te beantwoorden.

2. Afspraak

We vragen ons ernstig af, waarom de DRO en gemeente, als overheid vooralsnog niet ingaat op een eenvoudig verzoek van een paar honderd burgers om een afspraak te maken.

Bij dezen herhalen we ons verzoek tot een afspraak met de directeur DRO en/of direct bij het plangebied betrokken medewerkers.

3. Geen afdoende informatie voorziening

Hierbij spreken we u aan op het niet adequaat informeren van direct betrokkenen, namelijk bewoners in en direct gelegen naast het plangebied.

Het feit dat onze woonomgeving, onze woningen en onze straat recht voor onze deur in en aan het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan blijken te liggen, is ons nooit meegedeeld of kenbaar gemaakt.

We zijn bijzonder verbolgen over het feit dat in deze zaak een 150-tal woningen totaal niet direct en rechtstreeks op de hoogte gesteld worden.


We vragen u dit recht te zelfen, en ons als bewoners alsnog, en vanaf nu in de toekomst rechtstreeks en per individuele woning op de hoogte te stellen van alle relevante stappen, aanpassingen en plannen.

4. Inhoudelijk wijzen we u erop dat in de voorgestelde plannen de belangen van de huidige bewoners in en direct naast het gebied niet zijn behartigd. En ook dat er totaal geen pogingen zijn ondernomen om de belangen van die bewoners te leren kennen, te inventariseren en in de plannen te verwerken. We verzoeken u, om ons mee te delen hoe u de belangen en zienswijzen van ons als bewoners alsnog gaat inventariseren, en in de plannen gaat opnemen.

5. Onze pogingen om alsnog gehoord te worden en onze belangen kenbaar te maken of enigszins veilig te stellen worden afgewezen onder mom van juridische argumenten en wetsartikelen. Zo handelt u misschien wel naar de letter van de wet, maar niet naar de geest van de wet, die belangen van burgers wil beschermen.

Mocht u niet, op redelijk korte termijn, afdoende reageren op bovenstaande punten, dan zullen we verdere juridische stappen ondernemen.

Hoogaachtend,



Drs C. J. Joosse
Gaffelaarspad 8
tel. 020 - 628 6717

Dhr. F. Helsloot
Amstelveenseweg 730-B

Ir Th. van der Zwaan
Amstelveenseweg 712

** Als vertegenwoordiging namens eigenaars van VvE de Lelie, en overkoepeld overlegorgaan van een vijftal VvE's (BTVSI) vertegenwoordigen we direct betrokken bewoners in het plangebied. Uit recente stukken blijken onze woningen en straat direct gelegen in het onderhavige plangebied. Maw naastgelegen bureu. We vertegenwoordigen 150 woningen in de directe nabijheid van het VU ziekenhuis, en direct gelegen naast de Amstelveenseweg aan de kruising Amstelveenseweg-Boelelaan.*