



Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas - Flanken

28 september 2010

Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas – Flanken, 28 september 2010

Inleiding

Op 20 april 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam ingestemd met de vrijgave van de startnotitie voor een m.e.r. voor de Flanken van de Zuidas. Met de ter inzage legging van de startnotitie is de m.e.r.-procedure gestart.

Geldende wettelijke bepalingen

Per 1 juli 2010 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. Daarmee is de procedure ten aanzien van milieueffectrapportages gemoderniseerd. Indien niet voor 1 juli 2010 richtlijnen voor het op te stellen MER zijn vastgesteld, geldt op grond van de overgangsregeling de nieuwe wetgeving. In dit geval geldt de nieuwe regeling. Deze nieuwe regeling voorziet niet langer in het vaststellen van richtlijnen voor het MER. Wel kunnen de uitgangspunten zoals verwoord in de startnotitie, aangevuld (voor zover relevant) met de opmerkingen die in het kader van de participatie naar voren zijn gebracht, alsmede de adviezen van de wettelijk adviseurs, als uitgangspunten voor reikwijdte en detailniveau voor het MER worden beschouwd, en als zodanig bij de verdere totstandkoming van het MER worden betrokken.

Ook de adviezen van de Commissie-m.e.r. kunnen in dat kader worden gezien als advies inzake reikwijdte en detailniveau van het MER.

Advisering wettelijk adviseurs en Commissie-m.e.r.

Overeenkomstig wettelijk voorschrift zijn de wettelijk adviseurs en de Commissie-m.e.r. in de gelegenheid gesteld tot het geven van een advies. Inmiddels is het advies van de Commissie-m.e.r. ontvangen. Het advies is als bijlage I toegevoegd.

Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen startnotitie m.e.r. Zuidas Flanken, 1 september 2010, is aangegeven op welke wijze de zienswijzen en adviezen bij de verdere planvorming in zowel het kader van de m.e.r. als de ruimtelijk-planologische besluitvorming zullen worden betrokken. De Nota van Beantwoording is als bijlage II toegevoegd.

Participatie

Overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven wijze is per kennisgeving van 28 april 2010 een ieder in kennis gesteld van de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen over het geven van richtlijnen (onder de nieuwe wettelijke regeling is daarvoor in de plaats gekomen het advies inzake reikwijdte en detailniveau).

Hoewel hiertoe op grond van de Wm geen wettelijke regeling bestaat, is het wenselijk diegenen, die een reactie dan wel een advies hebben gegeven, op de hoogte te stellen van de wijze waarop daarmee bij het opstellen van het MER en de verdere planvorming rekening wordt gehouden.

In de Nota van Beantwoording is aangegeven op welke wijze de zienswijzen en adviezen bij het opstellen van het MER en bij de verdere ruimtelijk-planologische besluitvorming zullen worden betrokken.

Besluitvorming door het college van BenW

Op 28 september 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten:

1. in te stemmen met de Nota van Beantwoording van de zienswijzen en adviezen welke naar aanleiding van de terinzagelegging van de startnotitie MER Zuidas Flanken naar voren zijn gebracht en waarin is aangegeven op welke wijze deze zienswijzen en adviezen bij de verdere planvorming in het kader van zowel het MER als de ruimtelijk-planologische besluitvorming zullen worden betrokken;
2. de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) over te nemen en deze als advies inzake reikwijdte en detailniveau aanvullend op de startnotitie bij het opstellen van het MER te betrekken.

Bijlagen:

Bijlage I: Advies Commissie-m.e.r. inzake MER Zuidas Amsterdam - Flanken, 7 juli 2010

Bijlage II: Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen startnotitie m.e.r. Zuidas Flanken, 1 september 2010

Bijlage I: Advies Commissie-m.e.r. inzake MER Zuidas Amsterdam - Flanken, 7 juli
2010

Zuidas Amsterdam - Flanken

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

7 juli 2010 / rapportnummer 2426-51

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeente Amsterdam wil de Zuidas verder ontwikkelen. Het gaat om de ontwikkeling van woningen, kantoren en diverse voorzieningen aan de flanken van de Zuidas. De Zuidas wil in 2030 tot de top-10 van duurzame stedelijke centra van Europa behoren. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de duurzaamheidsambities, vertaald in concrete doelstellingen. Toets de alternatieven en varianten daaraan;
- een beschrijving van de verkeersaspecten van alle modaliteiten met aandacht voor:
 - o de effecten op geluidsbelasting en luchtkwaliteit;
 - o de verkeersafwikkeling van en naar het plangebied;
 - o parkeercapaciteit voor auto en fiets;
 - o verkeersveiligheid.
- een beschrijving van het lokale woon- en leefmilieu in relatie tot de stedelijke verdichting;
- inzicht in de consequenties die de realisatie van het dok naar verwachting zal hebben op de voorgenomen activiteit;
- inzicht in de fasering van de ontwikkelingen en op welke wijze rekening zal worden gehouden met tijdelijke milieueffecten.

Verder moet het MER een zelfstandig leesbare samenvatting met bijpassend kaart- en beeldmateriaal bevatten.

Voor de herinrichting van de terreinen van de Vrije Universiteit van Amsterdam en het medisch centrum van de Vrije Universiteit, die deel uitmaken van het projectgebied van de Zuidas, wordt een separate m.e.r.-procedure doorlopen. De Commissie benadrukt dat het van belang is dat beide MER-en op elkaar worden afgestemd zoals ook in de startnotities is aangegeven.²

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *zienswijzen*.

² Zie hierover ook de zienswijzen van Rijkswaterstaat, Milieucentrum Amsterdam, AKD namens Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. en Bewonersplatform Zuidas (nr. 3, 7, 11 en 14 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Ambities

De duurzaamheidsambities voor de Zuidas zijn hoog. In de startnotitie wordt aangegeven dat de Zuidas in 2030 tot de top-10 van duurzame stedelijke centra in Europa wil behoren en dat duurzaamheid geen randvoorwaarde is, maar een succesfactor.

Gezien de ambities van de gemeente is het van belang om de doelstellingen op het vlak van duurzaamheid een prominente plek te geven in het MER. De Commissie adviseert daarom om de duurzaamheidsambities te vertalen in zo concreet mogelijke doelstellingen. Dit betreft zowel op gebouwniveau als voor de openbare ruimte. Aan de hand van het MER kan dan worden bekeken welke doelen onder welke randvoorwaarden realiseerbaar zijn.

Het is wenselijk om de doelstellingen zodanig uit te werken dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

2.2 Nut en noodzaak

Geef in het MER aan hoe de ontwikkeling van de kantoren in de Zuidas past binnen de bestaande kantorenvoorraad in de Noordvleugel, zowel kwantitatief als kwalitatief. Geef daarnaast aan in hoeverre er sprake kan zijn van verdringingseffecten op de kantorenmarkt. Besteed op dezelfde wijze aandacht aan de geplande woningbouw.

2.3 Beleidskader

De startnotitie gaat in op het beleidskader en de wet- en regelgeving die relevant zijn voor het voornemen. Geef in het MER aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten hieruit voortkomen en wat de consequenties voor (onderdelen van) het voornemen zijn. Besteed naast de in de startnotitie genoemde kaders aandacht aan het gemeentelijk milieubeleid.

2.4 Te nemen besluiten

De startnotitie geeft niet concreet aan op welke wijze de voorgenomen activiteiten in de bestemmingsplannen worden vastgelegd. Indien de gemeente er voor kiest om (voor een deel) de activiteiten met een definitieve eindbestemming op te nemen in de bestemmingsplannen, moet het MER een daar op aansluitend detailniveau bevatten. Voor onderdelen die nog niet zo concreet zijn kan in het MER met bandbreedtes worden gewerkt.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Voorgenomen activiteit

Het voornemen is globaal beschreven in de startnotitie. Werk in het MER de verschillende onderdelen van het voornemen verder uit, voorzover deze relevant zijn voor de milieueffecten van het plan. Beschrijf de voorgenomen ontwikkelingen zo uitgebreid als nodig is om een goede effectbeschrijving mogelijk te maken en de alternatieven te kunnen vergelijken. Maak daarbij zoveel mogelijk gebruik van kaart- en beeldmateriaal. De onderstaande punten moeten bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit ook aan de orde komen.

Fasering

De periode waarbinnen de verschillende functies zullen worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied is lang en afhankelijk van vele spelers. Maak in het MER daarom inzichtelijk hoe de fasering en de uitvoering van de verschillende onderdelen van het initiatief is.³ Geef daarnaast de onderlinge samenhang tussen de verschillende onderdelen aan. Beantwoord daarbij onder meer de vraag welke onderdelen geen doorgang kunnen vinden wanneer een bepaald ander onderdeel niet kan worden uitgevoerd.

Bezoekersaantallen

Onderbouw in het MER de verwachte bezoekersaantallen voor alle functies binnen het gebied. Geef hierbij ook de bandbreedte aan van het minimum en maximum bezoekersaantal. Geef in het MER de verdeling aan over de dag, over de week en het jaar weer, zodat bepaald kan worden wanneer en hoe vaak de drukste momenten optreden.

Verkeer ⁴

Beschrijf op basis van de voorgaande paragraaf de maatgevende perioden voor verkeer. Maak hierbij onderscheid in personenauto-, vrachtverkeer, openbaar vervoer en vervoer per fiets (modal split).

Beschrijf in het MER de omvang en de herkomst van het door het voornemen gegenereerde gemotoriseerde en langzaam verkeer. Ga daarbij in op de voorgenomen ontsluiting van het plangebied voor (vracht)auto's, openbaar vervoer en fietsers. Geef aan welke infrastructuur voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer reeds aanwezig is, welke gewijzigd/toegevoegd wordt en wanneer dat gebeurt. Geef daarbij aan hoe de principes van duurzaam veilige infrastructuur worden toegepast. Besteed ook aandacht aan de bereikbaarheid voor langzaam verkeer vanuit de wijdere omgeving.

Parkeren

Beschrijf zoveel mogelijk kwantitatief in het MER de algemene uitgangspunten voor het parkeren (auto en fiets) en de ruimtelijke consequenties daarvan.⁵

³ Dit houdt mede verband met een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de 'aanleg'-fase (zie ook § 4.1).

⁴ Zie hierover ook de zienswijzen van A.J.H. Mante, J.D.M. Meurs, Milieucentrum Amsterdam, Wijkopbouwcentrum Buitenveldert, Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, de gemeente Amstelveen, AKD namens Beheermaatschappij W.T.C Amsterdam B.V., P. H. Kemme en Bewonersplatform Zuidas (nr. 1, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 14 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

⁵ Zie hierover ook de zienswijzen van de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, Milieucentrum Amsterdam gemeente Amstelveen, P. H. Kemme, M.L. Mante-Wagenaar en Bewonersplatform Zuidas (nr. 4, 7, 10, 12, 13 en 14 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

3.2 Alternatieven

In de startnotitie is aangegeven dat het MER drie alternatieven zal beschouwen: de voorgenomen activiteit en de voorgenomen activiteit met een verlaging en een verhoging van 15% van het programma. Binnen de alternatieven zullen nog diverse varianten worden onderzocht op het vlak van duurzaamheid, mobiliteit en positionering van functies binnen deelgebieden. De Commissie is van mening dat de varianten de meeste aandacht verdienen in het MER gezien de te verwachten verschillen in effecten.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Zoals in de startnotitie al is aangegeven is het per 1 juli 2010 (inwerkingtreding Wet modernisering m.e.r.) geen wettelijk inhoudsvereiste meer om een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) op te nemen in het MER. Wel dienen nog steeds alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven beschreven te worden, waaronder milieuvriendelijke alternatieven. Daarnaast is het verplicht om mitigerende en compenserende maatregelen te beschouwen in het MER.⁶ Werk deze in het MER uit voor de flanken van de Zuidas. De Commissie is van mening dat in de Visie Zuidas (2009) belangrijke milieuvriendelijke maatregelen staan. Zie verder ook paragraaf 4.8 van dit advies.

3.4 Referentie

De Commissie vindt het van belang dat op kwalitatieve wijze⁷ inzicht wordt gegeven in de consequenties die de mogelijke realisatie van het dok naar verwachting zal hebben op de voorgenomen activiteit en vice versa.⁸ In de startnotitie wordt ook aangegeven dat de consequenties op hoofdlijnen zullen worden beschouwd in het MER. Er zal worden uitgegaan van twee referentiesituaties een zonder ontwikkeling van het dok en een met de ontwikkeling van het dok. De Commissie adviseert om ook te kijken naar de mogelijke verslechtering van de milieusituatie (met name luchtkwaliteit en geluid) bij de geplande tunnelmond van het dok. De consequenties voor het plan en de mogelijke maatregelen moeten daarbij worden aangegeven.

⁶ Zie hierover ook de zienswijzen van Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg en Milieucentrum Amsterdam (nr. 4 en 7 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

⁷ Bij de besluitvorming over het dok moeten ook de kwantitatieve effecten worden onderzocht.

⁸ Zie hierover ook de zienswijzen van Rijkswaterstaat en AKD namens Beheermaatschappij W.T.C Amsterdam B.V. (nr. 3 en 11 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

De alternatieven dienen getoetst te worden aan het doelbereik en de milieugevolgen. Geef in het MER inzicht in het beoordelingskader voor de doelstellingen en voor de milieugevolgen van het voornemen. De Commissie adviseert waar zinvol de toetsingscriteria die hierbij gehanteerd worden van kwantitatieve en meetbare indicatoren te voorzien. Geef waar relevant aan welk gewicht aan de criteria wordt toegekend bij de beoordeling van de alternatieven. Geef in het MER de begrenzing van het studiegebied aan. De begrenzing moet zodanig worden gekozen dat alle effecten van de verschillende onderdelen van het voornemen in beeld worden gebracht, ook als deze effecten zich buiten het plangebied voordoen zoals bij verkeer en daaraan gerelateerde aspecten en water.⁹

4.2 Tijdelijke milieugevolgen

Beschrijf in het MER de systematiek van de omgang met tijdelijke milieueffecten gezien de lange periode waarover de verschillende functies zullen worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied (zie ook paragraaf 3.1 van dit advies).¹⁰ De volgende aspecten zijn in ieder geval van belang: hinder door bouwwerkzaamheden/-verkeer, bereikbaarheid, parkeermogelijkheden en verkeersveiligheid.

4.3 Verkeer en vervoer

Verkeer en vervoer en de daaraan gerelateerde milieuaspecten zijn van groot belang om te beschrijven in het MER (zie ook paragraaf 3.1 van dit advies). De infrastructuur in het studiegebied is nu al zwaar belast met daaraan gerelateerde gevolgen voor geluid, lucht, externe veiligheid en verkeersveiligheid. Ga in op de volgende aspecten:

Mobiliteit ¹¹

- omvang en routevorming van personenautoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer van en naar het plangebied;
- de verkeersintensiteiten (etmaal en maatgevend spitsuur) op relevante wegvakken, onderscheiden naar personenautoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling door middel van I/C-verhoudingen en de capaciteit van de relevante kruispunten in plan- en studiegebied;
- de mogelijkheden om de modal split te beïnvloeden ten gunste van openbaar vervoer (collectief en individueel) en fiets;

⁹ Zie hierover ook de zienswijzen van AKD namens Beheermaatschappij W.T.C Amsterdam B.V en P. H. Kemme (nr. 11 en 12 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

¹⁰ Zie hierover ook het advies van A.J.H. Mante, Milieucentrum Amsterdam, Vereniging Vrienden van het Beatrixpark en AKD namens Beheermaatschappij W.T.C Amsterdam B.V. (nr. 1, 7, 9 en 11 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

¹¹ Zie hierover ook de zienswijzen van A.J.H. Mante, Rijkswaterstaat, J.D.M. Meurs, de gemeente Amstelveen, AKD namens Beheermaatschappij W.T.C Amsterdam B.V., P. H. Kemme en Bewonersplatform Zuidas (nr. 1, 3, 5, 10, 11, 12 en 14 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

- tijdelijke verkeersaspecten gedurende de realisatie periode (zie paragraaf 4.2 van dit advies);
- mogelijke knelpunten in de afwikkeling van en tussen de verschillende modaliteiten, beschrijf zo nodig maatregelen om deze knelpunten op te lossen.

In de startnotitie is aangegeven dat het verkeersmodel als planjaar 2020 heeft. De voorgenomen activiteit is in 2020 echter nog niet volledig gerealliseerd.¹² Geef aan hoe het totale bouwprogramma tot 2030 in het verkeersmodel wordt doorgerekend en welke aannames daarbij worden gedaan.

Verkeersveiligheid ¹³

De Commissie vindt dat het aspect verkeersveiligheid bijzondere aandacht verdient in het MER. Het gaat om een intensief gebruikt stedelijk gebied en er zullen veel voetgangers en fietsers aanwezig zijn wat kan conflicteren met het vele gemotoriseerde verkeer. Besteed voor zover mogelijk zowel aandacht aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief met behulp van ongevalcijfers en kentallensystematiek) als aan de ontwerputgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen. Geef aan hoe de weginfrastructuur wordt ingericht op basis van 'Duurzaam Veilig'.

Hulpdiensten

Beschrijf hoe de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten gewaarborgd wordt ook in geval van grootschalige incidenten.¹⁴ Dit punt kan op gespannen voet staan met het tegengaan van doorgaand verkeer in verband met verkeersveiligheid. Het is daarom van belang om in het MER aan te geven hoe daarmee zal worden omgegaan.

4.4

Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de verschillende alternatieven/varianten voor het bepalende referentiejaar.¹⁵ Geef in het MER de geluidbelaste bestemmingen aan vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (uitgedrukt in de Europese dosismaat Lden) in stappen van 5 dB. Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart. Ga in het MER ook in op de geluidbelasting van relevante inrichtingen.

Beschouw de cumulatieve effecten van de verschillende geluidbronnen. Ga hier met name uit van het verkeerslawaai en railverkeerslawaai. Geef aan of het luchtvaartlawaai ten gevolge van Schiphol nog invloed heeft op de voorgenomen activiteit. Houd hierbij rekening met gestelde in het te herziene Luchtvaartindulingsbesluit.

Geef aan hoe op gebouwniveau wordt omgegaan met een hoge geluidbelasting. Houd hierbij rekening met de gemeentelijke beleidsregels ten aanzien van geluid.

¹² Zie bladzijde 16 van de startnotitie.

¹³ Zie hierover ook de zienswijzen van A.J.H. Mante, J.D.M. Meurs, M.L. Mante-Wagenaar en Bewonersplatform Zuidas (nr. 1, 5, 13 en 14 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

¹⁴ Zie hierover ook de zienswijze van de Brandweer Amsterdam-Amstelland (nr. 2 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

¹⁵ Zie hierover ook het advies van Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, J.D.M. Meurs en P. H. Kemme (nr. 4, 5 en 12 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

4.5 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden.¹⁶ Beschrijf de uitgangspunten voor de berekeningen. Houd hierbij tevens rekening met het gemeentelijk beleid ten aanzien van luchtkwaliteit (Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam).

Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten en geef de hoeveelheid en ligging aan van de voorziene woningen en andere gevoelige bestemmingen en voorzieningen.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden¹⁷ en richtwaarden¹⁸ voor de overige stoffen zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie aan om in het MER met een heldere onderbouwing aan te geven of overschrijding van deze grenswaarden in dit gebied uitgesloten is.

Geef aan hoe het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Beschrijf de relatie van lokale NSL maatregelen tot deze gebiedsontwikkeling en de effecten daarvan op de ontwikkeling.

4.6 Externe Veiligheid

Beschrijf in het MER of er, naast de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen, binnen het plangebied locaties aanwezig zijn die risico's voor externe veiligheid en calamiteiten met zich mee kunnen brengen. Denk hierbij aan de aanwezigheid van tankstations en krachtcentrales alsmede de ligging van hogedruk gasleidingen. Geef tevens aan welke maatregelen worden getroffen om deze risico's te minimaliseren.¹⁹

Geef aan waar en in welke mate er knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico en/of het groepsrisico, besteed hierbij bijzondere aandacht aan de introductie van nieuwe kwetsbare objecten in het plangebied. Houdt hierbij rekening met het gemeentelijk beleid voor externe veiligheid.

4.7 Bodem en water

Beschrijf het huidige en het toekomstig te realiseren waterhuishoudingsstelsel. Geef daarbij ook aan in hoeverre er in het gebied knelpunten voorkomen met betrekking tot het kwantitatieve en kwalitatieve waterbeheer en hoe daar bij de realisatie van het voornemen op kan worden ingespeeld.

Door de toenemende verharding in het plangebied zal er in het gebied extra opvang van water gerealiseerd moeten worden. Beschrijf in het MER wat de effecten van het voornemen zijn op de waterafvoer en op de waterbergingopgave. Kijk daarbij naar een groter gebied dan het plangebied. Motiveer in het MER de grootte van het studiegebied.

¹⁶ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

¹⁷ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb en benzeen.

¹⁸ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

¹⁹ Zie hierover ook de zienswijze van de Brandweer Amsterdam-Amstelland (nr. 2 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies.

Geef inzicht in de mogelijkheden voor het realiseren van de beoogde waterberging op gebouw- en kavelniveau en geef aan hoe dat mede kan leiden tot een hogere kwaliteit van de leefomgeving (landschappelijk, voorkomen hitte eilanden).

Geef een beschrijving van de te verwachten waterkwaliteit en eventueel benodigde maatregelen om te voldoen aan gestelde normen. Geef aan hoe aan de ecologische functie van het water invulling wordt gegeven.

Geef in het MER de omvang en reikwijdte aan van effecten op de grondwaterstand door bemaling in de aanlegfase en door bebouwing en bemaling na realisatie van de plannen.²⁰ Geef aan of dit kan leiden tot zettingen en schade aan bestaand bebouwing.

Beschrijf in het MER de bodemopbouw en geef aan welke ingrepen in de bodem nodig zijn om bij intensivering het gebied geschikt te maken voor de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen en aanleg van infrastructuur. Geef aan hoeveel grondverzet daarbij nodig is, en of de grondbalans gesloten zal zijn.

4.8 Natuur

Het MER moet duidelijk maken of de voorgenomen activiteit gevolgen kan hebben op de natuur.²¹ Hierbij is het van belang inzichtelijk te maken welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.²² Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

²⁰ Zie hierover ook de zienswijzen van Rijkswaterstaat en de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg (nr. 3 en 4 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

²¹ Zie hierover ook de zienswijzen van A.J.H. Mante, Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, J.D.M. Meurs, Milieucentrum Amsterdam, Vereniging Vrienden van het Beatrixpark en M.L. Mante-Wagenaar (nr. 1, 4, 5, 7, 9 en 13 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

²² Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

De ambities op het vlak van duurzaamheid zijn hoog. In de Visie Zuidas 2009 zijn stappen gezet naar een verdere concretisering van deze ambities. Enerzijds door criteria te stellen op gebouwniveau (BREEAM/LEED) en anderzijds door de eigen opgave voor de stedenbouwkundige inrichting en openbare ruimte te structureren. Besteed in het MER aandacht aan de (ruimtelijke) mogelijkheden en randvoorwaarden die direct of indirect bijdragen aan het realiseren van de duurzaamheidsambities (zie ook paragraaf 2.1 van dit advies).²³

Energie en CO₂

De ambitie is een CO₂ neutrale ontwikkeling. Geef in het MER aan hoe daar bij de ruimtelijke planvorming rekening mee zal worden gehouden. Welke maatregelen zijn voorzien voor energieopwekking, gebruik restwarmte, warmte opslag en distributie. Denk hierbij specifiek aan voorzieningen t.b.v. stadverwarming en WKO.²⁴

Klimaat en water

Geef aan in hoeverre de plannen bestendig zijn voor klimaatverandering. Denk daarbij niet alleen aan waterberging en afvoercapaciteit in perioden van extreme neerslag of droogte, maar ook aan het lokaal optreden van hitte-eilanden in relatie tot woon- en zorgfunctie in het gebied.

Materiaal en afval

De plannen bouwen voort op bestaand Amsterdams beleid ten aanzien van afvalscheiding, afval inzameling en opwekken groene stroom uit afval. Geef aan welke resultaten hiermee worden behaald en in hoeverre die representatief zijn voor de toekomstige Zuidas en welke aanvullende maatregelen (preventie, hergebruik, verwerking) worden overvogen. Beschrijf de doelstellingen ten aanzien van duurzaam gebruik van grondstoffen bij de aanleg en bebouwing van de openbare ruimte en op welke wijze die gerealiseerd worden.

Leefklimaat

De herontwikkeling biedt kansen om een aantrekkelijk nieuw stedelijk gebied te creëren. Daarentegen kan verdichting van het plangebied ook op gespannen voet staan met de kwaliteit van de leefomgeving. Geef aan welke combinatie van maatregelen zullen worden toegepast bij de Zuidas ten behoeve van het leefklimaat. De Commissie denkt hierbij aan de volgende aspecten: milieuhinderbeperking, kwaliteit van de openbare ruimte, groenvoorzieningen, het voorkomen van windhinder en van hitte-eilanden alsmede het creëren van schaduwplekken, bevorderen sociale veiligheid en levendigheid.²⁵ Zie ook paragraaf 4.9 van dit advies. De realisatie van het dok heeft een grote invloed op de leefbaarheid in het gebied. Ga in het MER daar op in.

²³ Maatregel voor en duurzame mobiliteit, duurzaam waterbeheer en gezondheid komen terug in paragrafen 4.3 en 4.7 en 4.9 van dit advies.

²⁴ Zie hierover ook de zienswijze van de gemeente Amstelveen (nr.10 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

²⁵ Zie hierover ook de zienswijzen van A.J.H. Mante, Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, J.D.M. Meurs, Milieucentrum Amsterdam, Wijkopbouwcentrum Buitenveldert, Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, de gemeente Amstelveen P. H. Kemme, M.L. Mante-Wagenaar en Bewonersplatform Zuidas (nr.1, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13 en 14 en 15 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

Ecologie

De Zuidas heeft een eigen stedelijke ecologische kwaliteit waar zich lokaal specifieke ecologische kwaliteiten kunnen voordoen of gerealiseerd kunnen worden. Geef aan welke maatregelen worden genomen om de ecologische waarde te verhogen en de biodiversiteit te vergroten.

4.10

Gezondheid

De gezondheidseffecten zijn van belang voor de (toekomstige) bewoners en bezoekers van het gebied. Voor het plangebied is vooral de (cumulatie van de) invloedssfeer van bestaande en (mogelijk toekomstige) activiteiten van belang. Het gaat hier om luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Geef op basis van de in paragraaf 4.4 t/m 4.6 genoemde informatie aan hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de diverse contouren voor geluid, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en Plaatsgebonden Risico voorzien zijn. Combineer de (hoogste contouren van de) kaarten voor lucht, geluid en risico's in de huidige situatie en in de referentiesituatie en geef aan hoeveel woningen voorzien zijn in gebieden waar de knelpunten zitten met een gecombineerde hoge belasting voor lucht, geluid en/of risico's leefbaarheid. Geef aan wat de mogelijkheden zijn om de omvang van de blootstelling te minimaliseren.

Naast de negatieve gezondheidseffecten kan de inrichting van het plangebied ook de gezondheid van de toekomstige bewoners bevorderen.²⁶ Geef aan in hoeverre deze aspecten in het plan bijdragen aan de gezondheid van de bewoners. Zie hierover ook de voorgaande paragraaf over duurzaamheid.

²⁶ Bijvoorbeeld door de groen- en waterstructuur in het plangebied, de mogelijkheden voor beweging en sport door bijvoorbeeld fiets- en wandelroutes, speelplaatsen en recreatiemogelijkheden, sociale- en verkeersveiligheid en de beschikbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer en voorzieningen.

5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.²⁷

5.1 Vorm en presentatie

Denk bij de vorm en presentatie van het MER aan:

- het zo beknopt mogelijk houden van het MER, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- het opnemen van een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- het gebruik maken van recent kaartmateriaal, het goed weergeven van topografische namen en het toevoegen van een duidelijke legenda.

5.2 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en zodanig worden voorzien van illustratiemateriaal dat het als geheel een goede afspiegeling vormt van de inhoud van het MER en de keuzes die voorliggen ter besluitvorming.

²⁷ Zie hierover ook de zienswijze van AKD, Rotterdam namens Beheermaatschappij W.T.C. Amsterdam B.V. (nr. 11 in de lijst van ontvangen zienswijzen en adviezen in bijlage 2 van dit advies).

BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.

Initiatiefnemer: Gemeenteraad van de gemeente Amsterdam

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Amsterdam

Besluit: Bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C11.1, D10.1, D11.2

Activiteit: Verdere ontwikkeling van de Zuidas met woningen, kantoren en diverse voorzieningen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Parool d.d. 28 april 2010

ter inzage legging startnotitie: 29 april t/m 10 juni 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 27 april 2010

richtlijnenadvies uitgebracht: 7 juli 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B.A.H.V. Brorens

prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

ing.msc. L.M. de Jong

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

drs. J.P. Siedsma (secretaris)

drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie en relevante omstandigheden legt de Commissie in de meeste gevallen een locatiebezoek af.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie milieueffectrapportage Zuidas Amsterdam - Flanken, 31 maart 2010;
- Visie Zuidas, gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening en Arup London, 9 september 2009;
- Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010-2020, Vrije Universiteit van Amsterdam, 15 februari 2010;
- Stedenbouwkundig masterplan VUmc, VU Medisch Centrum Amsterdam, 8 februari 2010;
- Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040, gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, 26 januari 2010;
- Waterbergingsopgave Zuidas, Waternet, 25 augustus 2008;
- Sponge Job Zuidas, water bij hoge dichtheid, Waternet en Gemeente Amsterdam, augustus 2007.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
11. /
12. "
13. "
14. F

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Zuidas Amsterdam - Flanken**

De gemeente Amsterdam wil de Zuidas verder ontwikkelen met woningen, kantoren en diverse voorzieningen. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-3079-1

Bijlage II: Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen startnotitie m.e.r. Zuidas
Flanken, 1 september 2010

NOTA VAN BEANTWOORDING

ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN STARTNOTITIE MER ZUIDAS FLANKEN

1 september 2010

Inleiding

Op 28 april 2010 is kennisgegeven van de startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de ontwikkeling van de Flanken Zuidas. Met ingang van 29 april 2010 heeft deze startnotitie gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Er is een elftal zienswijzen binnengekomen. Tevens is de startnotitie aan de wettelijk adviseurs toegezonden met de mogelijkheid een advies uit te brengen. Van drie instanties zijn adviezen ontvangen.

Per brief van 26 april 2010 is de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) toegezonden, met het verzoek een advies uit te brengen over het geven van richtlijnen. Tevens zijn zo spoedig mogelijk na ontvangst ook de zienswijzen en adviezen aan de Commissie doorgezonden.

Per brief van 7 juli 2010 heeft de Commissie advies (hierna: Het Advies) uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, 7 juli 2010 / rapportnummer 2426-51).

Per 1 juli 2010 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Daarmee is de procedure ten aanzien van milieueffectrapportages gemoderniseerd. Indien niet voor 1 juli 2010 richtlijnen voor het op te stellen Milieueffectrapport (MER) door het bevoegd gezag zijn vastgesteld geldt op grond van de overgangsregeling de nieuwe wetgeving. In dit geval geldt de nieuwe regeling.

Op grond van de wetwijziging dient het bevoegd gezag, wanneer deze niet de initiatiefnemer is, aan de initiatiefnemer een advies te geven inzake reikwijdte en detailniveau van de informatie ten behoeve van het MER. In dit geval is het bevoegd gezag echter zelf initiatiefnemer.

De startnotitie zoals die ter inzage heeft gelegen kan worden gezien als een door het bevoegd gezag opgestelde notitie over reikwijdte en detailniveau. Een en ander kan nu, rekening houdend met de naar voren gebrachte zienswijzen en adviezen, en tevens rekening houdend met Het Advies van de Commissie, worden vastgesteld als een definitieve notitie over reikwijdte en detailniveau. Op die wijze kan de zienswijzenprocedure ook langs formele weg worden afgerond.

Hieronder wordt aangegeven op welke wijze de zienswijzen en adviezen worden betrokken bij het op te stellen MER. Overigens wordt daarbij opgemerkt dat ook de Commissie veelal onder verwijzing naar de zienswijzen en adviezen Het Advies heeft geformuleerd. Bij de gemeentelijke reactie op de zienswijzen en adviezen wordt in die gevallen verwezen naar de betreffende paragraaf van Het Advies van de Commissie.

De adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage zoals deze zijn geformuleerd in Het Advies worden één op één meegenomen als aanvulling op de startnotitie. Gezamenlijk vormen ze de uitgangspunten voor wat betreft reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER.

Zienswijzen Flanken Zuidas:

1	Reclamant 1: Akd namens reclamant 1	Gemeentelijke reactie
a	Er is met name zorg op het punt van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de bestaande panden waaronder WTC-complex. Verzocht wordt om aandacht in de richtlijnen voor verkeer en ontsluiting.	In de startnotitie (§ 6.1.2) is aangegeven dat de nadruk in het MER zal liggen op verkeer en verkeersgerelateerde effecten. De Commissie geeft hierop nog een aantal aanvullende adviezen (§ 3.1 en § 4.3 van het advies). Deze zullen in het MER worden betrokken.
b	Een aanpak waarbij onderzoek naar effecten van verkeersafwikkeling binnen het Kenniskwartier apart worden gezien van overige deel van Zuidas baart zorgen. Juist omdat (met name) het aspect verkeer zo relevant is, ligt het in de rede dat één MER wordt opgesteld. Indien dit niet wordt gevolgd, dan zou van hetzelfde verkeersonderzoek moeten worden uitgegaan.	In de startnotitie (§ 6.1.3) is aangegeven dat vanwege de samenhang op dit punt gebruik zal worden gemaakt van hetzelfde verkeersonderzoek, waarin beide ontwikkelingen worden meegenomen. Ook Commissie benadrukt het van belang van deze afstemming (hoofdstuk 1 van het advies). Dit hoeft ook volgens de Commissie niet te leiden tot één MER. Wel vraagt het om één integraal verkeerskundig onderzoek. Dit zal gebeuren.
c	Verzocht wordt mee te nemen dat het studiegebied op het punt van verkeer en ontsluiting minimaal het gehele Zuidasgebied betreft, tot en met de afritten S108 en S109.	Ook de Commissie adviseert nader in te gaan op de begrenzing (§ 4.1 van het advies). De begrenzing van het studiegebied zal in het MER de nodige aandacht krijgen. De afritten S108 en S109 zullen ook onderdeel vormen van het studiegebied.
d	Verzocht wordt te onderzoeken of een additionele afslag bij de S108 in het verlengde van de Gustav Mahlerlaan tot de mogelijkheden behoort, en wat de effecten hiervan zijn.	De Commissie adviseert onderzoek te doen naar (o.a.) omvang en routevorming van en naar het plangebied. (§ 4.3 van het advies). In het MER worden de toename van verkeer en de effecten op de bestaande wegen en routes in beeld gebracht. De adviezen hieromtrent van de Commissie worden overgenomen. Mocht blijken dat de effecten op de bestaande wegen problemen opleveren wordt dit uiteraard in het MER ook nader onderzocht.
e	Een toekomstig Dok zal grote gevolgen hebben op de milieusituatie in zowel de flankengebieden als op de locatie VU / VUmc. Dit zal ook gelden voor wat betreft verkeer, ontsluiting en infrastructuur. Aangezien de ontwikkeling zijn meegenomen in het NSL (maar ook vanwege geluid) kunnen de ontwikkelingen alleen doorgaan indien de A10 ondergronds gaat. Op grond van het bovenstaande kan niet worden volstaan met een globale doorkijk.	De activiteit die op milieueffecten wordt onderzocht heeft betrekking op de ontwikkeling van de flanken. De besluitvorming rond het Dok is in het kader van de nu lopende procedure niet aan de orde. De milieueffecten van een Dok komen in kwantitatieve zin aan de orde in het kader van de besluitvorming rond het Dok. Het is niet juist te veronderstellen dat de nu voorgenomen ontwikkeling voor de flanken Zuidas slechts kan plaatsvinden indien ook het Dok wordt gerealiseerd. Deze ontwikkelingen zijn Dok-onafhankelijk. Overigens adviseert de Commissie onder verwijzing naar de startnotitie een kwalitatieve beschouwing te doen. In het MER zal hieraan aandacht worden besteed.
f	Verzocht wordt de situatie zowel met als zonder Dok te beschouwen, waarbij voor beide situaties aandacht wordt besteed aan verkeersontsluiting en infrastructuur.	Zie onder e.
g	Verzocht wordt de plannen om het station A'-	De Commissie adviseert de mogelijkheden om

	dam Zuid / WTC te vergroten en alle modaliteitsaspecten die daarmee samen hangen mee te nemen in het verkeersmodel.	de modal split te beïnvloeden ten gunste van openbaar vervoer mee te nemen (§ 4.3 van het advies). Op welke wijze dat concreet zou kunnen gebeuren moet uit het MER blijken. Alle OV-modaliteiten en de besloten OV-projecten maken onderdeel uit van het verkeersmodel Zuidas.
h	Verzocht wordt aandacht te besteden aan een te wijzigen modal split.	Het beïnvloeden van de modal split is één van de aspecten die in het MER aan de orde zal komen. De Commissie geeft daarover ook aanvullende adviezen (§ 3.1 en § 4.3 van het advies). Deze zullen in het MER worden meegenomen.
i	Verzocht wordt aandacht te besteden aan secundaire gevolgen in realisatiefase, m.n. het bereikbaar houden en blijven van bestaande panden, verkeersafwikkeling en ontsluiting, parkeren in situatie met en zonder dok.	Ook de Commissie vraagt hiervoor specifiek aandacht (§ 4.2 van het advies). De adviezen van de Commissie worden overgenomen. Wat betreft de verwijzing naar het Dok wordt opgemerkt dat de ontwikkeling Dokonafhankelijk is.
j	Verzocht wordt aan te geven op welke punten er sprake is van kennisleemtes.	Uiteraard dient aan dit wettelijk vereiste te worden voldaan. In het MER zal hieraan de nodige aandacht worden besteed.
2	Reclamant 2: Wijkophouwcentrum Bultenveldert	Gemeentelijke reactie
a	Betreurd wordt de voorgenomen toevoeging van een bouwprogramma van 1.535.000 m ² bvo in een gebied dat thans voor een groot deel is bestemd voor recreatieve voorzieningen.	Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Zuidas is deze te maken tot een internationale toplocatie. Het wordt de beste ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, waar stedelijke dynamiek en zakelijke ambities samen meer mogelijk maken. Zuidas is makkelijk toegankelijk vanuit de omliggende stad, direct bereikbaar vanaf de snelweg, en met het Internationale station in het hart van Zuidas slechts enkele minuten verwijderd van de internationale luchthaven Schiphol. De mix van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en publieksaantrekkende voorzieningen creëert een pluriforme en internationale sfeer in dit nieuwe duurzame stadscentrum, dat open staat voor de wereld. Hierbij hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Intensivering, mits op de juiste wijze, vergroot de duurzaamheid van Zuidas. Het programma zoals dat concreet is opgenomen in de startnotitie volgt uit de verschillende (richtinggevende en kaderstellende) besluiten zoals die zijn opgenomen in tabel 1 van de startnotitie. Definitieve (juridische) besluitvorming over de programma's zal per projectgebied in het kader van de vast te stellen bestemmingsplannen plaatsvinden. In het kader van de m.e.r.-procedure wordt de

		zienswijze voor kennisgeving aangenomen. Overigens is ook in de visie voor de Zuidas veel ruimte bedacht voor recreatieve voorzieningen.
b	Thans liggen veel terreinen in het gebied braak. Verzocht wordt te wachten met de m.e.r.-procedure totdat er een besluit is genomen over het dok en totdat bekend is wie wil en kan gaan bouwen.	De ontwikkeling van de flanken is een Dok-onafhankelijke ontwikkeling. Dat betekent dat ook indien er geen Dok-ontwikkeling plaatsvindt, de flanken toch verder in ontwikkeling zullen gaan. Wat betreft de verwijzing naar braakliggende terreinen wordt opgemerkt dat daar veelal nog geen sprake is van een juridisch-planologisch kader op basis waarvan kan worden gebouwd. Juist om een dergelijk kader in de vorm van (o.a.) bestemmingsplannen vast te kunnen stellen wordt nu eerst de m.e.r.-procedure doorlopen.
c	Een van de zaken die nader moeten worden onderzocht is de situatie tot 2020. Het milieu in Buitenveldert is drastisch verslechterd en er wordt voorlopig geen enkele maatregel genomen om deze situatie te verbeteren. Luchtvervuiling, windhinder, lichthinder, geluidhinder, aantasting van de waterkwaliteit van het Nieuwe Meer, externe veiligheid, er wordt niets aan gedaan.	De m.e.r.-procedure is bedoeld om in beeld te brengen wat de effecten van (de combinaties van) de verschillende alternatieven en varianten zijn, en welke maatregelen genomen kunnen en moeten worden. Deze effecten en de mogelijkheden om die effecten te beperken, zullen worden betrokken bij de besluitvorming in het kader van juridisch-planologische besluitvorming.
d	Voor verankering van de Zuidas in het stedelijk weefsel van de aanliggende buurten is het niet voldoende voornamelijk woningen en voorzieningen te bouwen, maar vooral na te gaan welke gemeenschappelijke belangen er zijn. Verwezen wordt naar het rapport Zuidasaccenten en het Rapport Buitenveldert in Balans.	De ontwikkeling van de Zuidas is erop gericht een nieuw stedelijk milieu te creëren met een eigen identiteit. Functiemening is cruciaal voor het levendig functioneren van de stad. Concreet betekent dit dat op de Zuidas zowel woningen, kantoren als voorzieningen aanwezig moeten zijn. Gewaakt zal worden dat er een goede balans is tussen de functies. Ook met de reeds aanwezige functies zal rekening worden gehouden. Verder wordt er met de bouw van woningen op de Zuidas tegemoet gekomen aan de vraag naar meer woningen in Amsterdam. Hiermee wordt een gemeenschappelijk belang gediend.
e	In het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas 2009 staat vermeld bij Netwerk Metro: Vooralsnog is alleen financiering voor traject tot Amstelveen Centrum geregeld. Hierbij wordt op het kruispunt van de De Boelelaan en de Buitenveldertselaan een ondergronds metrostation Buitenveldertselaan aangelegd. Aangezien door de Stuurgroep van het Projectbureau Amstelveerlijn bepleit wordt dat de tot metro omgebouwde tram 51 in 2017 eindigt in Legmeer, hetgeen natuurlijk extra kosten met zich meebrengt, moet er bezuinigd worden en spreekt men nu over de optie voor een viaduct over de Buitenveldertselaan.	Ten behoeve van het MER wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel. In het verkeersrapport bij het MER zal worden beschreven op welke manier de ontwikkelingen ten aanzien van infrastructuur en OV in het model zijn verwerkt.
f	De mogelijke inrichting en uitwerking van het gebied verdienen meer aandacht. Juist in	Ook de Commissie adviseert aan te geven welke combinatie van maatregelen zal worden

	een dichte, stedelijke bebouwing is de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijk. Een gevarieerde vormgeving van gebouwen is verder noodzakelijk. Buurtgerichte bestemmingen op de begane grond maken het gebied ook in de avond aantrekkelijk.	toegepast ten behoeve van het leefklimaat, waaronder mede wordt verstaan de kwaliteit van openbare ruimte (§ 4.9 van het advies). De uiteindelijke vormgeving van gebouwen valt echter buiten de scope van het MER. De adviezen van de Commissie worden overgenomen.
g	Voor de toetsing van de milieugevolgen zijn verschillende varianten met onderscheidende milieugevolgen belangrijk. Een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt noodzakelijk geacht, met daarin meegenomen een vermindering van de overlast van de A10 en de sporen. Gevoelige bestemmingen als woningen en scholen zijn voorzien dicht bij drukke stedelijke wegen en de A10. Met de verhulling 'autonome' ontwikkeling wil dit MER hieraan voorbij gaan, terwijl je juist van een MER maatregelen mag verwachten om de bron aan te pakken. Voor het MMA en de varianten kan gedacht worden aan plaatsing van (hogere) schermen of van een overkapping, aangevuld met geluidsarm asfalt en geluidsdempende sporen.	Gelet op het advies van de Commissie (§ 3.2 en § 3.3 van het advies) kan worden geconcludeerd dat gezien de alternatieven en varianten er geen aanleiding is tot het opnemen van een (niet langer wettelijk verplicht) MMA, maar wel worden milieuvriendelijke alternatieven opgenomen. Uiteraard zal in het MER wel rekening worden gehouden met de verschillende milieuaspecten, onder andere in relatie tot (de positionering van) te vestigen functies. In de startnotitie wordt dit ook aangegeven in § 3.3, waar met name variant thema C ingaat op de positionering van verschillende functies. Wat betreft zienswijze over 'autonome' ontwikkeling wordt opgemerkt dat daarmee in de startnotitie bedoeld wordt op die ontwikkeling die binnen de bestaande juridisch-planologische situatie reeds kan plaatsvinden. Dat vormt (mede) de basis voor de referentiesituatie. In het MER worden de effecten onderzocht van de nog juridisch mogelijk te maken ontwikkelingen ten opzichte van die referentiesituatie. Daarover moet immers nog (juridische) besluitvorming plaatsvinden. Onderzoek moet duidelijk maken in hoeverre geluidsreducerende maatregelen aan de bron of aan de geluidsgevoelige bebouwing nodig zijn.
h	Uit eerdere verkeersberekeningen is bekend dat de omgeving van de Zuidas en dan vooral de wijk Buitenveldert aanzienlijke verkeersoverlast krijgt van de ontwikkelingen van de Zuidas. Van een MER mag worden verwacht dat de omvang van deze overlast in beeld wordt gebracht en mogelijke maatregelen en het effect ervan onderzocht worden. Door de vage omschrijving van de 'omgeving' is volstrekt onduidelijk of aan deze verwachting voldaan wordt.	In het kader van de m.e.r.-procedure zal nieuw verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd, waarbij inderdaad in beeld wordt gebracht welke effecten er op de omgeving zijn, en welke maatregelen mogelijk zijn. Daarbij zal, ook gelet op het advies hierover van de Commissie (§ 4.1 van het advies), tevens aandacht worden besteed aan de begrenzing van het studiegebied.
i	Concluderend ziet het er naar uit, dat de duurzaamheidsdefinitie van de VN voor een duurzame stad: a city in which achievements in social, economic and physical developments are made to last, voor Buitenveldert - de meest succesvolle naoorlogse flatwijk in Nederland - niet langer	Het begrip 'duurzaamheid' kent vele definities. In het MER zal worden aangegeven wat in dit kader onder duurzaamheid wordt verstaan. Duidelijk mag zijn dat duurzaamheid een belangrijk thema is, en het staat als zodanig ook duidelijk in de diverse plannen in de Zuidas. Dit blijkt onder andere uit de

	zal worden gehanteerd.	duurzaamheidsvisie van de Zuidas. In het MER wordt het thema duurzaamheid ook meegenomen, alsmede het overlappende/aanvullende begrip ruimtelijke kwaliteit.
3	Reclamant 3: Bewonersvereniging De Mirandabuurt	Gemeentelijke reactie
a	In de m.e.r. dient het cumulatieve effect van alle geplande maatregelen in het betreffende gebied te worden meegenomen, dus naast de plannen m.b.t. de flanken tevens de uitbreiding van de splitsstroken op de A10 en de geplande uitbreiding van het spoorwegennet (OV-SAAL/HSL Zuid) en verdere plannen.	Deze en andere relevante ontwikkelingen worden in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het MER als uitgangspunt meegenomen (zie ook § 5.2 van de startnotitie).
b	Er wordt vanuit gegaan dat Kop Zuidas niet onder de referentiesituatie valt, en dat binnen dat gebied uitsluitend het ROC, het stadsdeelkantoor en de synagoge als gerealiseerd worden beschouwd.	De aanname is correct. Het bestemmingsplan is weliswaar vastgesteld, maar nog niet onherroepelijk. Inmiddels onherroepelijke deelprojecten binnen het gebied Kop Zuidas zijn wel als autonoom meegenomen.
4	Reclamant 4: Vereniging Vrienden van het Beatrixpark	
a	In 2008 werd door de gemeenteraad besloten dat er voor de flanken geen m.e.r. behoefde te worden gedaan, terwijl nu in 2010 de bouwvolumes in de flanken wederom worden opgehoogd alsnog (en terecht) een m.e.r. wordt opgesteld.	Zoals in § 1.1.2 van de startnotitie is aangegeven vormt de aanleiding voor de m.e.r.-procedure inderdaad het gewijzigd totaalprogramma voor de flanken van de Zuidas.
b	De haast waarmee deze startnotitie kennelijk werd geschreven heeft ertoe geleid dat er een onoverzichtelijk en bijna onleesbaar document werd geproduceerd. Te veel wordt gewerkt met aannames en een dokvariant die nog verre van definitief is.	Aangezien een m.e.r.-procedure betrekking heeft op programma's waarover nog besluitvorming plaats moet vinden spreekt het voor zich dat er sprake is van aannames, waarbij in de m.e.r.-procedure moet worden uitgegaan van het beoogde eindbeeld. Wat betreft het Dok wordt juist ook in de startnotitie aangegeven dat definitieve juridische besluitvorming voornamelijk niet valt te verwachten. De Commissie adviseert, zoals ook reeds in de startnotitie staat aangegeven, wel een kwalitatieve beschouwing ten aanzien van het Dok te doen. Dit zal in het MER worden meegenomen.
c	Metrohaltes ontbreken, verkeerscongestie ontstaat op vreemde plekken (bijv. volgens u tijdens middagspits op Mahlerlaan, volgens ons eerder op Beethovenstraat/hk Stadionweg). Nergens vermeldt u de toename van het lawaai van brommers en scooters.	Doel van de startnotitie is aan te geven welke aspecten nadrukkelijk zullen worden onderzocht. Een van die aspecten betreft verkeer en bereikbaarheid. Onderzoek zal duidelijk moeten maken waar sprake zal zijn van congestie en welke maatregelen genomen kunnen worden. In het verkeersrapport bij het MER zal worden beschreven welke uitgangspunten zijn gehanteerd. In het MER zal in kwalitatieve zin kort aandacht worden besteed aan het geluid van brommers en scooters.
d	Er wordt voor gepleit pas een nieuwe m.e.r. voor de flanken te doen na volledige doorrekening van de gekozen dokvariant en	Het programma dat in deze m.e.r.-procedure aan de orde is, is Dokonafhankelijk. Te zijner tijd zal ten behoeve van het Dok een

	de zekerheid dat die variant er ook werkelijk komt. Gepleit wordt voor meer aandacht voor de stapsgewijze aanpak van de deelgebieden, zeker nu vanwege de crisis in deelgebieden de bouw bijna tot stilstand is gekomen.	zelfstandige m.e.r.-procedure worden uitgevoerd. Uiteraard is het niet zo dat het totale eindprogramma ineens zal worden gerealiseerd. In het MER wordt bij de verschillende alternatieven uitgegaan van het eindbeeld, dus met alle gerealiseerde ontwikkelingen. Eventuele belemmeringen als gevolg van het niet of later ontwikkelen van deelgebieden worden in beeld gebracht. Ook zal kwalitatief aandacht besteed worden aan de gefaseerde ontwikkeling van de deelgebieden en de eventuele effecten hiervan.
e	Voorbij wordt gegaan aan het feit dat hoogbouw die zo dicht op bestaande wijken wordt gebouwd zowel tijdens het bouwproces maar zeker daarna leidt tot veel meer overlast dan in deze startnotitie wordt beschreven.	De mate waarop de effecten zich zullen manifesteren wordt in het MER onderzocht. Overeenkomstig het advies van de Commissie (zie § 4.2 van het advies) zal in het MER tevens aandacht worden besteed aan tijdelijke milieugevolgen.
f	Gemist worden windhinder, lichthinder (van o.a. reclame-uitingen), geluidshinder (van installaties op gebouwen), de leefbaarheid in en de kwaliteit van de steeds meer geslonken openbare ruimte (weinig groen/veel grijs) en de schaduwwerking.	Zoals ook door de Commissie wordt geadviseerd zal in het MER aandacht worden besteed aan leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, waarbij tevens wordt ingegaan op het voorkomen van windhinder en lichthinder. Die thema's worden daartoe in het MER in kwalitatieve zin beschouwd. Het aspect geluidshinder van installaties op gebouwen dient in het kader van de bouwvergunning te worden beoordeeld en wordt derhalve in het kader van de m.e.r. verder buiten beschouwing gelaten.
g	Met name de wijken ten noorden van de A10 zullen door schaduw in de wintermaanden bij laagstaande zon permanent versommen. De Zuidas is een gebied dat aan alle kanten (de flanken dus) grenst aan bestaande woonwijken, waar men nu al veel overlast ervaart (verkeer, parkeerdruk, omleggingen, bouwlawaaï, bouwverkeer, rommelige tijdelijke maatregelen etc.).	Wat betreft schaduwwerking als gevolg van de voorgenomen activiteit wordt opgemerkt dat de alternatieven op dit punt op zich niet onderscheidend zijn. In het MER wordt dit aspect om die reden in kwalitatieve zin meegenomen. Van de overige aspecten volgt reeds uit de startnotitie dan wel uit de aanvullende adviezen van de Commissie (welke worden overgenomen) dat deze zullen worden betrokken in het MER.
h	Vigerende verouderde bestemmingsplannen geven misschien wel enige ruimte om plannen te realiseren - de al gerealiseerde Zuidastorens zijn bijna allemaal via artikel 19 gebouwd - maar tot op heden ontbreekt voor de meeste flankgebieden een gedegen bestemmingsplan.	Er vanuit gaande dat de voorkeur voor bestemmingsplannen vooral wordt ingegeven vanuit de gedachte van een meer integrale afweging, kan worden opgemerkt dat juist ook het MER die samenhang van het project, en de effecten ervan, in beeld brengt. er is voor Kop Zuidas recent een bestemmingsplan vastgesteld, en wordt er ook voor andere deelgebieden en deelprojecten gewerkt aan bestemmingsplannen (§ 2.4 van de startnotitie). Dit sluit echter niet uit dat er ook in de toekomst in voorkomende gevallen gekozen zal worden voor het projectbesluit.

I	De dokvariant zoals door gemeente/rijk gekozen laat nog heel lang de overige infrastructuur bovengronds, maar er komen ondertussen wel extra sporen bij (Prorail/OV SAAL) en NoordZuidlijn. Ook is voornamelijk onduidelijk wanneer men de A10 ondergronds gaat brengen, voorlopig worden echter wel op korte termijn splitsstroken toegevoegd aan de bestaande weg, zonder dat adequate geluidsschermen worden aangebracht en/of gerepareerd resp. vervangen. Tijdens het 'wachten-op-dok' en 'bouwput dok' pleiten wij voor een goede afscherming van lawaai en stank. En beperkt bouwverkeer door bestaande woonwijken. Het zou derhalve logischer zijn om flanken pas te bebouwen als de infrastructuur op orde is. En anders een m.e.r. voor flanken waarin ook de ongetwijfeld jarenlange bouwprocedure wordt meegenomen.	Het is correct dat los van, en vooruitlopend op de besluitvorming rond het Dok, een aantal infrastructurele ontwikkelingen zal plaatsvinden. Deze ontwikkelingen zullen in het kader van de besluitvorming van die ontwikkelingen worden getoetst aan wetgeving op onder andere het gebied van geluid, waarbij tevens wordt gekeken of maatregelen noodzakelijk zijn. Voor de ontwikkeling van de flanken zijn dit autonome ontwikkelingen waarmee rekening wordt gehouden. Wat betreft de tijdelijke milieugevolgen (tijdens bouw) wordt opgemerkt dat ook de Commissie hiervoor specifiek aandacht vraagt (§ 4.2 van het advies). In het MER zullen deze nadrukkelijk worden bekeken. Wat betreft de verwijzing naar het Dok wordt opgemerkt dat de ontwikkeling van de flanken Dokonafhankelijk is.
J	Vooraf wordt al gesteld dat er slechts een beperkt aantal logische combinaties van alternatieven en varianten onderzocht zal worden, maar niet aangegeven wordt welke dat zijn. Gepleit wordt voor een duidelijke opsomming en verantwoording van de beperkingen.	In het MER zal een verantwoording worden gegeven van de keuze van de te onderzoeken alternatieven en varianten.
k	Geconstateerd wordt dat er geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waarden voorkomen, maar er zijn wel degelijk diverse monumenten in het gebied zelf of meteen daarbuiten. Het AUP-cultuurlandschap is aangetast, de VU-hortus en schooltuinen zullen verdwijnen, (oude) bomen worden en worden gekapt, bijna alle sportvoorzieningen worden/zullen worden uitgeplaatst. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de effecten van de ontwikkelingen voor natuur, landschap, archeologie en cultuurhistorie niet relevant zijn. Voor omwonenden zijn deze effecten wel relevant.	In de startnotitie is in § 6.1.1 aangegeven dat bepaalde waarden zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarden, vanwege de stedelijke omgeving, klein zijn. Om die reden is aangegeven dat de effecten van de ontwikkelingen op die punten niet relevant zijn. Dat moet uiteraard worden geplaatst in de context van de m.e.r.-procedure, waarbij de verschillen in effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld worden gebracht. Overigens betekent dit ook niet dat in het MER geheel aan deze aspecten zal worden voorbijgegaan. In de startnotitie is aangegeven (§ 6.2.8 en § 6.2.9) dat ook op deze aspecten wordt ingegaan. Ook de daarop betrekking hebbende adviezen van de Commissie zullen in het MER worden meegenomen.
l	Gesteld wordt dat de A10 barrièrewerking heeft, maar veel omwonenden ervaren wel dat de A10 lawaai en vieze lucht geeft, maar zien dat niet als barrière. Viaducten heffen deze barrière tussen Noord en Zuid uitstekend op, maar zouden wel verfraaid, goed verlicht en beter onderhouden kunnen worden. Hoogbouw kan ook een hele hoge barrière werking geven.	De A10 vormt bezien vanuit o.a. stedenbouwkundig en (stedelijk) landschappelijk oogpunt een barrière. Reeds in het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' is aangegeven dat de Zuidas moet worden verankerd in het stedelijk weefsel van de aanliggende buurten, en dat het in dat kader van belang is dat de barrièrewerking en milieuhinder van de omvangrijke infrastructuur worden teruggedrongen. In het MER zal

		daarom aandacht worden besteed aan de barrièrewerking van de A10. Wat betreft de verlichting en onderhoud van viaducten wordt opgemerkt dat dit los staat van juridisch-planologische besluitvorming en om die reden ook buiten de scope van de m.e.r. valt.
5	Reclamant 5: Milieucentrum Amsterdam	
a	De keuze om voor VU / VUmc en de flanken twee separate m.e.r.-procedures te doorlopen is niet goed onderbouwd. Ontwikkeling bij de VU hebben invloed op o.a. verkeer en luchtkwaliteit in andere delen van de flanken en andersom. Een overkoepelend beeld van de effecten wordt niet gegeven. Gevolg is een vertroebeld beeld van de effecten. Geadviseerd wordt VU en VUmc onderdeel te laten zijn van een integrale m.e.r.	De mening dat de keuze om voor VU en VUmc een separate m.e.r.-procedure te doorlopen niet goed zou zijn onderbouwd wordt niet gedeeld: er is zoals in de startnotitie voor de m.e.r. van VU en VUmc is aangegeven voor wat betreft de ontwikkeling van VU en VUmc zowel in functionele, organisatorische als technische zin sprake van een op zichzelf staande ontwikkeling. Zoals in § 6.1.3 van de startnotitie is aangegeven zal voor die aspecten waarbij er sprake is van samenhang worden uitgegaan van integraal onderzoek. Het betreft met name verkeergerelateerde aspecten. Uitgegaan zal worden van één verkeersmodel, waarin beide ontwikkelingen zijn meegenomen. Ook uit het advies van de Commissie mag blijken dat er geen bezwaar bestaat tegen twee MER-en, mits deze zoals ook in de startnotities is aangegeven op elkaar worden afgestemd (zie hoofdstuk 1 van het advies).
b	Het is zeer onzeker of het Dok gerealiseerd gaat worden. Geadviseerd wordt ook het effect op de milieusituatie in de flanken te onderzoeken van een overkapping van de A10	De ontwikkeling van de flanken is Dok-onafhankelijk. De Commissie adviseert onder verwijzing naar hetgeen daarover in de startnotitie staat aangegeven, een kwalitatieve beschouwing ten aanzien van het Dok te doen. De adviezen van de Commissie worden overgenomen.
c	Tijdens het bouwproces zelf zijn er ook effecten te verwachten, waarbij gedacht kan worden aan geluidsoverlast van heien en verslechtering van bereikbaarheid. Geadviseerd wordt alternatieven te onderzoeken die gebaseerd zijn op de fasering van bouwactiviteiten.	Ook de Commissie vraagt hiervoor specifiek aandacht (zie § 4.2 van het advies). In het MER zal nadrukkelijk worden gekeken naar de mogelijke overlast vanwege het bouwproces. Overigens is het de vraag of de alternatieven en varianten op dit punt onderscheidend zijn.
d	Onduidelijk is waarom er voor de alternatieven is gekozen voor een 15% meer of minder variant, en niet voor een variabele van bijvoorbeeld 30%.	Doel van het alternatievenonderzoek is enerzijds in beeld te brengen wat de milieueffecten van verschillende alternatieven zouden zijn, waarbij het wel moet gaan om redelijke alternatieven. Uitgangspunt is daarbij het programma zoals dat is opgenomen in de Visie Zuidas en de verschillende richtinggevendende en kaderstellende documenten (zie tabel 1 van de startnotitie). Programmatistische alternatieven met plus en min 15% worden als redelijk beschouwd. Onderzoek naar de alternatieven brengt bovendien voldoende in beeld in

		hoeverre een verlaging of verhoging van het programma leidt tot andere milieueffecten. Een verlaging of ophoging van het programma met 30% doet geen recht meer aan de uitgangspunten voor de voorgenomen activiteit.
e	Verzocht wordt de variaties en maatregelen ten aanzien van duurzaamheid in de startnotitie nader uit te werken.	Ook de Commissie heeft met name ten aanzien van duurzaamheid de nodige adviezen (zie ook § 4.9 van het advies). In het MER zal aan duurzaamheid de nodige aandacht worden gegeven.
f	Onduidelijk is met welke variabelen op het gebied van de modal split wordt gewerkt. Onduidelijk is wat de omvang en de locatie is van het parkeren. Verzocht wordt de variaties en maatregelen ten aanzien van mobiliteit in de startnotitie uit te werken in toetsbare normen.	De gevraagde informatie wordt in het kader van het MER en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken nader uitgewerkt. De adviezen daarover van de Commissie (zie § 3.1 en § 4.2 van het advies) daarbij worden meegenomen.
g	Hoewel wettelijk niet meer verplicht, kan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief inzicht geven in de wijze waarop de ambities kunnen worden bereikt. Verzocht wordt toch een MMA op te nemen.	Zonder dat wordt gesproken van een meest milieuvriendelijk alternatief wordt in het MER aandacht besteed aan milieuvriendelijke varianten, met name op de belangrijke onderwerpen duurzaamheid en mobiliteit. Hiermee wordt op een andere wijze invulling gegeven aan het begrip MMA.
h	Verdichting van de flanken zal betekenen dat het openbaar groen wordt aangetast. Er zijn effecten op de stadsnatuur. Verzocht wordt de aanname in de startnotitie dat natuur in het MER een ondergeschikte rol speelt te herzien.	In de startnotitie is in § 6.1.1 aangegeven dat bepaalde waarden zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarden, gezien de stedelijke omgeving, klein zijn. Om die reden is aangegeven dat de effecten van de ontwikkelingen op die punten niet relevant zijn. Dat moet uiteraard worden geplaatst in de context van de m.e.r.-procedure, waarbij de verschillen in effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld worden gebracht. Overigens betekent dit ook niet dat in het MER aan deze aspecten zal worden voorbijgegaan. In de startnotitie is aangegeven (§ 6.2.8) dat ook op dit aspect wordt ingegaan. Ook de daarop betrekking hebbende adviezen van de Commissie (§ 4.9 van het advies) dat er mogelijk maatregelen kunnen worden genomen om de ecologische waarde en de biodiversiteit te verhogen worden in het MER betrokken.
i	Verzocht wordt in kwantitatieve zin te beschrijven wat de hinder door hittestress zal zijn die ontstaat bij de ontwikkeling van de flanken.	De Commissie adviseert in beeld te brengen hoe hitte-eilanden kunnen worden voorkomen. Een kwalitatieve benadering volstaat daarvoor. In het MER zal om die reden in kwalitatieve zin op dit aspect worden ingegaan.
6	Reclamant 6:	Gemeentelijke reactie
a	Als algemene opmerking wordt aangegeven dat de startnotitie en het te be-merken programma en onderzoeksgebied zeer onduidelijk is geformuleerd.	In paragraaf 3.2 van de startnotitie is in tabel 3 aangegeven wat 'de voorgenomen activiteit (de te beMER-en activiteit)' is, te weten: • ca. 680.000 m2 woningen; • ca. 582.500 m2 kantoren;

		• ca. 271.500 m2 voorzieningen. Ten aanzien van de begrenzing van het studiegebied adviseert ook de Commissie nader in te gaan op de begrenzing (§ 4.1 van het advies). In het MER zal hiervoor de nodige aandacht zijn.
b	Verzocht wordt in te gaan op windhinder, en hoe deze is tegen te gaan, met name ten behoeve van fietsers en voetgangers.	Ook de Commissie adviseert in het kader van het leefklimaat in te gaan op het aspect windhinder (§ 4.9 van het advies). Dit onderwerp zal in het MER kwalitatieve zin worden beschouwd.
c	Verzocht wordt om nadrukkelijk de goede doorstroming voor fietsverkeer en de veiligheid te betrekken, ook in relatie met langdurige bouwprojecten.	Verkeersveiligheid, ook in de tijdelijke situatie, is een aspect waarvoor ook de Commissie nadrukkelijk aandacht vraagt (§ 4.2 en § 4.3 van het advies). In het MER zullen doorstroming en veiligheid van het fietsverkeer op hoofdlijnen worden meegenomen.
d	Verzocht wordt in te gaan op voor- en nadelen van toenemend brommer- en scootergebruik (o.a. ten aanzien van luchtvervuiling, geluidshinder, en hinder voor fietsverkeer).	Uit onderzoek van TNO blijkt dat brommergebruik op de luchtkwaliteit een verwaarloosbaar effect heeft en wordt daarom niet meegenomen. Aan het geluid van brommers en scooters zal in het MER in kwalitatieve zin kort aandacht worden besteed. Zoals onder c reeds is opgemerkt zal veiligheid voor fietsverkeer in het MER worden betrokken.
e	Verzocht wordt bij geluid niet alleen in te gaan op verkeer, maar ook de installaties van gebouwen erbij te betrekken.	Het aspect geluidshinder van installaties op gebouwen dient in het kader van de bouwvergunning te worden beoordeeld en wordt derhalve in het kader van de m.e.r. verder buiten beschouwing gelaten.
f	Er is met het ophogen van de (met name) woonprogramma's onvoldoende rekening gehouden met de aspecten leefbaarheid en openbare ruimte (groen, kinderspeelplaatsen, hangplekken), en met het onderhoud daarvan.	De aspecten leefbaarheid en openbare ruimte komen zoals ook in de startnotitie staat aangegeven in het kader van de m.e.r.-procedure aan de orde. Rekeninghoudend met de uitkomsten daarvan zal per deelgebied definitieve juridisch-planologische besluitvorming plaatsvinden.
g	Bij deze overmaat aan bouwvolumes dient de schaduwwerking op de omliggende woonbuurt te worden betrokken. Ook de lichtinval binnen de programmablokken verdient extra onderzoek.	Zoals ook door de Commissie wordt geadviseerd zal in het MER aandacht worden besteed aan ruimtelijke kwaliteit. Schaduwwerking is een aspect dat daarin meespeelt, en het zal in het MER in kwalitatieve zin worden beschouwd.
h	In de plannen verdwijnt al het nu aanwezige groen. Teruggeplaatst groen is vaak een mislukking.	Overeenkomstig het advies van de Commissie zullen in het MER in het kader van leefklimaat o.a. de kwaliteit van de openbare ruimte en groenvoorzieningen worden betrokken (zie ook § 4.9 van het advies).
i	Verzocht wordt rekening te houden met voortschrijdend inzicht. Het MER gaat uit van een strategische eindsituatie, maar gezien de lange ontwikkelingsduur kunnen er onverwachte ontwikkelingen zijn.	Bij een ontwikkeling als die van de Zuidas kunnen zich altijd onverwachte ontwikkelingen voordoen. In het MER moet echter worden uitgegaan van de nu gedachte eindsituatie, ten behoeve van de nu te nemen besluiten.
j	Er zou meer rekening moeten worden gehouden met behoud van authenticiteit en historische identiteit in de Zuidas. Eerst alle	In de startnotitie is in § 6.1.1 aangegeven dat bepaalde waarden zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarden,

	belangrijke onderdelen uit het AUP, zoals de sportvoorzieningen, weg te bestemmen en daarna te constateren dat het gebied geen historische waarde heeft is niet juist.	gezien de stedelijke omgeving, relatief klein zijn. Om die reden is aangegeven dat de effecten van de ontwikkelingen op die punten minder relevant zijn. Dat moet ulteraard worden geplaatst in de context van de m.e.r.-procedure, waarbij de verschillen in effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld worden gebracht. Overigens betekent dit ook niet dat in het MER aan deze aspecten zal worden voorbijgegaan. In de startnotitie is aangegeven (§ 6.2.8 en § 6.2.9) dat ook op deze aspecten wordt ingegaan. Ook de daarop betrekking hebbende adviezen van de Commissie worden daarbij meegenomen.
k	Nu er geen sprake is van één dokgebouw dat kan dienen als waterkering moeten de gevolgen voor de waterhuishouding in kaart worden gebracht. Vooralsnog dient bijvoorbeeld de virtuele waterkering onder de Strawinskylaan gehandhaafd te blijven.	Zoals ook de Commissie adviseert (§ 4.7 van het advies) zullen de effecten op de grondwaterstand (inclusief waterkering) in beeld worden gebracht. Wat dat concreet qua maatregelen zal betekenen moet uit de onderzoeken in het kader van de m.e.r. blijken.
l	Het is onvoldoende inzichtelijk op welke wijze in het MER met het Dok rekening zal worden gehouden.	Uitgangspunt is dat de flanken Dokonafhankelijk zijn, en ze zullen dus ook als zodanig in het MER worden onderzocht. Overigens zullen zoals ook in de startnotitie is aangegeven wel in kwalitatieve zin de effecten van de Dokontwikkeling op de flankenprojecten in beeld worden gebracht (zie ook het advies van de Commissie, § 3.4).
m	De keuze voor twee milieueffectrapportages (één voor de flanken, en één voor VU en VUmc) komt erg gekunsteld over.	Er is, zoals in de startnotitie voor de m.e.r. van VU en VUmc, voor wat betreft de ontwikkeling van VU en VUmc zowel in functionele, organisatorische als technische zin sprake van een op zichzelf staande ontwikkeling. Zoals in § 6.1.3 van de startnotitie is aangegeven zal voor die aspecten waarbij er sprake is van samenhang worden uitgegaan van integraal onderzoek. Het betreft met name verkeegerelateerde aspecten. Uitgegaan zal worden van één verkeersmodel, waarin beide ontwikkelingen zijn meegenomen. Ook uit het advies van de Commissie mag blijken dat er geen bezwaar bestaat tegen twee MER-en, mits deze zoals ook in de startnotities is aangegeven op elkaar worden afgestemd (zie hoofdstuk 1 van het advies).
n	De wijze waarop de programma's tot stand zijn gekomen is zeer onduidelijk.	Het programma zoals dat is opgenomen in de startnotitie volgt uit de verschillende (richtinggevende en kaderstellende) besluiten zoals die zijn opgenomen in tabel 1 van de startnotitie. Het gezamenlijke programma zoals dat in deze stukken is aangegeven bedraagt ca. 1.961.000 m ² bvo (zie tabel 2 van de startnotitie). Een deel van dat programma is reeds gerealiseerd. Dat deel is daarmee te beschouwen als bestaande situatie, oftewel

		referentiesituatie (zie § 3.2 van de startnotitie), en maakt geen onderdeel uit van de (nog) voorgenomen activiteit. Met aftrek daarvan blijft er een te onderzoeken programma over van ca. 1.534.000 m ² bvo (zie tabel 3 van de startnotitie).
o	Het geformuleerde doel van de milieueffectrapportage (bijdragen aan een optimale situering en keuze van voorzieningen) is erg hoog gegrepen. Ook het koppelen van het MER aan het eerste besluit en dan bij opvolgende plannen kunnen verwijzen naar het MER is hoog gegrepen.	De doelen van de m.e.r.-procedure, zoals die zijn genoemd in paragraaf 2.4 van de startnotitie, zijn gebruikelijke doelen van een m.e.r.-procedure. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken en de adviezen kunnen en zullen worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming, waarbij de m.e.r. als procedure wordt gekoppeld aan het eerste besluit dat in realisatie van de activiteit voorziet. Dat neemt niet weg dat de adviezen uit het MER ook bij latere besluiten zullen moeten worden betrokken.
p	Onduidelijk is waaruit de Commissie m.e.r. bestaat en wie de adviseurs zijn. Verzocht wordt aan te geven hoe de procedure verder zal verlopen.	De Commissie is een bij wet ingestelde onafhankelijke adviseur bij m.e.r.-procedures. De Commissie adviseert over de inhoud van MER'en. In bijlage I van het advies van de Commissie is de samenstelling van de werkgroep die zich heeft beziggehouden met de advisering aangegeven. Ook de (overige) adviseurs zijn wettelijk aangegeven. In het vervolg van deze Nota van Beantwoording wordt ook ingegaan op de binnengekomen adviezen. Overigens is niet van alle adviseurs een advies ontvangen. Wat betreft het vervolg van de procedure wordt opgemerkt dat degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht schriftelijk op de hoogte worden gesteld van de wijze waarop met de zienswijze is rekening gehouden en van het vervolg van de procedure.
q	In par. 3.1.1 wordt gerefereerd aan programma's die volgens vigerende bestemmingsplannen reeds mogelijk zijn, zoals met name in de noordflank het geval is. Het is onbegrijpelijk wat daar reeds zou mogen, en de zinsnede komt daarmee bedriegend over.	In § 3.1.1 wordt een beschrijving gegeven van de referentiesituatie. Die wordt bepaald vanuit de bestaande situatie. De bestaande situatie wordt deels bepaald door bebouwing die reeds daadwerkelijk aanwezig is, en deels door ontwikkelingen die op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn. Binnen het Zuidasgebied is een aantal bestemmingsplannen geldend. In bijlage I van de startnotitie is per deelgebied aangegeven welke bestemmingsplannen dat zijn, en globaal wat er binnen die geldende bestemmingsplannen reeds mogelijk is. Inderdaad is het zo dat met name aan de noordzijde bestemmingsplannen van toepassing zijn die reeds aanzienlijke bouwprogramma's toestaan. Over het algemeen betreft het hier echter reeds bestaande bebouwing, zoals het WTC en de rechtbank. Ten behoeve van de voorgenomen

		ontwikkelingen zullen nieuwe bestemmingsplannen moeten worden opgesteld.
r	Welke zin heeft het een 85%- en een 115%-programma te onderzoeken als het 100%programma al uit de lucht komt vallen?	Wat betreft het tot stand komen van het 100% programma wordt verwezen naar de beantwoording onder n. Doel van het alternatievenonderzoek is enerzijds in beeld te brengen wat de veranderende milieueffecten van mogelijke alternatieven zouden zijn, waarbij het wel moet gaan om redelijke alternatieven. Uitgangspunt is het (nog resterend) te realiseren flankenprogramma van nog ongeveer 1,5 miljoen vierkante meter brutovloeroppervlak bovenop het reeds gerealiseerde programma. Programmatische alternatieven met plus en min 15% worden als redelijk beschouwd. Onderzoek naar die alternatieven en de varianten daarop brengt voldoende in beeld in hoeverre een verlaging of verhoging van het programma leidt tot andere milieueffecten.
s	Het is verbazingwekkend dat in de startnotitie wordt aangegeven dat een beperkt aantal logische combinaties van alternatieven en varianten zal worden onderzocht, zonder reeds aan te geven welke dat zijn.	In § 3.3 van de startnotitie wordt een beschrijving gegeven van de te onderzoeken alternatieven, en de daarbij te betrekken varianten. Van combinaties daarvan zullen de effecten in beeld worden gebracht. Om die effecten in beeld te kunnen brengen, zal eerst voor de verschillende alternatieven basisonderzoek moeten gebeuren. Op grond van die uitkomsten zal blijken voor welke combinaties het zinvol (en om die reden logisch) is de effecten verder in beeld te brengen.
t	Ten aanzien van variant C waarbij gekeken wordt naar de positionering van functies wordt opgemerkt dat het plaatsen van woningen op afstand van verkeersroutes de sociale veiligheid niet ten goede komt.	De milieueffectrapportage geeft belangrijke (milieu)informatie op grond waarvan het gemeentebestuur zijn beslissing kan nemen. Het is zelden zo dat één alternatief op alle onderdelen het beste scoort. In de besluitvorming zal daarover dan ook een afweging moeten worden gemaakt.
u	De constatering dat er geen bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn is niet juist. Gedacht kan worden aan het cultuurlandschap van het AUP (dat is vernield), de hortus, sportvoorzieningen en de schoolwerktuinen (die gaan verdwijnen) en de bomen die worden gekapt. Het is stuitend dat de effecten van de ontwikkelingen voor natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie niet relevant worden genoemd.	Onder j is hierop reeds ingegaan. Kortheidshalve wordt naar die beantwoording verwezen.
v	Voor het overige is er nog een aanzienlijke hoeveelheid opmerkingen van taalkundige aard gemaakt.	Er is goed notie genomen van de opmerkingen.

7	Reclamant 7: Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg	Gemeentelijke reactie
a	Verzocht wordt een alternatief te onderzoeken met een bouwvolume van 50%. In een eerder stadium (Strawinsky) is al verzocht om een reductie van het FSI van 3.99 naar 2. Het gaat met name om de effecten van glg-a-torens op de koppen van de Prinses Irenestraat.	Doel van het alternatievenonderzoek is enerzijds in beeld te brengen wat de veranderende milieueffecten van mogelijke alternatieven zouden zijn, waarbij het wel moet gaan om redelijke alternatieven. Programmatistische alternatieven van plus en min 15% worden in dat kader als reëel beschouwd. Een verlaging of ophoging van het programma met 50% doet geen recht meer aan de doelstelling voor het gebied en de uitgangspunten zoals verwoord in de Visie Zuidas en de overige richtinggevendende en kaderstellende documenten.
b	Variant duurzaamheid: Er zou een variant moeten worden opgenomen die de rol van het MMA overneemt.	Hoewel in de startnotitie niet wordt gesproken van een meest milieuvriendelijk alternatief worden in het MER milieuvriendelijke varianten onderzocht, onder meer op het vlak van duurzaamheid. Hiermee wordt op een andere wijze invulling gegeven aan het begrip MMA.
c	Variant mobiliteit: de parkeerbehoefte zou volledig in het Zuidas gebied moeten worden opgevangen. Specifieke parkeerregelingen zouden overloop naar de bestaande woonomgeving moeten uitsluiten. Er zouden stimuleringsmaatregelen moeten komen voor gebruik van de trein.	Mobiliteit is een belangrijk onderwerp bij de Zuidas. Juist door de aanwezigheid van een knooppunt van zeer goede OV (spoor, metro, bussen) is de modal split bijzonder gunstig. In het MER zal verder worden gezocht naar maatregelen die de modal split beïnvloeden in combinatie met parkeerbeleid.
d	Verzocht wordt specifiek geluidsoverlast van installaties op gebouwen te betrekken, en van de klankkastwerking van dicht opeen staande bebouwing.	Het aspect geluidhinder van installaties op gebouwen dient in het kader van de bouwvergunning te worden beoordeeld en wordt derhalve in het kader van de m.e.r. verder buiten beschouwing gelaten.
e	Effecten op de waterhuishouding moeten worden onderzocht.	Zoals ook de Commissie adviseert (zie ook § 4.7 van het advies) zullen de effecten op de grondwaterhuishouding in het MER globaal in beeld worden gebracht.
f	Als gevolg van de ontwikkeling verdwijnen alle groenstroken en verminderd de biodiversiteit.	In het MER zullen, overeenkomstig het advies van de Commissie (zie ook § 4.9 van het advies), in het kader van leefklimaat o.a. de kwaliteit van de openbare ruimte en groenvoorzieningen worden betrokken.
g	Voor wat betreft landschap en cultuurhistorie wordt opgemerkt dat de cultuurhistorie en eigenheid van het gebied verdwijnen. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met aansluiting op bestaande landschappelijke en stedenbouwkundige historische waarden.	In de startnotitie is in § 6.1.1 aangegeven dat bepaalde waarden zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarden, gezien de stedelijke omgeving, klein zijn. Om die reden is aangegeven dat de effecten van de ontwikkelingen op die punten niet relevant zijn. Dat moet uiteraard worden geplaatst in de context van de m.e.r.-procedure, waarbij de verschillen in effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld worden gebracht. Overigens betekent dit ook niet dat in het MER aan deze aspecten zal worden voorbijgegaan. In de startnotitie is aangegeven (§ 6.2.8 en § 6.2.9) dat ook op deze aspecten

		wordt ingegaan. Ook de daarop betrekking hebbende adviezen van de Commissie (§ 4.9 van het advies) dat er mogelijk maatregelen kunnen worden genomen om de ecologische waarde en de biodiversiteit te verhogen zullen in het MER worden meegenomen.
h	Verzocht wordt meer aandacht te besteden aan negatieve effecten van windhinder, schaduwwerking en lichtreclame, aanlichting van gebouwen en andere lichtvervuiling.	Zoals ook door de Commissie wordt geadviseerd zal in het MER aandacht worden besteed aan leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, waarbij tevens wordt ingegaan op het voorkomen van windhinder en lichthinder. Die thema's worden daartoe in het MER in kwalitatieve zin beschouwd.
8	Reclamant 8:	Gemeentelijke reactie
a	Aangesloten wordt bij de zienswijze van de Vereniging Beethovenstraat – Parnassusweg, met de volgende toevoegingen:	Wij hebben goede notitie genomen van de opmerkingen. Voor een inhoudelijke reactie wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording onder 7.
b	Gezien de onzekerheid van allerlei bouwplannen zal de milieueffectrapportage grotendeels een aanname worden.	Aangezien het MER gereed moet zijn voordat juridische besluitvorming over de plannen kan plaatsvinden is het per definitie zo dat het MER en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken uitgaan van aannames voor een nog te realiseren ontwikkeling.
c	De basis voor alle plannen en het MER moet een goede planning zijn, waarbij de infrastructuur als eerste geregeld moet worden, waarbij Infrastructurele maatregelen concreet in beeld moeten worden gebracht.	Een van de belangrijkste onderzoeken in het kader van de m.e.r. betreft de verkeerstoename van de ontwikkelingen. Uit de (onderzoeken in het kader van de) milieueffectrapportage zal moeten blijken of deze toename blijft binnen de mogelijkheden van de huidige infrastructuur, en, als dat niet het geval is, welke infrastructurele maatregelen mogelijk of noodzakelijk zijn. In het MER wordt uitgegaan van het eindbeeld. Uiteraard is het niet zo dat het totale programma ineens zal worden gerealiseerd. Mocht blijken dat maatregelen nodig zijn, dan is het niet ondenkbaar dat dit pas het geval is vanaf een bepaald deel van het totaal programma. In het kader van de juridische besluitvorming per concrete ontwikkeling zal beoordeeld moeten worden welke maatregelen in dat kader daadwerkelijk (voorwaardelijk) noodzakelijk zijn.
d	De Amsterdamse kwaliteit met bouwen in hoge dichtheid zal het woongenot in de omgeving (van Beethoven) niet ten goede komen. Bebouwing van 60 – 100 meter hoog op de kop van de Prinses Irenestraat en de Beethovenstraat leiden tot geluidhinder (installaties), schaduwwerking, windhinder, en lichthinder.	Zoals ook door de Commissie wordt geadviseerd zal in het MER aandacht worden besteed aan leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, waarbij tevens wordt ingegaan op het voorkomen van windhinder en lichthinder. Die thema's worden daartoe in het MER in kwalitatieve zin beschouwd. Het aspect geluidhinder van installaties op gebouwen dient in het kader van de bouwvergunning te worden beoordeeld en wordt derhalve in het kader van de m.e.r. verder buiten beschouwing gelaten.

e	Plintvulling die bijdraagt aan levendigheid wordt niet op prijs gesteld. Er is al genoeg levendigheid vanuit het vrijdagfeest op het Zuidplein en de weekendfeesten op Strand Zuid.	Wanneer er in de Zuidas gesproken wordt over plintfunctie die bijdragen aan levendigheid, wordt onder andere bedoeld op detailhandel, restaurants en andere publiekaantrekkende functies. Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid zijn onderdelen die in het MER kwalitatief meegenomen worden.
f	Een doorvaarbare Prinses Irenegracht leidt tot pleziervaart met bijbehorend recreatielawaai.	De deelraad van stadsdeel Zuideramstel heeft bij besluit van 23 juni 2009 voorkeur uitgesproken dat de Prinses Irenegracht in ieder geval doorvaarbaar zal zijn voor kleine boten. In het kader van een nog vast te stellen Uitvoeringsbesluit Strawinsky zal nog worden onderzocht of dit haalbaar is of niet.
g	Veiligheid mag niet gebruikt worden om Strawinsky te verlagen. De huidige oost-westfietsverbinding is veilig.	In het kader van het nog vast te stellen Uitvoeringsbesluit Strawinsky zal naast de stedenbouwkundige uitwerking van een plan met een verlaagde ligging van de Strawinskylaan ook de consequenties en kansen in beeld moeten worden gebracht wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd. Hierbij wordt opgemerkt dat er op dit moment niet gewerkt wordt aan een Uitvoeringsbesluit voor het Strawinsky gebied.
h	De voorgenomen hoogbouw gaat ten koste van de zichtlijnen vanuit de hoger gelegen flats in de buurt, zeker wanneer er boven op de bebouwing dakopbouwen en windturbines worden geplaatst.	Als onderdeel van het aspect ruimtelijke kwaliteit worden de hoogte en zichtlijnen van gebouwen kwalitatief onderzocht. Ten aanzien van het concrete 'uiterlijk' van gebouwen en de eventueel bijbehorende dakopbouwen en windturbines wordt opgemerkt dat de verschillende alternatieven hierin niet onderscheidend zijn. Deze aspecten vallen buiten de scope van dit MER.
i	Een duurzame stad met een groot vervoersaandeel per fiets gaat niet samen met verdichting. Minder verdichting met meer ruimte voor infrastructuur kan verkregen worden door minder bvo's per woning.	De suggestie dat een duurzame stad met een groot vervoersaandeel per fiets niet samen gaat met verdichting wordt niet onderschreven. Wel wordt in het MER de effecten op fietsverkeer meegenomen en worden alternatieven met minder bvo's onderzocht.
j	Een relatie met VU en VUmc is dat a.g.v. die ontwikkelingen de schoolwerktuinen moeten verdwijnen. Gedacht wordt aan een terrein achter de Riekmolen aan de Amstel, wat ten koste gaat van het EHS. Er zijn echter ook andere mogelijkheden, zoals het Amsterdamse Bos. Verzocht wordt die te onderzoeken.	Deze nieuwe locatie voor de schoolwerktuinen zal niet binnen de Zuidas liggen. De locatiekeuze dient dan ook niet in het kader van dit MER, maar in het kader van de besluitvorming voor die nieuwe locatie voor de schoolwerktuinen aan de orde te worden gesteld.
k	Het Structuurplan Amsterdam geeft aan dat de parken (o.a. Beatrixpark) en de Groene Zoom met de er doorheen lopende fietspaden onder de EHS vallen. De plannen gaan ten koste van het Beatrixpark. Verzocht wordt dit aan het EHS-gebied op pag. 31 toe te voegen.	De EHS waaraan wordt gerefereerd op pagina 31 van de startnotitie betreft 'het landelijk netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones'. Beatrixpark en Groen Zoom maken daarvan geen onderdeel uit.
l	Het 85%-alternatief met minder verdichting	Van de opmerking is goed notie genomen (zie

	wordt aangegeven als gewenst alternatief.	ook de beantwoording onder 7a).
m	Ten aanzien van verkeer wordt opgemerkt dat ook de Beethovenstraat congestie kent tijdens de avondspits. Tevens moet worden toegevoegd het bouwverkeer van de Noordzuidlijn.	In het verkeersonderzoek worden uitgebreide analyses gemaakt van onder andere congestie. Daarbij wordt ook ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten.
n	Bij luchtkwaliteit moet niet alleen rekening worden gehouden met het verkeer dat door kantoren en woningen wordt gegenereerd, maar ook met dat van voorzieningen.	Dit is correct, en zal in het MER ook gebeuren.
o	De constatering dat o.a. de natuurwaarde van het gebied klein is, is gedeeltelijk waar, maar een gevolg van het onnodig vroeg kappen van veel bomen.	In de startnotitie is in § 6.1.1 aangegeven dat bepaalde waarden zoals natuurwaarden, gezien de stedelijke omgeving, klein zijn. Om die reden is aangegeven dat de effecten van de ontwikkelingen op die punten niet relevant zijn. Dat moet uiteraard worden geplaatst in de context van de m.e.r.-procedure, waarbij de verschillen in effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld worden gebracht. Overigens betekent dit ook niet dat in het MER aan deze aspecten zal worden voorbijgegaan. In de startnotitie is aangegeven (§ 6.2.8 en § 6.2.9) dat ook op deze aspecten wordt ingegaan. In het MER worden de effecten op ecologie (en dus bomen) beschouwd en kunnen ook aanvullende/compenserende maatregelen benoemd worden. Ook zullen daarbij conform het advies van de Commissie (§ 4.9 van het advies) mogelijke maatregelen om de ecologische waarde en de biodiversiteit te verhogen worden onderzocht.
p	Verstoorde zichtlijnen en welstand van de gebouwen zijn van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving.	Als onderdeel van het aspect ruimtelijke kwaliteit worden de hoogte en zichtlijnen van gebouwen kwalitatief onderzocht. Het aspect van de welstand valt buiten de scope van het MER.
q	Verzocht wordt de flatgebouwen aan de Beethovenstraat 123 – 265, liefst per etage maar in elk geval de hoogste woonlagen, een meetpunt te laten zijn bij alle onderzoeken.	De milieueffectrapportage is bedoeld om de milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld te brengen, zodat ten aanzien van die alternatieven en varianten in de besluitvorming keuzes kunnen worden gemaakt. Het gaat te ver daarbij tot in het gevraagde detail de onderzoeken uit te voeren. Per bestemmingsplan zal uiteraard wel concreet inzichtelijk moeten worden gemaakt dat aan de wettelijke milieueisen wordt voldaan. Die onderzoeken zullen worden gedaan op het schaalniveau van de betreffende bestemmingsplannen.
9	Reclamant 9: Bewoners platform Zuidas	Gemeentelijke reactie
a	De voorkeur wordt uitgesproken voor een integrale MER voor Zuidas Flanken en VU / VUmc. Verzocht wordt in beide MER's uit te gaan van de situatie dat ook VU / VUmc in	Zoals in § 6.1.3 van de startnotitie is aangegeven zal voor die aspecten waarbij er sprake is van samenhang worden uitgegaan van integraal onderzoek. Het betreft met name

	feite deel uit maakt van de flanken.	verkeegerelateerde aspecten. Uitgegaan zal worden van hetzelfde verkeersmodel, waarin beide ontwikkelingen zijn meegenomen. Ook uit het advies van de Commissie mag blijken dat er geen bezwaar bestaat tegen twee MER-en, mits deze zoals ook in de startnotities is aangegeven op elkaar worden afgestemd (zie hoofdstuk 1 van het advies).
b	Verzocht wordt ondanks dat het niet langer verplicht is, wel een MMA op te stellen.	Hoewel in de startnotitie niet wordt gesproken van een meest milieuvriendelijk alternatief worden in het MER milieuvriendelijke varianten onderzocht, onder meer op het vlak van duurzaamheid.
c	De keuze voor de alternatieven lijkt volkomen willekeurig. Voorgesteld wordt een 70%- en een 130%-alternatief uit te werken.	Doel van het alternatievenonderzoek is enerzijds in beeld te brengen wat de milieueffecten van verschillende alternatieven zouden zijn, waarbij het wel moet gaan om redelijke alternatieven. Uitgangspunt is daarbij is de ontwikkeling van de Zuidas tot een internationale toplocatie. Hierbij hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programma's die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Aan die doelstelling wordt invulling gegeven middels het programma zoals dat is opgenomen in de Visie Zuidas en de verschillende richtinggevende en kaderstellende documenten (zie tabel 1 van de startnotitie) wat een (nog resterend) te realiseren flankenprogramma van ongeveer 1,5 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak oplevert bovenop het reeds gerealiseerde programma. Programmatische alternatieven van plus en min 15% worden in dat kader als reëel beschouwd. Een verlaging of ophoging van het programma met 30% doet geen recht meer aan de doelstelling voor het gebied en de uitgangspunten voor de voorgenomen activiteit.
d	De autonome ontwikkeling zonder dat programma zou worden gerealiseerd zou de 0-optie moeten zijn.	De verschillende alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. Die wordt bepaald aan de hand van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling daarvan.
e	Verzocht wordt in het MER aan te geven hoe duurzaamheid als uitgangspunt voor bouwen en ontwikkelen van het gebied gehanteerd zal worden.	Ook de Commissie heeft met name ten aanzien van duurzaamheid de nodige adviezen (zie ook § 4.9 van het advies). In het MER zal aan duurzaamheid de nodige aandacht worden gegeven.
f	Een parkeerreductie met 20% wordt op zich gezien als een aantrekkelijke variant, maar kan alleen worden gerealiseerd met een aanzienlijke verbetering van het openbaar	Mobiliteit en parkeren zijn belangrijk onderwerpen bij de Zuidas. Juist door de aanwezigheid van een knooppunt van zeer goede OV (spoor, metro, bussen) is de modal

	vervoer, en mag niet leiden tot een overbelasting van de omliggende wijken.	split bijzonder gunstig. In het MER zal verder worden gezocht naar maatregelen die de modal split beïnvloeden zonder dat een (daarmee samenhangend) parkeerbeleid in het gebied Zuidas leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.
g	De De Boelelaan moet voldoen aan tegenstrijdige eisen: auto- en tramverkeer, maar ook veel ruimte voor voetgangers en fietsers, met veilige oversteekplaatsen.	Verkeersveiligheid is een aspect waarvoor ook de Commissie nadrukkelijk aandacht vraagt (§ 4.2 en § 4.3 van het advies). In het MER zullen doorstroming en veiligheid van het fietsverkeer worden betrokken.
h	Een goede bereikbaarheid van het gebied betekent een fijnmazig netwerk van trams en bussen dat naadloos aansluit op trein en metro. Als uitgangspunt zou moeten gelden een maximale loopafstand van 400 meter.	Bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer is onder het thema beïnvloeding van de modal split één van de aspecten die nader wordt onderzocht in het MER.
i	Een toename van verkeer geeft ook extra belasting qua geluid en luchtkwaliteit. Er wordt vanuit gegaan dat maatregelen worden genomen om overlast te voorkomen, zonder dat gemeentelijke of wettelijke normen omhoog moeten worden gebracht.	Zoals in § 6.1.2 van de startnotitie is aangegeven ligt de focus op verkeer en verkeersgerelateerde thema's zoals geluid en luchtkwaliteit. De effecten van de verschillende alternatieven en varianten zullen in beeld worden gebracht. Aan de hand daarvan zullen mogelijke maatregelen naar voren komen.
j	Met betrekking tot de genoemde milieuaspecten wordt ervan uitgegaan dat wordt aangegeven hoe bewaakt zal worden dat het gebied in alle opzichten een veilig- en aantrekkelijk woon- en leefgebied zal worden.	De aspecten leefbaarheid en veiligheid komen zoals ook in de startnotitie staat aangegeven in het kader van de m.e.r.-procedure aan de orde. Rekeninghoudend met de adviezen die daaruit komen zal per deelgebied definitieve juridisch-planologische besluitvorming plaatsvinden.
10	Reclamant 10:	Gemeentelijke reactie
a	Verzocht wordt afkortingen te verklaren. Verder wordt ten aanzien van de uitvoering een aantal opmerkingen geplaatst.	In het MER zullen gebruikte afkortingen worden verklaard. De opmerkingen ten aanzien van de uitvoering zullen bij het MER worden betrokken.
b	De lijst van geldende bestemmingsplannen in de bijlage van de startnotitie komt niet overeen met de lijst van geldende bestemmingsplannen zoals opgenomen in paragraaf 3.1 van het vernietigde bestemmingsplan Prinses Irenebuurt e.o.	Het plangebied van het bestemmingsplan waarnaar wordt verwezen had betrekking op de gronden gelegen ten noorden van het projectgebied Zuidas. Voor dat gebied gelden (deels) andere bestemmingsplannen dan voor de noordflanken van de Zuidas.
c	Het Beatrixpark wordt in de startnotitie niet genoemd, maar heeft de status van gemeentelijk monument. Het milieu in het park is kwetsbaar en dient beschermd te worden.	In het MER zal hier aandacht aan worden besteed.
d	Goede brede langzaamverkeer routes zijn noodzakelijk. Sociale veiligheid kan een aandachtspunt zijn, maar verkeersveiligheid moet voorop staan. De bestaande vrije doorgangen onder de A10 voor langzaam verkeer moeten daarom gehandhaafd blijven en zo mogelijk in aantal worden uitgebreid.	Verkeersveiligheid is een aspect waarvoor ook de Commissie nadrukkelijk aandacht vraagt (§ 4.2 en § 4.3 van het advies). In het MER zullen doorstroming en veiligheid van het fietsverkeer worden betrokken.
e	De aspecten bezonning en windhinder ontbreken in de startnotitie. Aansluiten van bebouwing op de woonomgeving zal	Zoals ook door de Commissie wordt geadviseerd zal in het MER aandacht worden besteed aan leefbaarheid en ruimtelijke

	geleidelijk moeten gebeuren door af te zien van hoogteaccenten.	kwaliteit, waarbij tevens wordt ingegaan op het voorkomen van windhinder en lichthinder. Die thema's worden daartoe in het MER in kwalitatieve zin beschouwd.
f	Verkeerslawaal van de A10 en spoor moet worden bestreden via geluidschermen.	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten zullen in beeld worden gebracht. Aan de hand daarvan zullen mogelijke maatregelen naar voren komen.
g	Gezien de lange ontwikkelingsperiode dient ook aandacht te worden besteed aan tijdelijke maatregelen.	Ook de Commissie vraagt hiervoor specifiek aandacht (§ 4.2 van het advies). In het MER zal hier in kwalitatieve zin aandacht aan worden besteed.
h	Om rekening te kunnen houden met nieuwe inzichten en technieken wordt voorgesteld de geldigheidsduur van het MER vast te leggen op een termijn van 5 tot 10 jaar.	De constatering dat in de loop der jaren wetgeving, uitgangspunten, inzichten, en dergelijke kunnen veranderen is correct. Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het (eerste, concrete) bestemmingsplan, dat een geldigheidsduur heeft van 10 jaar. Na het vaststellen van het (eerste) bestemmingsplan is aan de verplichting van het doen van een milieueffectrapportage voldaan. Vervolgbesluiten kunnen dan (binnen de kaders van MER) zonder (nieuwe) m.e.r. worden genomen.
11	Reclamant 11:	Gemeentelijke reactie
a	In de startnotitie wordt geen aandacht besteed aan effecten vanuit het plangebied op de directe omgeving. Het is onvermijdelijk dat die groot zijn. Het is denkbaar dat binnen het plangebied de effecten positief zullen zijn, maar daarbuiten negatief. Wat als later in MER-studies voor aanliggende gebieden blijkt dat dat het geval is als gevolg van de ontwikkeling Zuidas. Gedacht kan worden aan geluidsoverlast, schaduwwerking en windhinder. Gepleit wordt een ruimer plangebied voor het MER te hanteren.	Er is een verschil tussen het plangebied (waarbinnen het programma zal worden gevestigd) en het studiegebied. Ook de Commissie adviseert nader in te gaan op de begrenzing (§ 4.1 van het advies). De begrenzing van het studiegebied zal in het MER de nodige aandacht krijgen.
b	Er wordt alleen aandacht besteed aan de toe- en afname van verkeer op bepaalde routes. Ook het aangrenzende gebied wordt beïnvloed.	Met betrekking tot verkeerscapaciteit zal voor een groter gebied dan het projectgebied Zuidas worden onderzocht wat de gevolgen zullen zijn.
c	Ook qua geluid worden de effecten van verkeer en spoorweg alleen in het plangebied onderzocht. Betwijfeld wordt of onder de noemer wegverkeersgeluid ook geluidsoverlast door tram en bus worden meegenomen. Verzocht wordt dit wel te doen, aangezien tram en (nacht)bussen meer overlast veroorzaken dan autoverkeer.	In het uit te voeren geluidsonderzoek worden bussen en trams meegenomen. Het studiegebied ten aanzien van geluid is een ander dan het projectgebied Zuidas. Dit betekent dat ook de effecten buiten het projectgebied Zuidas in beeld worden gebracht.

Adviezen Flanken Zuidas:

1	Gemeente Amstelveen	Gemeentelijke reactie
a	In overweging wordt gegeven om in het MER diverse pakketten met mobiliteitsmaatregelen	Zoals uit § 3.3 van de startnotitie blijkt wordt mobiliteit als één van de varianten in het MER

	met elkaar te vergelijken en te toetsen op effectiviteit in het reduceren van het aantal autokilometers.	meegenomen. Rekening houdend met de adviezen die ook de Commissie daarover heeft gegeven zullen diverse mobiliteitsmaatregelen daarbij met elkaar worden vergeleken.
b	Onderdeel van zo'n pakket kan zijn het inrichten van een mobiliteitssysteem dat past bij de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en bij verdere doorontwikkeling van locaties in de regio. Voor de korte en middellange termijn is doorontwikkeling van de huidige HOV systemen van belang.	De aangedragen suggesties hebben een regionaal karakter en overstijgen daarmee het onderzoeksniveau van het MER Zuidas flanken. Doel van het MER is die maatregelen in beeld te brengen die daadwerkelijk kunnen worden betrokken in de juridisch-planologische besluitvorming voor de projecten binnen de Zuidas.
c	De voorstellen voor versterking van het OV systeem op de lange termijn hoeven niet noodzakelijkerwijs beperkt te blijven tot de huidige vervoerssystemen. Ons advies is om voorgestelde pakketten van mobiliteitsmaatregelen te toetsen op hun effectiviteit in het reduceren van autokilometers. En daarbij een extra waardering toe te kennen wanneer de mogelijkheid zich voordoet om innovatie toe te passen, en dan met name de innovatie die het beste scoort op het reduceren van autokilometers.	Onderdeel van het MER is het onderzoeken van de zogenaamde modal split (de relatieve aandelen van auto, fiets en OV). In de start-notitie is aangekondigd dat in het MER aandacht zal worden besteed aan mogelijke maatregelen om de automobilititeit (verder) terug te dringen. Daarbij kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan organisatorische en financiële maatregelen.
d	Binnen de pakketten kunnen voorts voorstellen worden opgenomen om het fietsen en lopen te bevorderen. Elektrisch vervoer met scooters zou ook mee moeten tellen in de score op verbetering luchtkwaliteit.	Het beïnvloeden van de modal split is één van de aspecten die in het MER aan de orde zal komen.
e	Enkele maatregelen dragen indirect bij aan sterke verbetering van de luchtkwaliteit. Door bijvoorbeeld de warmte/koude voorziening van de Zuidas verder te verduurzamen kan de uitstoot van verbrandingsemissies in de hele regio dalen. Een belangrijke kandidaat is het invoegen in het ontwikkelende warmteweb van de Zuidas van warmte uit geothermische bronnen. Dit kan regionale samenwerking (in pps verband) vereisen om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden in de ondergrond. Wij verzoeken U derhalve ook om maatregelen te classificeren op indirecte verbetering van de luchtkwaliteit die hiermee teweeg kan worden gebracht. Nader overleg over mogelijkheden tot samenwerking tussen Amstelveen, Diemen, Ouderkerk a/d Amstel en Amsterdam op het onderwerp Geothermie is op beiderlei initiatief inmiddels op gang gebracht.	Duurzaamheid vormt een thema binnen het MER. Bezien zal worden of de voorgestelde aspecten hierin een plaats kunnen krijgen.
2	Rijkswaterstaat Noord-Holland / Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Gemeentelijke reactie
a	Verzocht wordt om een analyse op effecten verkeer en milieu van een variant met	De Commissie adviseert op kwalitatieve wijze inzicht te geven in de consequenties die de

	realisatie van het Dok, en een zonder realisatie van het Dok.	mogelijke realisatie van het dok naar verwachting zal hebben op de voorgenomen activiteit en vice versa. In de startnotitie wordt ook aangegeven dat de consequenties op hoofdlijnen zullen worden beschouwd in het MER. De Commissie adviseert om met name te kijken naar de mogelijke verslechtering van de milieusituatie bij de geplande tunnelmond van het dok ter hoogte van het plangebied. De consequenties voor het plan en de mogelijke maatregelen moeten daarbij worden aangegeven (§ 3.4 van het advies). De adviezen van de Commissie worden overgenomen. De Commissie merkt ook aan dat bij de besluitvorming over het dok de kwantitatieve effecten worden onderzocht.
b	Verzocht wordt aan te geven hoe wordt omgegaan met onzekerheid van ontwikkelingen.	In het MER dient te worden uitgegaan van de maximale situatie.
c	Verzocht wordt de effecten op het hoofdwegennet en op- en afritten inzichtelijk te maken, bij voorkeur in getallen, maar minimaal in percentages.	De Commissie adviseert onderzoek te doen naar (o.a.) omvang en routevorming van en naar het plangebied. (§ 4.3 van het advies). Dit advies wordt overgenomen. Het gevraagde inzicht maakt daarvan onderdeel uit.
d	Voor de analyse wordt verzocht alle ontwikkelingen in de deelgebieden te betrekken, ook de verwachte ontwikkelingen bij VU en VU medisch centrum.	Zoals in § 6.1.3 van de startnotitie is aangegeven zal voor die aspecten waarbij er sprake is van samenhang worden uitgegaan van integraal onderzoek. Het betreft met name verkeersgerelateerde aspecten. Uitgegaan zal worden van één verkeersmodel, waarin beide ontwikkelingen zijn meegenomen.
e	Gevraagd wordt aan te geven hoe ver het effect van de bemaling en bebouwing op de grondwaterstand zich uitstrekt.	Dit dient onderdeel te zijn van het MER en zal als zodanig worden meegenomen, en hangt samen met het advies van de Commissie inzake begrenzing van het studiegebied (§ 4.1 van het advies). De adviezen van de Commissie worden overgenomen.
3	Brandweer Amsterdam Amstelland	Gemeentelijke reactie
a	Er wordt niet ingegaan op de mogelijkheden voor de hulpverlening indien er zich een incident voordoet bij transport van gevaarlijke stoffen.	Ook de Commissie adviseert onderzoek te doen naar bereikbaarheid voor hulpdiensten (§ 4.3 van het advies) en externe veiligheid (§ 4.6 van het advies). Beide aspecten zullen in het MER aan de orde komen.
b	Er wordt niet ingegaan op ruimtelijke relevante aspecten van de fysieke veiligheid in het gebied zoals brandveilig wonen en werken en vergroten van zelfredzaamheid van burgers. Denk aan 2 zijde ontsluiting van een gebied en gebouwen, bereikbaarheid bluswatervoorzieningen en mogelijkheden voor nood- en hulpdiensten. Verzocht wordt een effectbeschrijving op te nemen in het MER en na te gaan welk alternatief het best scoort op fysieke	Dit dient onderdeel te zijn van het MER en is onderdeel van het onderzoeksaspect externe veiligheid ook als zodanig opgenomen in de startnotitie (§ 6.2.5 van de startnotitie). De maatregelen die nu reeds worden aangedragen dienen als mogelijkheden te worden onderzocht. Daarvoor is juist het nog te starten onderzoek bedoeld. Ten opzichte van de startnotitie en de door de Commissie gegeven en overgenomen adviezen behoeft dit punt geen aanvulling.

