



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van beantwoording bestemmingsplan Gershwin

13 december 2011

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
Datum	16 november 2011
Status	voorstel tbv. vaststelling bestemmingsplan

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke heeft het ontwerpbestemmingsplan Gershwin met de daarop betrekking hebbende stukken met ingang van 21 juli 2011 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen.

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

- 1: Persoon A
- 2: Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)
3. Stichting Philips Pensioenfonds
4. Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V.
5. Wijkopbouwcentrum Buitenveldert
6. Bewonersplatform Zuidas

In het kader van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) mogen persoonsgegevens niet elektronisch beschikbaar worden gesteld. In dat kader zijn de persoonsgegevens in deze Nota van Beantwoording geanonimiseerd.

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

De door adressanten genoemd onder 1 tot en met 5 ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend. De zienswijze van de adressant genoemd onder 6 (Bewonersplatform Zuidas) is buiten de termijn ingediend. In het hieronder aangegeven overzicht hebben wij desalniettemin een reactie gegeven op deze zienswijze.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1: Persoon A

a.	Het plan is digitaal nauwelijks toegankelijk.	Beantwoording De digitale toegankelijkheid van het bestemmingsplan is in overeenstemming met de daartoe gestelde wettelijke bepalingen. Daarbij is een PDF-versie van het bestemmingsplan te downloaden via de website van Dienst Zuidas.
b.	Met dit plan wordt het besluit genegeerd om de parkeeromvang in de Zuidas te verminderen. Dit klemt te meer omdat het aanliggende gebied Mahler een overmaat aan parkeerruimte bevat, mede bedoeld voor het plangebied Gershwin.	Gedoeld wordt waarschijnlijk op de verkeersreductie van 20% zoals in de Visie Zuidas opgenomen. Voor de uitvoering van dit uitgangspunt is bestuurlijk overeengekomen dat dit niet in de parkeernorm wordt verdisconteerd, maar dat deze opgave vanuit de totale Zuidasparkeerbalans wordt gemonitord.
c.	De keuze om op een aantal locaties binnen het plangebied bovengronds parkeren wel en ondergronds parkeren niet toe te staan wordt niet gemotiveerd. Adressant verzoekt om het bovengronds parkeren uit te sluiten en zo nodig ondergronds parkeren toe te voegen. Adressant verzoekt om het bovengronds parkeren uit te sluiten en zo nodig ondergronds parkeren toe te voegen.	Bovengronds gebouwde parkeervoorzieningen zijn daar toegestaan waar de omvang van de bovengrondse bebouwing zodanig groot is dat, gezien de omvang van het totale vloeroppervlak, een ondergrondse parkeergarage niet volstaat. Daarbij moet in acht worden genomen dat het in de huidige economische situatie niet langer haalbaar om een heel deelgebied in één keer te ontwikkelen. Bouwen van een ondergrondse parkeervoorziening in meerdere ondergrondse lagen brengt bij een relatief klein grondoppervlak zoals hier nu aan de orde, zodanige kosten met zich mee dat dit in de huidige situatie geen reëel alternatief is.
e.	Als bovengronds parkeren blijft toegestaan is de bepaling dat ondergrondse parkeergarages binnen de bestemming „Wonen-6” niet mogen worden ontsloten via de Buitenveldertselaan (artikel 16 lid 5 sub a) verwarrend.	De bepaling dat binnen de bestemming „Wonen-6” bovengrondse gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan komt niet overeen met de bedoelde planopzet. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor om het bestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat de mogelijkheid om binnen deze bestemming bovengronds te parkeren

		(artikel 16 lid 1 onder b) wordt vervangen door de mogelijkheid om ondergronds te parkeren. Daarmee is ook de bedoeling van artikel 16 lid 5 sub a volledig duidelijk.
f.	De bestemming „Verkeer-2” staat geen autoverkeer toe, maar wel in- en uitritten van parkeerkelders. Het verzoek is deze in- en uitritten te schrappen.	Binnen de bestemming „Verkeer-2” zijn weliswaar ondergrondse gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan, maar deze dienen, zoals adressant aangeeft, ontsloten te worden via de naastgelegen bestemmingsvlakken. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor om aan deze zienswijze tegemoet te komen en de mogelijkheid van in- en uitritten binnen de bestemming „Verkeer-2” (artikel 9 lid 1 onder d; „met daarbij behorende in- en uitritten”) te schrappen.
g.	Tot voor kort was er een directe verbinding tussen de Willem van Weldammelaan en de Mahlerlaan. Voor voetgangers en fietsers dient deze verbinding behouden te blijven en een brug over het De Boelekanaal dient te worden toegevoegd.	De gemeente heeft ingezet op het doortrekken van de Minerva-as (dus over het Gershwinplein) waarlangs de langzaamverkeerstromen zich concentreren. Deze route is ook aangewezen als onderdeel van het Hoofdnet Fiets. Dit stedenbouwkundig principe prevaleert boven het exact in het verlengde van de Van Weldammelaan kunnen realiseren van een verbinding. Overigens sluit het bestemmingsplan niet uit dat er ook op een andere plek nog een brug kan komen.
h.	De bij het bestemmingsplan behorende onderzoeken betreffen slechts een deel van het plan, zijn onvolledig en derhalve onbruikbaar. In dit verband zij opgemerkt dat onder de autonome ontwikkeling dient te worden verstaan de ontwikkeling van het gebied zonder de verwezenlijking van het bestemmingsplan.	Veel onderzoeken die behoren bij dit bestemmingsplan richten zich op een breder gebied (de Zuidasflanken als geheel) dan alleen het bestemmingsplangebied Gershwin. Het gaat hierbij met name om de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het MER Zuidas Flanken. Dit heeft een duidelijke meerwaarde, aangezien de plannen daarmee in een bredere context worden geplaatst. Daarnaast is een aantal onderzoeken specifiek ten behoeve van dit bestemmingsplan uitgevoerd. Deze hebben het bestemmingsplangebied als onderzoeksgebied.

		Dat de autonome ontwikkeling betrekking heeft op de ontwikkeling van het gebied zonder de verwezenlijking van het bestemmingsplan onderschrijven wij. Niet duidelijk is in welk opzicht dit de onjuistheid van de onderzoeken onderbouwt.
--	--	---

Adressant 2: ORAM

a.	De ORAM is verheugd dat het bestemmingsplan de verdere ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen op de Zuidas met de nodige flexibiliteit mogelijk maakt.	Met dank voor de steunbetuiging op dit punt.
b.	De ORAM maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de Zuidas. Met name de aannames ten aanzien van de modal split vinden wij te optimistisch over een hoog aandeel openbaar vervoer. Indien de modal split wijzigt kan de verkeersbelasting anders uitvallen.	<p>Adressant onderbouwt zijn zorgen en verdere zienswijze op dit punt hier niet. Wij wijzen daarom met name het schijnbare misverstand dat de modal split een aanname is die ingevoerd wordt in het verkeersmodel.</p> <p>De modal split is , juist een uitkomst van het verkeersmodel. De verwachte ontwikkeling van de modal split volgen uit het gemeentelijk verkeer- en vervoermodel GENMOD. Inderdaad laat het model zien dat naar 2020 toe het gebruik van het openbaar vervoer, afgezet tegen met name het autogebruik, steeds verder toeneemt .</p> <p>De wel ingevoerde aannames in het specifiek op de Amsterdamse situatie toegesneden verkeer- en vervoermodel GENMOD zijn gebaseerd op verkeersgegevens die DIVV de afgelopen dertig jaar heeft verzameld door middel van onder meer een grote hoeveelheid verkeerstellingen. In het model worden voorts socio-economische gegevens ingevoerd, die bijvoorbeeld betrekking hebben op werkgelegenheid, volkshuisvesting, mobiliteit en parkeertarieven. Ten slotte wordt GENMOD actueel gehouden</p>

		<p>doordat alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder met name ook veranderingen in beleid, in Amsterdam steeds in het model worden verwerkt. Zo mag verwacht worden dat met name de grote investeringen in het openbaar vervoer (onder meer de Hanzelijn, OV SAAL en de Noord/Zuidlijn) en het beleid ten aanzien van parkeren in de Zuidas een effect zal hebben op de modal split ten gunste van het openbaar vervoer.</p> <p>Het dalend aandeel autogebruik is in overeenstemming met een algemene, langjarige trend. Als gevolg van het beleid om autogebruik van en naar Amsterdam te ontmoedigen, laten de verkeerstellingen van DIVV als sinds midden jaren '90 een dalend aandeel van het autoverkeer zien. Aan de hand van het verkeersmodel kan DIVV voorspellen hoe het aandeel van het autoverkeer zich de komende jaren zal ontwikkelen. De verwachte daling van het aandeel autoverkeer in Zuidas is daarmee in lijn.</p>
c.	<p>Wij verwijzen naar onze zienswijze naar aanleiding van het MER Flanken; ORAM is van mening dat een daling van het autoverkeer tussen 2010 en 2020 met circa 15%, zoals aangenomen in het verkeersmodel, niet realistisch is.</p> <p>Onderzoek heeft aangetoond dat zonder rekeningrijden tot 2020 een toename van ongeveer 5-10% van het autoverkeer in Amsterdam mag worden verwacht.</p>	<p>Naast een verwijzing naar het gestelde onder b. merken wij het volgende op.</p> <p>Waar adressant aangeeft dat wordt uitgegaan van een daling van het autoverkeer met 15%, merken wij op dat deze cijfers ons onbekend zijn. Daarbij is de daling van het autoverkeer niet absoluut, maar relatief. De MER en de Verkeersstudie Zuidas Flanken 2011 geven aan dat de relatieve daling tussen 2007 en 2020 in het totale pakket van vervoersmodaliteiten (naast auto ook fiets en openbaar vervoer) circa 10% bedraagt. . Het is niet duidelijk waar adressant de genoemde percentages van 5-10% toename van het autoverkeer op baseert. DIVV heeft een studie gedaan naar het effect van het niet doorgaan van „Anders betalen voor mobiliteit“ („rekeningrijden“) voor Amsterdam. In 2020 komt dit voor stedelijke wegen uit op een stijging van het verkeer van 3,7</p>

		– 3,9%. In de Zuidas is een hogere toename gehanteerd, namelijk circa 6%.
d.	Wij zien een discrepantie tussen de volumetoename van woningen, kantoren en voorzieningen en de aangenomen daling.	Niet gesteld kan worden dat een volumetoename van woningen, kantoren en voorzieningen een evenredige toename van het aantal verkeersbewegingen genereert. Met name onder invloed van de te verwachten verandering van de modal split ten gunste van het openbaar vervoer zal het aantal autoverkeersbewegingen relatief lager uitkomen dan alleen op grond van de volumetoename zou worden verwacht.
e.	Wij pleiten voor een continue monitoring van de daadwerkelijke verkeersstromen op de Zuidas ter vergelijking en afstemming met de voorspellingen.	Zoals ook bij de vaststelling van het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken duidelijk werd is het voor de gemeenteraad van groot belang dat de verkeersontwikkeling periodiek wordt gemonitord. Op basis daarvan kunnen de gevolgen van de ontwikkelingen tijdig worden voorzien en eventueel benodigde maatregelen tijdig worden genomen. Het is dan ook zo dat elke twee jaar het gehanteerde verkeersmodel wordt herijkt aan de hand van onder meer continue uitgevoerde verkeersstellingen.
f.	De Gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas geeft aan dat indien wordt uitgegaan van maximaal extra autoverkeer het wegennet in het stadsdeel ontoereikend is. De flexibiliteit die het bestemmingsplan kent ten aanzien van gebruik en bebouwing is daarom ook wenselijk voor het wegennet.	Een aantal kruispunten zal te zijner tijd en afhankelijk van de fasegewijze realisering van de deelgebieden moeten worden aangepast. Teneinde die aanpassing tijdig en vlot te doen verlopen heeft de gemeenteraad op 14 juli 2011 het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken vastgesteld. Het vormt het meerjarenprogramma weginfrastructuur, waarbij monitoring plaatsvindt omdat de benodigde infrastructurele maatregelen uiteindelijk in belangrijke mate worden bepaald door macro-economische verwachtingen, sociaal-economische ontwikkelingen en ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de rijksinfrastructuur. Het moment waarop een geprognosticeerd knelpunt dient te

		<p>worden aangepakt hangt af van het moment waarop de maximale capaciteit van de kruispunten (als gevolg van de Zuidas ontwikkeling) zal worden bereikt. Op basis van de fasering van de Zuidas wordt een indicatie gegeven op welk moment de aanpak van een kruispunt nodig is.</p> <p>Voor zover de vigerende planologische regelingen ter plaatse niet de flexibiliteit kennen om uitvoering te geven aan de infrastructurele maatregelen zal de dan benodigde procedure tijdig worden ingezet.</p> <p>Voor zover de zienswijze betrekking heeft op het wegennet binnen het plangebied kan worden aangetekend dat het bestemmingsplan de ruimte biedt voor de realisatie van een adequate wegenstructuur, ook bij een maximale realisatie van het programma.</p>
g.	<p>Eén parkeerplaats per 250 m² b.v.o. kantoor betekent bij 63.770 m² b.v.o. kantoorruimte en gemiddeld 19 m² per werknemer dat één op de dertien medewerkers een parkeerplaats kan krijgen.</p>	<p>Belangrijke factor bij het bepalen van de parkeernormen is de aanwezigheid van goed openbaar vervoer. De Zuidas in zijn algemeenheid, en het deelgebied Gershwin in het bijzonder, is bij uitstek een locatie waar sprake is van een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Om te bereiken dat het openbaar vervoer een hoog aandeel heeft in de vervoerskeuze is een parkeernormering zoals opgenomen in dit bestemmingsplan ten zeerste te rechtvaardigen. Daarbij merken wij nog op dat deze parkeernormering een belangrijke bijdrage heeft in het leefbaar en bereikbaar houden van de Zuidas. Overigens is er bij het praktische gebruik van deze parkeerplaatsen ruimte voor dubbelgebruik. De huidige parkeergarage Mahler is hier een goed voorbeeld van.</p>
h.	<p>Bij extra autogebruik zal de parkeercapaciteit onvoldoende zijn. Omdat ook de naburige parkeervoorzieningen ten zuiden van de A10 ook vollopen wordt uitgeweken naar andere gebieden</p>	<p>Juist door het hanteren van de parkeernormen zoals deze in het bestemmingsplan zijn opgenomen wordt voorkomen dat het aantal autoverkeerbewegingen te sterk zal stijgen. De bereikbaarheid is dus gebaat</p>

	binnen het stadsdeel en ontstaan extra verkeersbewegingen, hetgeen ten koste gaat van de bereikbaarheid.	bij de parkeernormering. Het is daarnaast aannemelijk dat men niet in substantiële aantallen zal uitwijken naar omliggende gebieden. Op grond van factoren als reistijd, loopafstand, het aanwezig zijn van alternatieven (openbaar vervoer, fiets) en de beprijzing van parkeren in de omliggende gebieden
i.	De parkeernorm moet ondergeschikt zijn aan de ambitie om een internationaal concurrerend werk- en woonmilieu te bieden en aangepast kunnen worden als de concurrentiepositie wordt aangetast. Ook op dit punt moet het bestemmingsplan flexibel zijn.	Een adequaat verkeersbeleid hoort juist bij het invullen van de ambitie om van de Zuidas een succesvol gebied te maken. Mede door de toepassing van een verantwoorde parkeernorm wordt een verkeerssituatie voorkomen die de concurrentiepositie aantast.
j.	Het internationale woon- en werkklimaat is onder meer aantrekkelijk omdat de Metropool Amsterdam een groot potentieel heeft aan hoogopgeleide en meertalige werknemers. Hiermee onderscheidt de Zuidas zich van de rest van Amsterdam. Wij maken bezwaar tegen de rigide toepassing van de norm van dertig procent sociale huurwoningen in het deelgebied Gershwin.	Met de ontwikkeling van de Zuidas wordt nagestreefd om een aantrekkelijk centrummilieu te ontwikkelen. Doorslaggevend voor de woonkwaliteit op de Zuidas is dat voor mensen met uiteenlopende levensstijlen een breed assortiment aan woningen wordt aangeboden. Hier hoort ook het aanbieden van sociale huurwoningen bij. Overigens zijn ook veel hoogopgeleiden, met name aan het begin van hun carrière, aangewezen op betaalbare huurwoningen.
k.	Wij attenderen de gemeente op het slechte onderhoud van de lege kavels, met name tegenover het SOM-gebouw.	In zijn algemeenheid hecht de gemeente er waarde aan dat ook de nog niet bebouwde kavels een passende uitstraling hebben. De onbebouwde kavels liggen er over het algemeen dan ook goed bij. De lege kavels tegenover het SOM-gebouw zijn tijdelijk ingericht met onder andere een tennisbaan, een moestuin en een pluktuin, juist om deze lege kavels meer ruimtelijke kwaliteit te geven. Plaatselijk zijn onbebouwde kavels in gebruik als werkterrein.

Adressant 3: Philips Pensioen Fonds

a.	Uit de toelichting blijkt niet dat het	In paragraaf 2.2 van de
----	--	-------------------------

	<p>reeds gerealiseerde project „Amsterdam Symphony“ (de bestemmingsvlakken „Wonen-4“ en „Gemengd-6“) door middel van een groot aantal vrijstellingen planologisch is mogelijk gemaakt.</p>	<p>bestemmingsplantoelichting is aangegeven binnen welke bestemmingsvlakken reeds bebouwing is gerealiseerd op grond van planologische vrijstellingen. Ter verduidelijking is aan hoofdstuk 17 (Juridische planbeschrijving) op dit punt een uitgebreidere toelichting toegevoegd, waarin wordt aangegeven dat ook „Amsterdam Symphony“ langs de weg van een planologische vrijstelling is mogelijk gemaakt.</p>
b.	<p>Het in de toelichting (par. 4.3) aangegeven aantal van drie bouwlagen in de plintzone komt niet overeen met de werkelijke vormgeving en architectuur (twee bouwlagen, zijnde 8 meter vanaf maaiveld).</p>	<p>De betreffende omschrijving geeft de stedenbouwkundige opzet in grote lijnen weer. Van deze grote lijn is, en kan in concrete situaties worden afgeweken. Met name met betrekking tot de hoofdstraten (Beethovenstraat, Mahlerlaan en Buitenveldertselaan) is in de toelichting de nuancering aangegeven dat hier twee bouwlagen, (zijnde acht meter) het architectonische uitgangspunt is.</p>
c.	<p>De Gershwinlaan zou verkeersluw (moeten) zijn. Uit de papieren plankaart is niet af te leiden dat niet wordt aangesloten op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat door ter plaatse van de kruisingen toepassing van de bestemming „Verkeer-2“ die autoverkeer onmogelijk maakt.</p>	<p>Het is inderdaad de bedoeling dat de Gershwinlaan een verkeersluwe verbinding vormt. Evenzo is de veronderstelling juist dat ter plaatse van de aansluiting op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat geen autoverkeer is voorzien. Het ontwerpbestemmingsplan geeft ter plaatse van die aansluiting echter niet de bedoelde bestemming „Verkeer-2“ aan, maar de bestemming „Verkeer-1“, waarmee onbedoeld ter plaatse van de aansluiting op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat wel autoverkeer is toegestaan. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor om het plan in die zin gewijzigd vast te stellen dat weliswaar niet ter plaatse van de gehele Gershwinlaan, maar wel ter plaatse van de aansluiting op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat alsnog de bestemming „Verkeer-2“ wordt aangegeven.</p>
d.	<p>Duidelijk moet zijn dat aanpassing van bouwkundige constructies ten behoeve van een verandering van</p>	<p>De huidige bouwkundige situatie van Symphony is onherroepelijk vergund en daarmee zijn deze bouwkundige</p>

	functie in nu al bestaande situaties niet van toepassing is. (par. 4.5 van de toelichting)	constructies een gegeven. De insteek dat ook op gebouwniveau sprake zou moeten zijn van flexibiliteit is dan ook niet direct gericht op de bestaande gebouwen. De gemeente is overigens van mening dat het gebouw reeds voorziet in hetgeen bedoeld is in paragraaf 4.5 van de toelichting. Ter verduidelijking is deze nuancering aan de betreffende paragraaf toegevoegd.
e.	Ook ten aanzien van de in de toelichting genoemde fietsparkeernormen (par. 5.5) moet duidelijk zijn dat deze niet van toepassing zijn op bestaande bebouwing. Waarbij het overigens onduidelijk is waar deze norm, die veel hoger ligt dan de norm uit het Bouwbesluit, vandaan komt.	Ook ten aanzien van fietsparkeren geldt dat een richtlijn in de toelichting is opgenomen. Dit laat de mogelijkheid open dat in concrete situaties een andere uitvoering is gerealiseerd. De fietsparkeernorm is overigens niet bindend vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan. Ter verduidelijking is deze nuancering aan de toelichting toegevoegd.
f.	Uit de regels en toelichting volgt onvoldoende dat de norm voor het autoparkeren een algemene norm is en geen rigide maximumnorm, waarbij afhankelijk van de specifieke voorzieningen maatwerk wordt toegepast, zoals bij het project „Amsterdam Symphony“.	Weliswaar is in het verleden een ruimere parkeernorm gehanteerd, met name bij de realisatie van een hotel en geldt deze norm op basis van verleende rechten nog steeds, maar de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen gelden als maximumnorm voor het gebruik. Omdat het hier een maximumnorm betreft is afwijking naar beneden vanzelfsprekend wel mogelijk.
g.	Uit de in de toelichting opgenomen illustratie van afwaterende gevels blijkt niet duidelijk dat alle gevels afwateren op de openbare ruimte, dan wel het binnengebied of de bestemming „Tuin“.	In de illustratie staan de gevels weergegeven die direct op het omliggende openbare maaiveld, zijnde V1 of V2 bestemming, afwateren. Dit zal worden verduidelijkt in de beschrijving van de illustratie.
h.	Het is niet wenselijk dat in de woontoren (Wonen-4) publiekgerichte voorzieningen zoals detailhandel boven een bouwhoogte van 8 meter kunnen worden gerealiseerd.	In de concrete situatie blijkt het uitgangspunt dat publiekgerichte voorzieningen de ruimte moeten krijgen om zich ook boven de eerste bouwlaag te vestigen niet te voorzien in een behoefte. Zo moge ook blijken uit het feit dat adressant, als zijnde direct belanghebbende, deze flexibiliteit ingeperkt wil zien. Omdat hiertegen geen overwegende bezwaren bestaan, stellen wij de gemeenteraad voor het ontwerpbestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat binnen het

		bestemmingsvlak „Wonen-4“ de publiekgerichte voorzieningen nog slechts tot een bouwhoogte van 8 meter mogen worden gerealiseerd.
i.	Met het oog op de verhuurbaarheid is het wenselijk op de tweede bouwlaag van de woontoren (Wonen-4) kantoren toe te staan. Erfpachtrechtelijk is deze mogelijkheid vanaf 2014 opengesteld.	In de erfpachtovereenkomst is geen uitspraak gedaan over de juridisch-planologische mogelijkheid om op de tweede bouwlaag kantoren toe te staan. Vooralnog is de ambitie om, overeenkomstig de erfpachtovereenkomst, de eerste twee bouwlagen in te vullen met voorzieningen. Of een omzetting juridisch-planologisch gewenst is zal niet eerder dan in 2014, indien dit verzoek dan wordt ingediend, worden overwogen. Op dat moment zal met de indiener van het verzoek worden besproken of omzetting mogelijk is en wat hiervoor de geëigende juridisch-planologische procedure is.
j.	De definitie van bruto vloeroppervlakte leidt mogelijk tot verwarring. Op grond van de feitelijke werkwijze zou deze kunnen zijn: „De totale bruto vloeroppervlakte van de bouwlagen op en boven maaiveld.	Om aan te sluiten bij de uitgangspunten die bepalend zijn geweest bij het opstellen van het bestemmingsplan stellen wij uw raad voor om het bestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat in de omschrijving van het brutovloeroppervlak, zoals opgenomen in artikel 1, de term “ondergrondse parkeervoorzieningen” wordt vervangen door “bijzondere bouwlagen”, Op deze wijze worden met name, conform de opmerking van adressant, de ondergrondse bouwlagen uitgesloten.
k.	PPF gaat er van uit dat de bestaande fietsenberging binnen de bestemming Gemengd-2 past.	Deze aanname is geheel juist.
l.	Gelet op artikel 4.5 is het logisch dat artikel 4.4 ook betrekking heeft op de functie „maatschappelijke dienstverlening“.	Per abuis is de functie „maatschappelijke dienstverlening“ niet opgenomen in de opsomming in artikel 4.4 onder b. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor het bestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat genoemde functie wordt toegevoegd aan artikel 4.4.
m	PPF vindt het wenselijk dat horecaterrassen bij de aanwezige horecabedrijven op het plein kunnen worden gerealiseerd.	Binnen de bestemmingen „Verkeer 1 en 2“ is het gebruik van de openbare ruimte ten behoeve van een ongebouwd horecaterras in principe toegestaan.

		<p>Een zodanig gebruik kan worden gezien als een gangbaar gebruik van de openbare ruimte. In dit bestemmingsplan is echter wel de beperking opgenomen dat een dergelijk gebruik uitsluitend is toegestaan direct grenzend aan de bijbehorende horecavestiging. Bij nader inzien kan onder omstandigheden de behoefte bestaan om ook niet direct grenzend aan de horecavestiging een terras te realiseren. Bijvoorbeeld midden op een plein, waarbij de ruimte tussen het terras en de vestiging wordt gebruikt als verkeersruimte voor voetgangers. Om een dergelijk gebruik ook mogelijk te maken stellen wij de gemeenteraad voor om het bestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat bij de bestemmingen „Verkeer 1 en 2“ een mogelijkheid tot afwijking wordt opgenomen voor die situaties waar een terras dat niet direct grenst aan de vestiging ruimtelijk gezien niet op bezwaren stuit.</p> <p>Overigens moge hier niet onvermeld blijven dat naast de toets aan het bestemmingsplan als zijnde de ruimtelijke afweging, ook nog een apv-toets moet plaatsvinden in verband met de toets aan zaken van openbare orde.</p>
--	--	--

Adressant 4. Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. (hierna WTC)

a.	In het verkeersmodel 2010 zijn ten onrechte geen actuele verkeersgegevens gebruikt, zeker nu ook de Verkeersstudie Zuidas 2011, de Gevoeligheidsanalyse en het Actieplan Infrastructuur van dit verkeersmodel uitgaan.	Het GenMod wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer wat betreft de inzichten voor de toekomst. Gegevens ten aanzien van onder meer de capaciteit van wegen, het openbaar vervoer en het aantal parkeerplaatsen, de capaciteit en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen worden ingevoerd. Het model wordt daarnaast elke vier jaar herijkt op basis van de dan waargenomen situatie. In die context gezien zijn de gehanteerde gegevens adequaat.
----	--	--

b.	<p>De ontwikkeling van de Flanken kan niet los worden gezien van de ontwikkelingen met betrekking tot het Zuidas Dok.</p> <p>In de verkeersstudie is nog geen rekening gehouden met de effecten van het Zuidas dok.</p>	<p>Feit is dat de besluitvorming ten aanzien van het project ZuidasDok door het Rijk volgt op die van de Gemeente met betrekking tot de Flanken in het algemeen en Gershwin in het bijzonder. Dat betekent dat de initiatiefnemer van het project ZuidasDok rekening houdt met de ontwikkeling van onder andere het bestemmingsplan Gershwin als autonome situatie en niet andersom.</p> <p>Het MER Flanken bevat ten aanzien van veel van de onderzochte aspecten een "doorkijk" naar ZuidasDok. Geen enkele keuze die in de Zuidas voor de Flanken is gemaakt heeft impact op het project ZuidasDok. Het project ZuidasDok concentreert zich op de zone van de infrabundel A10, spoor en metro. De ontwikkeling van de Flanken verandert daar niets aan.</p> <p>De ontwikkeling van de Flanken is dokonafhankelijk. Uitgangspunt is dat het ZuidasDok zelf zorg draagt voor haar eigen verkeersafwikkeling op een zodanige wijze dat het onderliggend wegennet zo min mogelijk wordt belast.</p>
c.	<p>Ten onrechte is in de Verkeersstudie 2010 alleen de avondspits als maatgevende periode gezien. De ochtendspits is nog belangrijker.</p>	<p>GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (de periode tussen 16.00 uur en 18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de ochtendspits, dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde werkdag.</p>
d.	<p>De conclusies uit het Verkeersmodel 2010 stroken niet met de werkelijkheid: op dit moment treedt er zeer frequent congestie op zowel in de ochtend- als avondspits. De De Boelelaan, vooral komende en gaande naar de A10, is de belangrijkste ontsluitingsweg voor het autoverkeer op de Zuidas. Nu al is met grote mate sprake van stagnatie van het verkeer.</p>	<p>De conclusie uit de Verkeersstudie Zuidas 2011 is dat er op een aantal wegvakken in de huidige situatie al een hoge verkeersdruk ligt. Het is dan ook het gewenst, zo wordt ook aangegeven in het op 14 juli 2011 door de gemeenteraad vastgestelde Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken, om het oostelijk deel van de De Boelelaan opgewaardeerd te hebben op het moment dat er nieuwe grote vastgoedprojecten in Zuidas worden opgeleverd, dus omstreeks 2015. Om de herprofilering in 2015 gereed te hebben,</p>

		<p>dient er in 2013 een besluit te zijn genomen over het Uitvoeringsbesluit dat ten grondslag moet liggen aan deze herprofilering, inclusief een definitief ontwerp. Er is inmiddels ten behoeve van de actualisatie van het Projectbesluit gestart met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten. Daarnaast wordt er reeds gewerkt aan de herprofilering van het deel De Boelelaan ter hoogte van het Kenniskwartier. Onderdeel zijn ook de in het gemeentelijk Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken benoemde kruisingen van Amstelveenseweg met De Boelelaan en Van Boechorststraat met De Boelelaan. Een deel van de De Boelelaan in dit deel van Zuidas is onlangs toekomstvast geherprofileerd.</p> <p>Zie verder ook de reactie onder a.</p>
e.	<p>Aan het bestemmingsplan (en andere ruimtelijke plannen) zou ook een dynamisch verkeersmodel ten grondslag moeten liggen waarbij ook de doorstroming en reistijd tot het centrum van de Zuidas inzichtelijk wordt gemaakt.</p>	<p>Het toepassen van dynamische verkeersmodellen t.b.v. onderbouwing van ruimtelijke plannen is niet gebruikelijk. Ook zonder een dynamisch verkeersmodel kan een beeld worden verkregen van de te verwachten doorstroming. Door per kruispunt na te gaan in hoeverre dit kruispunt zodanig kan worden „geregeld“ dat het verkeersaanbod in een enkele verkeerslichtencyclus kan worden verwerkt, kan ook de te verwachten doorstroming worden voorzien.</p> <p>De Zuidas maakt onderdeel uit van een grootstedelijk gebied. Ook uitgaande van een beperkte wachttijd per kruispunt betekent dit dat de reistijd tot het centrum van de Zuidas, met name in de spitsuren, langer is dan in een minder intensief gebruikt gebied.</p> <p>Het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken geeft een duidelijk beeld van de (te verwachten) knelpunten op basis waarvan tijdig maatregelen worden genomen om de doorstroming op de kruispunten en dus ook de reistijd aanvaardbaar te houden.</p>

f.	<p>De Gevoeligheidsanalyse constateert dat een (te) hoge parkeerdruk in de deelgebieden Gershwin en Mahler zal ontstaan in de scenario's met extra autoverkeer. Met achterblijvend OV-gebruik zullen er ook in het Kenniskwartier tekorten in de beschikbare parkeercapaciteit kunnen optreden. Dit betekent uitwijkgedrag en extra verkeersbewegingen in de zoektocht naar een parkeerplaats.</p>	<p>Er wordt in de verkeersstudies niet geconstateerd dat sprake zal zijn van achterblijvend OV-gebruik. Maar juist om dergelijke scenario's tijdig te onderkennen zullen de ontwikkelingen intensief worden gemonitord. Bij eventuele negatieve ontwikkelingen kunnen door deze monitoring tijdig maatregelen genomen worden om de negatieve gevolgen te mitigeren. De gemeente heeft, hoewel dus duidelijk gesteld moet worden dat de scenario's betrekking hebben op een ontwikkeling zoals deze op dit moment niet wordt verwacht, ook nagedacht over mogelijke maatregelen die ook in de negatieve scenario's een oplossing bieden. Dit geldt zowel voor oplossingen voor een onverhoopt oplopende parkeerdruk, alsook voor een extra inzet op het aspect van wegecapaciteit.</p>
g.	<p>Het bestemmingsplan gaat naar de mening van WTC uit van het weinig realistische (algemene) uitgangspunt dat de groei van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas, waaronder Gershwin, relatief beperkt zal zijn. Volgens de toelichting wordt dit enerzijds verklaard door forse investeringen in het openbaar vervoer (onder meer de Hanzelijn, de Noord/Zuidlijn en OV Saal) en door restrictief beleid ten aanzien van de auto en het beperken van het aantal parkeerplaatsen door het hanteren van een strenge parkeernorm en het invoeren van prijsbeleid voor het parkeren. Als maatregel wordt in de Verkeersstudie 2011 ook het stedelijk verkeersmanagement genoemd.</p> <p>Niet duidelijk is op welke termijn deze maatregelen kunnen worden doorgevoerd.</p>	<p>Het moment waarop een geprognosticeerd knelpunt dient te worden aangepakt hangt af van het moment waarop de maximale capaciteit van de kruispunten (als gevolg van de Zuidas ontwikkeling) zal worden bereikt. Deze ontwikkeling wordt op zijn beurt in belangrijke mate bepaald door macro-economische verwachtingen, sociaal-economische ontwikkelingen en ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de rijksinfrastructuur.</p> <p>Op basis van de fasering van de Zuidas wordt in het Actieplan een indicatie gegeven op welk moment de aanpak van een kruispunt nodig is. Die fasering bestaat grofweg uit de min of meer concrete ontwikkelingen die in 2014 of 2015 worden opgeleverd, de minder concrete ontwikkelingen waarvan de oplevering naar verwachting in de jaren tussen 2015 en 2020 zal plaatsvinden en de ontwikkelingen die na 2020 plaatsvinden.</p>
h.	Aanpassingen aan de S108 en	Dit is een onjuiste conclusie. Juist is dat

	<p>S109 kunnen, zo bevestigt ook de Verkeersstudie 2011, pas worden doorgevoerd indien de planontwikkeling rond het Zuidas Dok bekend is.</p>	<p>de planvorming van het Dok de op- en afritten van de S108 en S109 zal raken. Dit houdt echter niet in dat er daardoor geen fysieke maatregelen aan de S108 en S109 genomen kunnen worden vooruitlopend op de realisatie van het Dok.</p>
i.	<p>In de Verkeersstudie 2011 wordt aangegeven dat de maatregelen alleen werken als investeringen in het openbaar vervoer volgen en de beperking van het aantal parkeerplaatsen volgt.</p>	<p>Er ligt inderdaad een verband tussen de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer en andere maatregelen op het gebied van de mobiliteit. Het openbaar vervoer biedt immers een alternatief voor het autogebruik. De verschillende vervoersmodaliteiten tegen elkaar afwegend maakt iemand een keuze. Factoren als de beschikbaarheid van een parkeerplaats en de kwaliteit van het openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol.</p>
j.	<p>In het Actieplan worden acties beschreven om achttal knelpunten te ondervangen. De (tijds) uitvoerbaarheid lijkt nog niet geborgd terwijl het voor WTC ook niet duidelijk is of met de beschreven oplossingen de knelpunten daadwerkelijk (en voor welke termijn) worden opgelost.</p> <p>WTC constateert dat alleen de in het actieplan genoemde maatregel 3 en 4 (pag. 10 en 11) zijn meegenomen in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier en de financiering onderdeel uitmaakt van de grondexploitatie Kenniskwartier (en de uitvoerbaarheid van die maatregelen zijn geborgd). De overige knelpunten vergen vaak een aanzienlijke investering (er worden regelmatig bedragen van rond de 1,2 miljoen ex BTW per knelpunt genoemd). Over de financiering moeten kennelijk nog afspraken met Rijkswaterstaat worden gemaakt, zo blijkt uit het Actieplan.</p> <p>Voorts bestaat er geen verplichting voor de gemeente Amsterdam om</p>	<p>Met de vaststelling van het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken heeft de gemeenteraad aangegeven de eventuele knelpunten die zich voordoen op te lossen en hier ook de financiële middelen beschikbaar voor te stellen. Waar dit aan de orde is, is de financiering dan ook nu al meegenomen in de financiële huishouding van Zuidas, deels in de vorm van grondexploitaties. Daarmee zijn de maatregelen financieel gedekt, waar mogelijk zal een deel van kosten verhaald worden op Rijkswaterstaat.</p> <p>Er zal vanzelfsprekend afstemming nodig moeten zijn met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft zijn medewerking al uitgesproken. Het is voor Rijkswaterstaat ook van belang dat de capaciteit van de kruispunten wordt vergoed, zo ontstaat immers minder kans op terugslag van verkeer op de A10 waardoor congestie kan ontstaan. Er zijn en worden hierover afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat Dit is onderdeel van het komende proces. In de planning is hier ruimschoots rekening mee gehouden.</p>

	uitvoering te geven aan dit Actieplan.	
k.	Niet duidelijk is of de acties genoemd op pagina 55 van de Verkeersstudie 2011 (het aanpassen van het kruispunt De Boelelaan / Amstelveenseweg, De Boelelaan / Boechortsstraat, de aanleg van een vrije openbaarvervoerbaan in de De Boelelaan) tijdig worden uitgevoerd én het gewenste effect hebben.	De genoemde maatregelen zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van het Kenniskwartier. De uitvoering van deze acties is aldus aanstaande. De algemene vraag of deze wel het gewenste effect hebben kan in zijn algemeenheid worden beantwoord met de opmerking dat de onderzoeken dit aangeven. Te allen tijde zal, zoals hiervoor gesteld, de gemeente middels monitoring de ontwikkelingen op de voet volgen.
l.	Naar mening van WTC is onvoldoende onderbouwd dat met Gershwin niet meer dan de aangegeven vier knelpunten aan de orde zijn.	In deze zienswijze worden geen redenen aangegeven waarom de uitkomsten van de verkeersonderzoeken niet juist zouden zijn. Ook op dit punt kan aldus slechts in zijn algemeenheid worden gesteld dat langs beproefde weg onderzoek is gedaan naar de te verwachten verkeerssituatie.
m.	Zoals door de Cie. Mer in haar advies voor de richtlijnen van 7 juli 2010 al aangaf is het uiterst relevant dat de modal split in de onderliggende verkeersmodellen juist wordt beschreven / ingevoerd.	Zoals hiervoor reeds aangegeven is de modal split geen in het verkeersmodel in te voeren getal maar juist één van de uitkomsten van het model. Ook hier geldt dat er geen redenen worden aangevoerd waarom het verkeersmodel niet juist zou zijn.
n.	<p>Scenario 7 van de gevoeligheidsanalyse geeft aan dat de modal split een belangrijke variabele is en dat een lagere modal split kan leiden tot een toename van het autoverkeer met 40%.</p> <p>Met scenario 7 wordt in de Gevoeligheidsanalyse verondersteld dat het relatieve aandeel openbaarvervoer-gebruikers procentueel gelijk blijft aan dat van de huidige situatie: 49%.</p>	<p>De gevoeligheidsanalyse is opgesteld om inzicht te krijgen in een situatie die afwijkt van de ontwikkelingen zoals die nu mogen worden aangenomen . En heeft als doel gehad het bestuur te ondersteunen bij besluitvorming over onder meer het MER Zuidas Flanken. De gevoeligheidsanalyse zelf maakt geen onderdeel uit van de bij het bestemmingsplan Gershwin en het MER Zuidas Flanken behorende onderzoeken.</p> <p>Het verkeersonderzoek geeft goed onderbouwd de verkeerssituatie aan zoals deze is te voorzien bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas. De scenario's uit de gevoeligheidsanalyse kunnen dus niet worden beschouwd als een aantasting van de houdbaarheid van de eerdere verkeersonderzoeken.</p>

		<p>Vooralsnog ligt het dan ook niet in de lijn van de verwachtingen dat scenario 7 uit de gevoeligheidsanalyse de toekomstige situatie weergeeft. De maatregelen zoals die nu zijn voorzien richten zich dan ook niet op die situatie. Er zijn op basis van de uitkomsten van de analyse ook geen redenen om de huidige uitgangspunten te heroverwegen. Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeente continue monitoort ook ten aanzien van de nu niet te verwachten scenario's heeft nagedacht over mogelijke oplossingen.</p>
o.	<p>In de gevoeligheidsanalyse (pag. 41) wordt gesteld dat de in de verkeersstudie gehanteerde modal split van 59% hoog is te noemen. Terecht wordt in de gevoeligheidsanalyse er vanuit gegaan dat niet kan worden uitgesloten dat ook na het operationeel worden van de Noord/Zuidlijn het aandeel openbaar vervoer niet dermate substantieel zal toenemen, zoals in het oorspronkelijke verkeersmodel wordt verondersteld. Uitgaande van scenario 7 kan dit leiden tot een toename van 40% extra autoverkeer van en naar de Zuidas (pag. 26 Gevoeligheidsanalyse).</p>	<p>Zie de reactie onder n.</p>
p.	<p>WTC is van mening dat ook de infrastructuur ten behoeve van de auto in en rondom Amsterdam in de Gevoeligheidsanalyse had moeten worden gezien. Immers, met het gebruik van de spitsstroken en de verbreding van de A1/A9 en A10 is en wordt de infrastructuur rondom Amsterdam verbeterd, hetgeen tot meer verkeersbewegingen en minder gebruik van het openbaar vervoer leidt.</p>	<p>De invoergegevens voor het verkeer binnen Amsterdam maken onderdeel uit van de invoer in het GENMOD-verkeersmodel. De gegevens die betrekking hebben op de regio buiten Amsterdam zijn eveneens in ogenschouw genomen. Deze gegevens zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het door Rijkswaterstaat gehanteerde verkeersmodel Nieuw Regionaal Model.</p>
q.	<p>De Gevoeligheidsanalyse concludeert in paragraaf 3.4.4 (pagina 27) dat, indien scenario 5</p>	<p>Zie de reactie onder n.</p>

	(geen kilometerheffing: reeds een feit), scenario 6 (meer bewoners en werknemers) en scenario 7 (lager aandeel openbaar vervoer: niet uit te sluiten) aan de orde zijn, het wegennet op de Zuidas het extra autoverkeer niet langer kan verwerken. Ook maatregelen zullen dan geen oplossingen meer kunnen bieden. Een dergelijk scenario dient te allen tijde worden voorkomen. De situatie met scenario 5 en 7 is (ten onrechte) niet bezien.	
r.	Uit de toelichting leidt WTC af dat Gershwin autoluw wordt en de ontsluiting op het hoofdwegennet plaatsvindt middels de Mahlerlaan. WTC kan zich daarin vinden. Het lijkt echter dat de Mahlerlaan de bestemming V-2 heeft. In dat geval moet aan de Mahlerlaan de bestemming V-1 worden toegekend .	De Mahlerlaan heeft een bestemming Verkeer-1 (V-1). Aldus is het gebruik als ontsluitingsweg mogelijk.
s.	Met een autoluw gebied zal de Gershwinlaan de bestemming V-2 moeten krijgen en niet V-1 zoals nu het geval is.	De Gershwinlaan zal autoluw zijn, hetgeen vorm krijgt doordat een doorgang voor autoverkeer naar de Buitenveldertselaan en Beethovenstraat (ook in juridisch-planologisch opzicht) niet mogelijk is. Daarnaast zal het gebied worden ingericht als een 30-km zone. Als voor de Gershwinlaan de bestemming V-2 zou worden opgenomen zou autoverkeer echter in het geheel worden uitgesloten. Dat is niet aan de orde, om laden en lossen en de ontsluiting van parkeergarages niet onmogelijk te maken.
t.	WTC is van mening dat de gehele Mahlerlaan in het plan gebied moet worden betrokken en niet slechts 50 % daarvan (derhalve ook het noordwestelijke deel).	Omdat ter plaatse van het noordwestelijk deel van de Mahlerlaan in deze fase van de planvorming geen aanpassing van het juridisch-planologisch regime is voorzien , is het niet noodzakelijk dit gebied mee te nemen in het nu voorliggende bestemmingsplan.

a.	Wij bestrijden dat de Zuidas uitstekend bereikbaar is op korte en lange termijn.	<p>In reactie op deze algemeen geformuleerde zienswijzen stellen wij in evenzo algemene bewoordingen dat het handelen van de gemeente er op gericht is dat de Zuidas ten alle tijden goed bereikbaar zal blijven en dat wij van mening zijn dat die bereikbaarheid ook niet in het geding komt.</p> <p>Maatregelen zoals het opnemen van een parkeernormering, het aanpassen van kruispunten en het verder reguleren van de verkeersstromen middels verkeersbesluiten hebben tot doel om het verkeer letterlijk in goede banen te leiden. Om de benadering van het verkeersaspect in relatie tot de gehele ontwikkeling van de Zuidas verder te kunnen optimaliseren zal ook structureel worden gemonitord of sprake is van onverwachte ontwikkelingen, opdat hierop adequaat kan worden ingespeeld.</p>
b.	Het vigerende planologisch kader is het Bestemmingsplan Buitenveldert dat aangeeft dat het betreffende gebied is bestemd voor groen, sport en een parkeerterrein.	Als Amsterdam niet de ambitie had om de bestaande (planologische) situatie te wijzigen zou een aanpassing van het planologische regime, zoals voorstaan met dit bestemmingsplan, niet aan de orde zijn. Dat dit bestemmingsplan afwijkt van het vigerende planologische kader ligt dus in de aard van de zaak opgesloten.
c.	De volgende vigerende onderliggende stukken ontbreken: het Regionaal Verkeer en Vervoerplan 2009, de Verkeersstudie Zuidas 2011 en het Plan Schone Lucht voor Amsterdam.	Genoemde documenten bevatten een deel van het beleid dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan. Het voert echter te ver om alle beleidsdocumenten die betrekking hebben op dit bestemmingsplan als bijlage bij het bestemmingsplan te voegen, zoals schijnbaar met deze zienswijze wordt gesuggereerd. Genoemde documenten zijn, evenals de overige relevante beleidsdocumenten via de daartoe geëigende kanalen beschikbaar voor inzage. Daarbij komt dat in de toelichting bij het bestemmingsplan de relevante onderdelen van deze documenten zijn verwoord.
d.	Stadsregio Amsterdam werkt sinds kort met de Mobiliteitsscan. Wij verzoeken u het	De Mobiliteitsscan zoals deze wordt gehanteerd door de Stadsregio Amsterdam dient een heel ander doel

	<p>ontwerpbestemmingsplan conform aan te passen.</p>	<p>dan de onderbouwing van een planologische ontwikkeling. Deze Mobiliteitsscan brengt in beeld wat het effect zou zijn van minder woon-werkverkeer in de spitsuren, teneinde bedrijven te stimuleren om een bijdrage te leveren aan het verminderen van het spitverkeer.</p> <p>Het mobiliteitsvraagstuk is in het kader van dit bestemmingsplan benaderd aan de hand van de onderzoeken zoals genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij is sprake van een modelmatige benadering waarbij onder meer gebruik is gemaakt van telgegevens die een beeld geven van de feitelijke ontwikkelingen. Wij zijn van mening dat dit een goede basis is om de bestemmingsplanregeling op te stellen. In de toekomst zullen de feitelijke ontwikkelingen gestructureerd worden bekeken om eventueel nadere maatregelen te kunnen nemen. Wij gaan er van uit dat hiermee sprake is van een evenwichtige benadering, wat verder ook moge zijn van andere methoden.</p> <p>Overigens heeft ook afstemming plaatsgevonden met de Stadsregio over de inhoudelijke zaken die aan de orde zijn in dit bestemmingsplan.</p>
e.	<p>Het Groeifonds Groen, ter compensatie van verloren groen voor het grootstedelijk project Zuidas, is afgeschaft. In het ontwerpbestemmingsplan dient te worden opgenomen dat voldaan zal worden aan de compensatie door een duidelijk en adequaat percentage voor openbaar groen op te nemen.</p>	<p>In de nieuw vast te stellen Bomenverordening zal compensatie van gekapte bomen geregeld worden via een gemeentelijk herplantfonds of een vergelijkbaar fonds. Compensatie van openbaar groen is hiermee voldoende geregeld.</p> <p>In relatie tot de bestemmingsplanregeling merken wij nog op dat het bestemmingsplan een instrument van toelatingsplanologie is waarmee een daadwerkelijke realisatie niet kan worden afgedwongen, maar dat dit bestemmingsplan wel de randvoorwaarden geeft waarbinnen sprake kan zijn van een goede groenstructuur in verhouding tot het stedelijk gebied dat hier wordt ontwikkeld.</p>

		In dit verband valt te denken aan de minimale dekking boven de ondergrondse parkeervoorzieningen zoals voorgeschreven in deze regeling.
f.	In het plan wordt slechts één brug over de De Boeigracht genoemd. Voor heling tussen Buitenveldert en de Zuidas is meer nodig. Er dient met name een brug te worden aangelegd in het verlengde van de Willem van Weldammelaan voor de belangrijke langzaam verkeersverbinding Buitenveldert en Station Zuid. De ligging van de pas veel later geplande woonblokken W5 en W10 zou moeten worden aangepast. Een derde brug dient te worden aangelegd in het verlengde van Asingaborg.	De route tussen het station en de Van Weldammelaan, via Mahlerplein en Gershwin, is een belangrijke verbinding tussen Zuidas/ station Zuid en Stadsdeel Zuid/ winkelcentrum Gelderlandplein. Zuidas heeft ingezet op de (doortrekking van de) Minerva-as (dus over het Gershwinplein) waarlangs de langzaam verkeerstromen zich concentreren. Deze route is ook aangewezen als onderdeel van Hoofdnet Fiets. Op deze plek is een royale verbinding over de De Boeigracht voorzien. Overigens sluit het bestemmingsplan niet uit dat er ook op een andere plek nog een brug kan komen.
g.	Op de plankaart staat slechts bij kavel 16 aangegeven dat daar een parkeergarage komt. De huidige parkeergarages aan de Leo Smitstraat staan niet aangegeven.	Volgens het ontwerp-bestemmingsplan zijn parkeergarages bij alle bestemmingen gemengd en kantoor mogelijk als ook op de bestemmingen V1 en V2, m.u.v. de plekken waar dit volgens het ontwerp-bestemmingsplan is uitgesloten zoals langs de Buitenveldertselaan en de Mahlerlaan. Op de plankaart is alleen binnen de bestemmingsvlakken waarbinnen niet overal gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan een nadere aanduiding „parkeergarage” opgenomen. Binnen de bestemmingsvlakken waar overal gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan is een nadere gebiedsaanduiding niet nodig.
h.	Klopt het dat het aantal van 2400 parkeerplaatsen niet wordt overschreden als ook de gebieden V1, V2 en T voor ondergronds parkeren worden bestemd?	De mogelijk nog te realiseren parkeervoorzieningen binnen de bestemmingen „Verkeer-1”, „Verkeer-2” en „Tuinen” zijn gezien de beperkte ruimte die dit feitelijk biedt van beperkte omvang. Zij zullen dan ook niet bepalend zijn voor het totaal aantal te verwachten parkeerplaatsen. Meer bepalend voor het aantal parkeerplaatsen zijn de parkeernormen die zijn opgenomen. Zelfs uitgaande van het in dit verband meest ver gaande scenario zal (maximale

		realisatie van de verschillende functies met daarbij een maximale omvang van de functies met de ruimste parkeernorm) zal het aantal van 2400 niet worden overschreden.
i.	Het is een veiligheidsrisico dat de parkeergarages in Gershwin zo beperkt bereikbaar zijn.	De parkeergarages moeten voldoen aan de veiligheidseisen die vanuit de kaders van bouwbesluit, bouwverordening worden voorgeschreven. De parkeergarages zijn via de verschillende noord-zuidstraten van Gershwin aangesloten op de Mahlerlaan. In het geval van nood, kunnen nooddiensten het gebied ook bereiken via de brug en vanuit de Beethovenstraat en Buitenveldertselaan rechtstreeks de Gershwinlaan op.
j.	De Gershwinlaan dient voldoende breed te zijn.	Niet geheel duidelijk is in welke context deze zienswijze moet worden begrepen. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de Gershwinlaan ruim genoeg is gedimensioneerd om functioneel te zijn. Zowel de functie van openbare ruimte alsook de stedenbouwkundige verhouding tussen open ruimte (Verkeer en Tuinen) en bebouwd gebied zijn passend in de gegeven omstandigheden.
k.	Bij de aankomende integrale verkeersstudie van de Mahlerlaan zien wij graag openbaar vervoer opgenomen. De Mahlerlaan heeft immers een zeer ruim profiel en zou de De Boelelaan daarmee ontlasten.	Het bestemmingsplan geeft niet aan in hoeverre de wegenstructuur wordt gebruikt ten behoeve van openbaar vervoer of anderszins. In dat licht is deze zienswijze niet direct gerelateerd aan het bestemmingsplan. Bij de verdere ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk in en rond de Zuidas zullen opties zoals de voorgestelde echter zeker worden overwogen.
l.	Op de Buitenveldertselaan, de Parnassusweg, de De Boelelaan en de Beethovenstraat en eigenlijk in het hele flankengebied staan dagelijks grote files. De verkeersintensiteit is drastisch toegenomen en de verkeersveiligheid drastisch verslechterd. Minister Schultz hecht groot belang aan de bereikbaarheid van de Zuidas maar die kan gezien alle	Ook de Zuidas is van mening dat aan de bereikbaarheid van de Zuidas grote waarde moet worden gehecht. De rol van het openbaar vervoer is in deze evident.

	onzekeerheden nog heel lang onder de maat blijven. Daarom heeft adequaat openbaar vervoer prioriteit.	
m.	Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan 2009 spreekt van een ondergronds station Buitenveldert. Voor de doorstroming en verkeersveiligheid op dit zeer drukke kruispunt is deze ligging absolute noodzaak, zeker indien er nog meer bus- en trambanen bijkomen.	De verwachting is niet dat een dergelijke verkeersoplossing binnen de bestemmingsplantermijn (10 jaar) noodzakelijk is. Met het Actieplan Verkeer dat juli j.l. is vastgesteld zijn de te nemen maatregelen ten aanzien van de verkeersknelpunten in beeld gebracht.
n.	Forenzen parkeren in Buitenveldert, een dagkaart is voor iedereen verkrijgbaar, belanghebbende parkeren voor bewoners grenzend aan Gershwin is nog steeds niet ingevoerd en een bezoekersregeling ontbreekt. Wat betreft parkeren willen de Zuidas en Buitenveldert wel worden gescheiden.	Gershwin voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. De parkeernorm en de mogelijkheden van dubbelgebruik als gevolg van de menging van functies maken dat er normaliter voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn voor de gebruikers van het gebied. Het bestemmingsplan regelt niet de inzet van parkeerreguleringsinstrumenten zoals belanghebbenden parkeren of tariefstelling. Het parkeerbeleid wordt gereguleerd via de parkeerverordening van de gemeente Amsterdam. Voor het stadsdeel Zuid is recentelijk een nieuwe parkeernota opgesteld door het stadsdeel, deze zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2011 door het College van B&W worden behandeld. Het belanghebbendenparkeren is volgens deze nota nu niet mogelijk in de gebieden van Buitenveldert grenzend aan Gershwin. Wel is er vanuit de centrale stad een onderzoek gaande naar de mogelijkheden en wenselijkheden van belanghebbendenparkeren.
o.	Uit het MER blijkt dat alle alternatieven zeer negatief scoren op het aspect wegverkeerlawaaai. Dit komt met name door de ligging aan weerszijden van de A10. Het blijkt dat het percentage ernstig gehinderden bij alle modelvarianten 20-31 % bedraagt. Bij een fors aantal bestaande woningen in Buitenveldert (ten zuiden van de De Boelelaan, tussen Buitenveldertselaan en de	De toename van de geluidbelasting die door de A-10 wordt veroorzaakt op de bestaande bebouwing blijft binnen de wettelijke normen en staat los van de gebiedsontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Met de realisatie van de bebouwing binnen het deelgebied Gershwin wordt zelfs voorzien in een afscherming van het achtergelegen gebied ten opzichte van de A-10.

	<p>Van Leyenberghlaan en ter plaatse van de woningen aan de Krooswijkhof) is sprake van een toename van meer dan 1,5 dB.</p>	<p>Het verkeersgeluid is voor de bestaande alsook de nieuw te realiseren bebouwing een punt van aandacht. Voor een deel is dit de consequentie die aanvaard moet worden als gevolg van de afweging dat compact bouwen binnen het stedelijk gebied de voorkeur verdient boven bouwen in het buitengebied. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat een deel van de geluidhinder zal wegvallen door de afscherming van andere gebouwen.</p>
p.	<p>Het Zuidasdok zal niet eerder gerealiseerd zijn dan in 2030. Naast alle geluidsoverlast door weg-, spoor- en vliegverkeer komt straks nog het geluid van de bouw van het dok. Wij pleiten voor jaarlijkse metingen op de De Boelelaan en adequate maatregelen om overschrijding van de grenswaarden tegen te gaan. Dit in een open en transparante communicatie met de bewoners. Nu worden hogere waarden veel te gemakkelijk toegestaan, bijvoorbeeld in het plangebied Gershwin voor maximaal 1520 woningen.</p>	<p>Als het gaat om geluidsoverlast moet duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen verkeersgeluid en bouwgeluid. Over het bouwgeluid kan het bestemmingsplan zich niet uitspreken. Dit is een kwestie die te zijner tijd ook door de gemeente met grote zorgvuldigheid zal worden benaderd. Het gaat daarbij naar verwachting om praktische afspraken en maatregelen.</p> <p>Voor wat betreft het wegverkeersgeluid is de situatie middels een akoestisch rapport in beeld gebracht en beoordeeld. Gebleken is dat de voorkeursgrenswaarden zoals de wet die aangeeft worden overschreden. In dat geval biedt de wet de mogelijkheid om hogere geluidwaarden vast te stellen. Bij dit besluit wordt expliciet bekeken of er redelijke alternatieven zijn zoals geluidschermen of meer afstand houden tot de geluidbron. Na het vaststellen van hogere geluidwaarden heeft de gemeente binnen de kaders van de Wet geluidhinder geen instrument om de feitelijke ontwikkeling van het geluid te sturen.</p>
q.	<p>De luchtkwaliteit voldoet noch aan de Amsterdamse noch aan de Europese normen.</p>	<p>Tegenover deze algemene stellingname merken wij op dat de luchtkwaliteit past binnen de Europese normen en ook binnen de kaders die het Amsterdamse beleid in deze aangeeft.</p>
r.	<p>Het is zeer betreurenswaardig dat zoveel terreinen (14 bouwveloppen alleen al in Gershwin) braak liggen omdat veel bomen voortijdig zijn gekapt. Bomen die essentieel waren voor</p>	<p>Uitgangspunt is dat, daar waar het kappen van bomen aan de orde is, hiertoe kort voor de daadwerkelijke start van de bouw over te gaan. Doordat de ontwikkelingen in het onderhavige gebied later dan verwacht op gang kwamen (door onder meer de</p>


	<p>de kwaliteit van onze leefomgeving en gezondheid.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan zou moeten worden opgenomen dat de bomen langs de De Boelelaan adequaat in stand moeten worden gehouden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook mag het niet meer voorkomen dat bomenplant onmogelijk wordt gemaakt door onvoldoende onderliggende aarde.</p>	<p>onvoorziene vertraging in de bestemmingsplanprocedure en de economische ontwikkelingen) is het tijdsverloop tussen bomenkap en planrealisatie helaas ongewenst groot geworden.</p> <p>In het plangebied komen bomenrijen aan de Gershwinlaan en aan de dwarsstraten. Op deze locaties wordt bomenplant met dit bestemmingsplan uiteraard mogelijk gemaakt.</p> <p>Het in het bestemmingsplan opnemen van de voorwaarde dat de bomen aan de De Boelelaan adequaat in stand moet worden gehouden is niet mogelijk binnen de werking van het bestemmingsplan als zijnde een ruimtelijk kader, nog afgezien van het feit dat deze bomen zich buiten het plangebied bevinden.</p>
s.	<p>Het mag niet meer voorkomen dat bomenplant onmogelijk wordt gemaakt door onvoldoende onderliggende aarde.</p>	<p>Teneinde groenvoorzieningen te kunnen realiseren is boven de voorziene gebouwde parkeervoorzieningen een deklaag voorgeschreven.</p>
t.	<p>Naast de uitstoot door het wegverkeer is er ook uitstoot door het luchtverkeer. Een totaalbeeld is niet beschikbaar.</p>	<p>De luchtkwaliteit wordt gemeten en berekend als zijnde een optelsom van alle betrokken factoren. Het wegverkeer speelt daarbij lokaal een belangrijke rol, maar in de achtergrondconcentraties die daarnaast aan de orde zijn wordt evenzeer de uitstoot van het luchtverkeer meegenomen.</p>
u.	<p>Wij zijn uitermate bezorgd over de externe veiligheid en pleiten daarom voor het opstellen en testen van een rampenplan.</p>	<p>Met betrekking tot de externe veiligheid is gedegen onderzoek uitgevoerd. De advisering van de brandweer die daarbij een belangrijke rol heeft gespeeld moet worden begrepen in het licht van de rampenbestrijdingsscenario's die in dit verband zijn opgesteld.</p>
v.	<p>Wij bepleiten beperking van het gebruik van de Nieuwe Meer voor koeling van de Zuidas. Wellicht kan in het plan worden opgenomen dat gebouwen zoveel mogelijk zelfvoorzienend dienen te zijn.</p>	<p>Koeling vanuit de Nieuwe Meer is alleen aan de orde voor het Zuidas gebied. Overigens is de wijze van koelen geen ruimtelijke kwestie maar een milieutechnische kwestie. Om die reden wordt e.e.a. niet geregeld in het bestemmingsplan maar langs de weg van de milieuvergunning.</p> <p>Ook het al dan niet zelfvoorzienend zijn is</p>

		een geen ruimtelijk relevant aspect en is daarom, zo men op dit punt al voorwaarden wil opleggen, niet opgenomen in het bestemmingsplan.
w.	Het zou fijn zijn als er niet nog meer waterberging in Buitenveldert zou hoeven plaatsvinden als gevolg van de versterking van de Zuidas, omdat deze ten koste gaat van onze flora en fauna. Wellicht kan in het plan worden opgenomen dat gezorgd dient te worden voor waterberging op eigen terrein via de De Boelegracht, en zo nodig via nog een gracht langs de Beethovenstraat, of op een alternatieve wijze.	Zoals in de waterparagraaf beschreven voorziet Gershwin door de realisatie van de De Boelegracht in de benodigde watercompensatie.

Adressant 6 Bewonersplatform Zuidas

<u>a.</u>	Wij maken bezwaar tegen het ter inzage leggen in de zomervakantieperiode, Omdat hierdoor zorgvuldige inspraak bemoeilijkt wordt.	Vooropgesteld moet worden dat er geen wettelijke beperking in relatie tot het ter inzage leggen in de zomervakantieperiode bestaat. De gewenste voortgang van de plannen staat het daarnaast niet toe dat een periode van meerdere weken wordt gewacht met de verdere procedure. Daar komt nog bij dat de wettelijke termijn van zes weken betekent dat er toch behoorlijke ruimte wordt gegeven om een reactie op te stellen en in te dienen.
<u>b.</u>	In paragraaf 3.4.1 van de toelichting wordt melding gemaakt van een reservering voor een derde afslag van de A10. Naar onze mening is inmiddels definitief afgezien van de derde afslag, omdat deze de doorstroming van het verkeer eerder zou belemmeren dan bevorderen.	De betreffende passage in de toelichting verwijst naar de vorige structuurvisie. In de nu geldende structuurvisie is de betreffende afslag inderdaad niet opgenomen. De betreffende passage is aangepast, met dien verstande dat de nieuwe tekst betrekking heeft op de nu geldende structuurvisie.
<u>c.</u>	Ondergronds parkeren verdient de voorkeur boven bovengronds parkeren in de hoogbouw.	Zie onze reactie onder c van adressant 1.
<u>d.</u>	De berekening van het aantal parkeerplaatsen klopt niet. In de	De berekening is aangepast.

	<p>toelichting (pag. 35) wordt het aantal parkeerplaatsen voor woningen berekend als 1 per 100 m² bvo. Uitgaande van de vermelde 165.450 m² zou dit aantal 1654 plaatsen moeten zijn. De optelsom is op zich al onjuist en zou 2422 moeten bedragen, maar met de correctie voor de woningen zouden dit 2431 plaatsen moeten zijn.</p>	
<u>e.</u>	<p>Genoemd wordt dat er in 2012 een besluit genomen zal worden over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Hierbij moet vermeld worden dat er ook een besluit genomen moet worden over de toekomst van sneltram 51.</p>	<p>Een eventueel besluit over de toekomst van sneltram 51 houdt niet noodzakelijk verband met de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.</p>
<u>f.</u>	<p>De tramlijnen 16 en 24 hebben hun eindhalte aan de grens van Gershwin en niet in het gebied. We hebben al eerder gepleit voor het doortrekken van deze tramlijnen naar Station Zuid.</p>	<p>Ook het verlengen van de tramlijnen 16 en 24 volgt niet noodzakelijkerwijs uit de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan. Wellicht dat dit in de toekomst nog aan de orde komt. In dat geval zal daarvoor een aparte procedure worden doorlopen.</p>
<u>g.</u>	<p>Om de bereikbaarheid van dit gebied te waarborgen en stagnaties elders in Zuid en Zuidas te voorkómen onderstrepen wij het belang om tijdig maatregelen te nemen om de gesignaleerde knelpunten op te lossen.</p>	<p>In de verkeersstudie Zuidas Flanken 2011 is een aantal knelpunten voorzien die optreden mede als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas. Voor de aanpak van deze knelpunten is een Actieplan opgesteld, die is op 14 juli vastgesteld door de gemeenteraad.</p>
<u>h.</u>	<p>Wij stellen voor in het bestemmingsplan op te nemen dat adequate maatregelen tegen windhinder genomen moeten worden.</p>	<p>Concrete maatregelen op het gebied van windhinder zijn in de fase van het vaststellen van dit bestemmingsplan nog niet voor te schrijven. Eventueel te nemen maatregelen houden verband met de exacte vormgeving van de te realiseren gebouwen. Pas op het moment dat hierover duidelijkheid bestaat kunnen nadere eisen worden gesteld. Daarom geeft het bestemmingsplan ook geen concrete voorwaarden aan maar wel de mogelijkheid voor het college van B en W om nadere eisen te stellen in de fase dat een omgevingsvergunning wordt aangevraagd.</p>

Amsterdam 22 augustus 2011


Aan de raad van de gemeente Amsterdam
Amstel I
Amsterdam

BESTEMMINGSPLAN GERSHWIN

Bij deze mijn zienswijze over het bestemmingsplan Gershwin, ook dit plan is voor een gewone internetgebruikers nauwelijks digitaal toegankelijk. Het zou de gemeente Amsterdam sieren als de digitale openbaarheid ruimer wordt opgevat en niet beperkt blijft tot handige gebruikers met bijzondere programma's.

De raad heeft besloten om de parkeeromvang in de Zuidas te verminderen. Vastgesteld kan worden dat dit plan dit besluit negeert. Dit klemt temeer daar aan aanliggende gebied Mahler een overmaat aan parkeerruimte bevat, veel meer zelfs dan de geldende parkeernormen, dus zonder genoemde vermindering en mede bedoeld voor de omliggende gebieden zoals het huidige plangebied.

In sommige gebieden wordt bovengronds gebouwd parkeren toegestaan en op een enkele plek is alleen maar bovengronds parkeren alleen maar toegestaan. Feitelijk is daar ondergronds parkeren niet toegestaan! Nergens wordt deze keuze gemotiveerd, derhalve is deze keuze onzorgvuldig. Bij deze het verzoek deze bovengronds parkeren te schrappen en zonodig ondergronds parkeren toe te voegen. Anders dient art. 16.5a als verwarrend geschrapt te worden.

De bestemming Verkeer-2 staat geen autoverkeer toe, maar wel in- en uitritten van parkeerkelders. Dat is onderling stijdig, dus het verzoek deze in- en uitritten te schrappen.

Tot voor kort was er een directe verbinding tussen de Willem van Weldammelaan en de Mahlerlaan. Voor voetgangers en fietsers dient deze verbinding behouden te blijven en een brug over het Boelekanaal dient toegevoegd te worden om deze verbindingen te behouden.

De bij het bestemmingsplan behoorde onderzoeken betreffen slechts een een deel van het plan, zijn onvolledig en derhalve onbruikbaar, overeenkomstig de uitspraak van de bestuursrechter:

“Onder de autonome ontwikkeling dient te worden verstaan de ontwikkeling van het gebied zonder de verwezenlijking van het bestemmingsplan”

vriendelijke groet



Bestuursdienst Amsterdam
Directie : 12. Griffie
Datum in : 21-08-2011
Reg. nr. : 2011/5515
Class. nr. : 1.731.212
Beh. ambt. : D20.
van BM/Weth.:
<input type="checkbox"/> ter kennisname
<input checked="" type="checkbox"/> ter verdere beh.
<input type="checkbox"/> om advies
<input type="checkbox"/> Marijke
<input type="checkbox"/> Godschalk
datum verz.: 21/8 '11
naar DIV dd.:

Gemeente Amsterdam
t.a.v. de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Amsterdam, 29 augustus 2011
Ons kenmerk: KW/21330

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Gershwin

Geachte Raad,

Ondernemersvereniging ORAM is verheugd dat het bestemmingsplan Gershwin de verdere ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen op de Zuidas mogelijk maakt. Naar onze tevredenheid wordt daarbij tevens de nodige flexibiliteit opgenomen om wijzigingen in gebruik en ten aanzien van de bebouwing mogelijk te maken mocht hiertoe in de toekomst aanleiding zijn. Hiermee kan de verdere ontwikkeling van de Zuidas adequaat afgestemd worden met de economische conjunctuur van de komende decennia.

Voor de verdere ontwikkeling van het deelgebied Gershwin vinden wij de volgende punten van belang:

1. ORAM maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de Zuidas. In onze zienswijze op de MER Flanken hebben we deze zorgen geuit. Met name de aannames ten aanzien van de modal split vinden wij te optimistisch over een hoog aandeel van het openbaar vervoer (zie hiervoor onze zienswijze met kenmerk KW/21130).

Met het opstellen van de Gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas heeft de gemeente gehoor gegeven aan onze oproep om verschillende scenario's te bestuderen waarbij de modal split minder gunstig uitvalt richting het openbaar vervoer. De conclusies van het rapport geven aan dat indien wordt uitgegaan van het cumulatieve scenario (maximaal extra autoverkeer) het wegennet in het stadsdeel ontoereikend is. De flexibiliteit die getroffen is in het Ontwerpbestemmingsplan Gershwin ten aanzien van gebruik en bebouwing is daarom ook wenselijk voor het wegennet. Ook daar zou in de toekomst een andere invulling mogelijk moeten zijn, indien de omstandigheden daar aanleiding toe geven.

ORAM maakt bezwaar tegen de inflexibiliteit op gebied van de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur. In het Ontwerpbestemmingsplan Gershwin wordt de modal split nogmaals aangehaald en wordt verondersteld dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken op de verkeersbelasting binnen het onderhavige plangebied beperkt is. Het effect op de verkeersbelasting kan echter anders uitvallen, indien de modal split wijzigt. Wij pleiten dan ook voor een continue monitoring van de daadwerkelijke verkeersstromen op de Zuidas in vergelijking met de voorspellingen van het model en flexibiliteit

in de infrastructuur, waarbij afstemming plaats vindt tussen model en werkelijkheid. Met als doel anticiperen op een voldoende en adequate infrastructuur in de Zuidas

2. Een ander punt van zorg die de bereikbaarheid van Zuidas en in het bijzonder het deelgebied Gershwin raakt, is de beschikbare hoeveelheid parkeerplaatsen., als gevolg van de gehanteerde parkeernorm. Eén plaats per 250 m² b.v.o. kantoor betekent bij 63.770 m² b.v.o. aan kantoorruimte en met gemiddeld 19 m² b.v.o. per werknemer (bron: www.zuidas.nl/feiten) dat 1 op de 13 medewerkers een parkeerplaats kan krijgen.

De Gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas onderschrijft onze zorg dat deze norm strikt is. In dit rapport staat beschreven dat de gebruikers van de Zuidas bij extra autogebruik tegen de parkeercapaciteit zullen aanlopen. Dit geldt met name voor de deelgebieden Mahler/Gershwin. De verwachting is dat de gebruikers gaan uitwijken naar andere gebieden binnen het stadsdeel, omdat de naburige parkeervoorzieningen in de Zuidas (ten zuiden van de A10) ook vollopen. Bij een gebrek aan parkeerplaatsen ontstaan extra verkeersbewegingen in het gebied door rondrijdende voertuigen, wat ten koste gaat van de bereikbaarheid.

De Zuidas moet een internationaal concurrerend werk- en woonmilieu bieden. De parkeernorm moet aan deze ambitie ondergeschikt zijn en aangepast kunnen worden als hierdoor de concurrentiepositie wordt aangetast. Het bestemmingsplan moet ook hiervoor de benodigde flexibiliteit bieden. Wij maken bezwaar tegen de rigide toepassing van de parkeernorm in het deelgebied Gershwin.

3. Het Ontwerpbestemmingsplan Gershwin gaat uit van sterk gedifferentieerde woonprogramma's, die zijn gebaseerd op het principe van de gemengde stad, waarin uiteenlopende leefstijlen en doelgroepen zich thuis voelen. Om van de Zuidas een ongedeelde stadswijk te maken, heeft de gemeente bepaald dat dertig procent van de nieuwe woningen blijvend in de sociale huursector moet vallen.

De Zuidas is de toplocatie van Amsterdam als het gaat om een internationaal zakencentrum en een hoogwaardig woonmilieu. Dit internationale woon- en werkklimaat is niet alleen aantrekkelijk voor expats maar ook voor bedrijven omdat de Metropool Amsterdam een groot potentieel heeft aan hoogopgeleide en meertalige werknemers. Hiermee onderscheidt de Zuidas zich van de rest van Amsterdam. Wij maken bezwaar tegen de rigide toepassing van de dertig procent sociale huur in het deelgebied Gershwin.

Ondernemersvereniging ORAM ziet in de Zuidas de hoogwaardige kantorenlocatie van Amsterdam. Een goede bereikbaarheid en kwalitatief hoogwaardige uitstraling is van essentieel belang om de doelgroep van (inter)nationale hoofdkantoren aan te trekken. Tot slot willen wij van deze zienswijze gebruik maken om de gemeente te attenderen op het feit dat de uitstraling van het deelgebied Gershwin beperkt wordt door het slechte onderhoud van de lege kavels. Dit is ook een doorn in het oog van de reeds gevestigde bedrijven. Wij verzoeken de gemeente dan ook de leegstaande kavels te onderhouden, met name aan de westkant van het plangebied tegen over het SOM gebouw.

Met vriendelijke groet,

Jack Steijn
directeur

HOUTHOFF BURUMAPostbus 75505, 1070 AM Amsterdam
Gustav Mahlerplein 50, Amsterdam

Tevens per fax 020 552 7777
Gemeenteraad van Amsterdam
p/a Dienst Ruimtelijke Ordening
T.a.v. directeur H. Tijn
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

M.C. Brans
Advocaat
T 020 - 605 63 04
F 020 - 605 67 15
m.brans@houthoff.com

Amsterdam, 31 augustus 2011
Onze ref: 230001887/7140372.2

ZIENSWIJZE

Geachte Raad,

Louter ter bewaring van haar rechten in deze heeft cliënte, de stichting Philips Pensioenfonds ("PPF"), mij verzocht om namens haar een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan "Gershwin" ("**Ontwerpbestemmingsplan**").

Hierbij maak ik tijdig van die gelegenheid gebruik.

PPF is eigenaar van de kantoortoren (in het Ontwerpbestemmingsplan bestemd als: "**Gemengd-2**") samen met de ondergelegen parkeergarage en de warmte/koudeopslag installatie. Daarnaast is PPF gedeeltelijk eigenaar van de woontoren (in het Ontwerpbestemmingsplan bestemd als: "**Wonen-4**") en de ondergelegen bewonersparkeergarage voor zover het de niet verkochte woningen en parkeerplaatsen betreft. Alle maken deel uit van het project Amsterdam Symphony ("**Symphony**"). Het tevens daartoe behorende hotel heeft PPF inmiddels verkocht. Als hierna aan Symphony wordt gerefereerd beperkt PPF zich dan ook tot de delen van Symphony waarvan zij eigenaar is.

Ten aanzien van de toelichting

§ 2.4: Symphony is door middel van een groot aantal vrijstellingen planologisch mogelijk gemaakt, dit blijkt niet uit de tekst.

§ 4.3: de aangegeven bouwhoogte van de plintzone in bouwlagen komt niet overeen met de huidige vormgeving/architectuur van Symphony welke een bouwhoogte heeft van twee bouwlagen overeenkomend met circa 8 meter vanaf maaiveld.

§ 4.4: de Gerswhinlaan zou verkeersluw (moeten) zijn, uit de schriftelijke plankaart is echter niet af te leiden dat die niet wordt aangesloten op de Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat.

Daarvoor is ter plaatse van die kruisingen de bestemming Verkeer-2, die autoverkeer onmogelijk maakt, nodig. Eventueel zal ook de plankaart naar aanleiding hiervan dienen te worden aangepast.

§ 4.5, onder "werken": aanpassing van de bouwkundige condities ten behoeve van andere gebruikers of functies is niet van toepassing op bestaande situaties; dat zal hier duidelijk(er) naar voren dienen te komen.

§ 5.5, "fietsparkeren": datzelfde geldt voor het realiseren van fietsparkeerplaatsen, dat is opnieuw niet van toepassing op bestaande situaties, wat ook uit de toelichting zou moeten blijken. Daarnaast gaat die veel verder dan de eisen die in dit verband in het Bouwbesluit worden gesteld. Onduidelijk is dan ook waarop deze eisen zijn gebaseerd.

"Autoparkeren", uit de tekst valt onvoldoende op te maken dat het hier gaat om een algemene norm, en geen rigide maximumnorm, waarbij afhankelijk van de specifieke voorzieningen maatwerk wordt toegepast zoals even verder ten aanzien van Symphony ook is doorgevoerd

§ 12.1.4: de illustratie van de afwaterende gevels wekt verwarring; alle wateren af op het maaiveld van de openbare ruimte, de overige op het binnengebied of de bestemming "Tuin". Bedoelde afbeelding dient daarom dienovereenkomstig te worden verduidelijkt.

§ 17.5: voor de woontoren is de gegeven bestemmingsflexibiliteit van het kunnen realiseren van publiekgerichte voorzieningen zoals detailhandel, etc. boven de huidige plintzone niet wenselijk (zie ook art. 14.5).

Voorts is er geprobeerd de eerste verdieping van de woontoren verhuurd te krijgen voor een bestemming als onder 14.5 sub a genoemd, maar dat is in de praktijk ondanks alle marketing-/verhuurinspanningen tot nu niet haalbaar gebleken. Wel is een zeer duidelijke interesse gebleken voor een kantoorbestemming. PPF wil daarom dat ter plaatse van de eerste verdieping van de woontoren tevens de bestemming kantoor mogelijk wordt gemaakt. Erfpachtrechtelijk is de mogelijkheid om er vanaf 2014 kantoor van te maken ook opengesteld.

Ten aanzien van de voorschriften

Artikel 1.19: de definitie van bruto vloeroppervlakte (bvo) leidt mogelijk tot verwarring. Als alternatief zou gegeven de feitelijke werkwijze de volgende tekst kunnen gelden: "*De totale bruto vloeroppervlakte van de bouwlagen op en boven maaiveld*".

Artikel 4: PPF gaat ervan uit dat de fietsenberging zoals die nu op de begane grond is gerealiseerd en ook is vergund in het Ontwerpbestemmingsplan positief is ingepast.

Artikel 4.4: gelet op de inhoud van artikel 4.5 is het logisch dat artikel 4.4 sub b mede maatschappelijke dienstverlening omvat.

Artikel 9.3: PPF vindt het wenselijk dat de mogelijkheid bestaat om horecavoorzieningen in de vorm van terrassen bij de aanwezige horecabedrijven tevens op het plein te kunnen realiseren.

Artikel 14.4: de bestaande woontoren kent vanaf een hoogte van 8 meter uitsluitend woningen. Als gezegd vindt PPF het minder wenselijk om daar bestemmingsflexibiliteit toe te staan. De

hoogte van de plint van 12 meter zou daarom dienen te worden teruggebracht naar 8 meter (zie ook opmerking bij § 4.3).

Artikel 14.5: idem; deze bestemmingsflexibiliteit vindt PPF minder wenselijk en dient daarom te vervallen (zie de opmerking bij § 17.5 hiervoor).

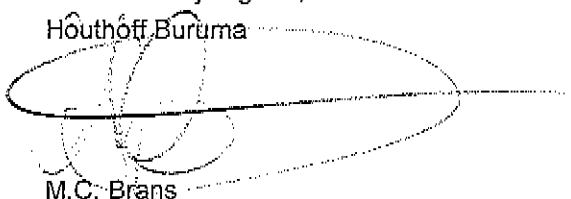
Artikel 24: deze parkeervoorzieningennormen dienen te worden aangepast in een algemene norm met de mogelijkheid tot maatwerk (zie de opmerking § 5.5).

Graag verzoek ik u met inachtneming van de hiervoor gegeven opmerkingen het definitieve bestemmingsplan dienovereenkomstig vast te stellen. Gelet op het constructieve overleg hierover in het voortraject met onder meer vertegenwoordigers van het Projectbureau Zuidas, heeft PPF het volle vertrouwen dat een en ander in orde komt. Als vanzelfsprekend is PPF graag bereid tot een nadere mondelinge toelichting of overleg, zij gaat er echter vanuit dat haar standpunt mede hiermee bij de gemeente genoegzaam bekend is.

Teneinde is verzekerd dat deze zienswijze u tijdig bereikt, zend ik u deze zowel per fax als per post.

Met vriendelijke groet,

Houthoff Buruma



M.C. Brans



World Trade Center Amsterdam

Member of the
World Trade Centers Association

AANGETEKEND MHR

EN PER TELEFAX VOORAF: 020 552 7777

Aan de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

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

Amsterdam, 31 augustus 2011

Betreft: zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Gershwin

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex aan de Zuidas te Amsterdam dien ik zienswijzen in op het met ingang van 21 juli 2011 voor een termijn van zes weken ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan Gershwin (hierna: OBP Gershwin). De zienswijzen worden derhalve tijdig ingediend.

Inleiding

1. Beheermaatschappij W.T.C. Amsterdam B.V. (hierna: WTC Amsterdam) voert het beheer over het WTC-complex en draagt er zorg voor dat het WTC-complex (inclusief de garage onder het Zuidplein) wordt verhuurd en verhuurbaar blijft, zodat het WTC-complex met dit oogmerk goed, ook voor haar huurders, kan (blijven) functioneren. WTC Amsterdam voert die functie uit namens de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex. Het WTC-complex bestaat uit de kantoorstorens A tot en met I en de bijbehorende parkeergarage onder het Zuidplein. Mede namens deze (zakelijk) gerechtigden worden onderstaande zienswijzen ingediend.
2. Het WTC-complex is één van de grootste kantoorgebouwen van Nederland als ook op de Zuidas met circa 125.000 m² aan verhuurbaar vloeroppervlak. Circa 350 bedrijven in het topsegment van de markt zijn in de het WTC-complex gehuisvest. Het WTC-complex is gelegen in het hart van de Zuidas in het midden tussen de afslag S108 en S109 (van de A10) aan de Strawinskylaan 1 te Amsterdam.
3. WTC Amsterdam juicht ontwikkelingen op de Zuidas toe voor zover die bij dragen aan een positieve ontwikkeling voor de (inter)nationale concurrentiepositie van Amsterdam en de Zuidas, maar heeft zorgen over de infrastructuur en de bereikbaarheid van haar panden in het hart van de Zuidas.



4. Het OBP Gershwin ziet volgens de toelichting op pagina 27 in het realiseren van de volgende voorzieningen:
1. *Minimaal 129.850 m2 wonen;*
 2. *Maximaal 63.770 m2 kantoren/bedrijven;*
 3. *Minimaal 31.150 m2 voorzieningen;*
 4. *Parkeerkelders met een gezamenlijke capaciteit van circa 2400 parkeerplaatsen (indicatieve berekening)."*
5. Uit pagina 10 en 11 van de toelichting blijkt dat ten behoeve van de volgende bestemmingsvlakken bouwvergunningen met vrijstellingen zijn verleend en/of bouwwerken reeds zijn gerealiseerd: Wonen-3, 4, 6, 8, 9 en 10, alsmede Gemengd-2 en 4. Dit betekent dat 10 van de 18 bestemmingsvlakken (zie plankaart) nog niet zijn vergund of zijn gerealiseerd. Het vigerende bestemmingsplan laat sportvelden en aan de oostzijde een parkeervoorziening toe (zie pagina 10/11 van de toelichting). Er is derhalve sprake van een ingrijpende bestemmingswijziging die moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing.
6. OBP Gershwin maakt deel uit van een veel grotere ontwikkeling voorzien op de Zuidas (Flanken en VU/VU mc). Voor beide ontwikkelingen is een Milieu Effect Rapport (hierna: MER) opgesteld, dat ook voor alle andere ontwikkelingen, zoals ook voor OBP Gershwin wordt gebruikt. Het MER Zuidas Flanken en VU/VU mc hebben een gemeenschappelijk verkeersrapport.
- Uit het MER Zuidas Flanken blijkt dat men voornemens is het volgende (aanzienlijke) bouwprogramma aan de Flanken op de Zuidas toe te voegen (waar Gershwin deel van uit maakt):
- Woningen: circa 697.000 m2;
- Kantoren/bedrijven: 635.000 m2 en
- Voorzieningen: circa 237.000 m2.¹
7. Het MER Zuidas Flanken en de daaraan ten grondslag liggende rapporten met betrekking tot de effecten voor het verkeer en infrastructuur zijn ook bij het OBP Gershwin gebruikt.
8. Ook bij het OBP Gershwin is het, net zoals bij het MER voor de totale ontwikkeling van de Zuidas, relevant dat de verkeersrapportages van realistische uitgangspunten uitgaan, derhalve volledig en correct zijn. Alleen dan kan ook met betrekking tot het OBP Gershwin (en opvolgende deelplannen op de Zuidas) juiste en correcte besluitvorming plaatsvinden.

¹ Zie blad 7 Deel B bij Mer Zuidas Flanken dd 25/1/2011



9. Al eerder uitte WTC Amsterdam haar grote zorg over de ontsluiting en de bereikbaarheid van het bestaande en te ontwikkelen onroerend goed op de Zuidas. Dit, vanwege het feit dat de Boelelaan, vooral komende vanaf en gaande naar de A10, de belangrijkste ontsluitingsweg is voor het autoverkeer op de Zuidas en nu al –feitelijk- geconstateerd moet worden dat met grote regelmaat stagnatie van het verkeer op de Zuidas optreedt en aan de orde is (overigens niet alleen op de Boelelaan). Met andere woorden: reeds op dit moment staat de bereikbaarheid van het centrumgebied onder druk.

Verkeersstudie Zuidas 2011, Gevoeligheidsanalyse en Actieplan infrastructuur

10. Redelijk recent en in aanvulling op de rapportages die ten grondslag liggen aan het MER Zuidas Flanken zijn de in het bovengenoemde kopje aangegeven additionele stukken met betrekking tot verkeer en infrastructuur door de gemeente Amsterdam opgesteld. Met deze stukken worden een aantal van de zorgen van WTC Amsterdam onderkend. WTC Amsterdam waardeert uiteraard deze inspanningen, maar constateert tegelijkertijd dat nog niet al haar fundamentele zorgen over de infrastructuur en de doorstroming van het verkeer op de Zuidas zijn weggenomen. Op deze drie rapporten wordt eerst in het onderstaande ingegaan om vervolgens conclusies te trekken voor het OBP Gershwin.

Allereerst volgen echter nog resterende opmerkingen over de gehanteerde uitgangspunten in de verkeersrapportages die ten grondslag lagen aan het MER Zuidas Flanken en die ook aan dit OBP Gershwin (en aan bovengenoemde drie aanvullende rapportages) ten grondslag zijn gelegd.

Onderliggende stukken OBP Gershwin mbt verkeer

11. WTC constateert dat aan een aantal van haar eerder geuite klachten tegemoet gekomen is. De volgende punten ontbreken echter ten onrechte nog in de aan het OBP Gershwin en de onderliggende MER Zuidas Flanken ten grondslag gelegde stukken aangaande verkeer:

A ten onrechte is in de Verkeersstudie 2010 door de gemeente Amsterdam alleen de avondspits als maatgevende periode gezien en is niet de nog belangrijkere ochtendspits in de Verkeersstudie verwerkt;

B een dynamisch Verkeersmodel waarbij ook de doorstroming en reistijd inzichtelijk is gemaakt om te komen tot het centrum van de Zuidas. Een dergelijk stuk kan niet worden gemist. Het is WTC bekend dat dit model op dit moment wordt opgezet. Het dient echter aan de ruimtelijke plannen en ook het OBP Gershwin ten grondslag te liggen;

C ten onrechte zijn er geen actuele verkeersgegevens in het Verkeersmodel 2010 gebruikt. Dit is relevant, nu ook in de drie bovengenoemde additionele rapporten van dit Verkeersmodel 2010 wordt uitgegaan.

12. Voorts is WTC van mening:

A dat het, net zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies voor richtlijnen van 7 juli 2010 aangaf, uiterst relevant is dat de modal split in de onderliggende Verkeersmodellen juist wordt



beschreven/ingevoerd, mede nu de Zuidas op dit moment al zwaar belast is.² In de Gevoeligheidsanalyse wordt met scenario 7 een reëler uitgangspunt voor de modal split gezien, met alle zorgelijke gevolgen van dien, waarover hieronder meer;

B. dat de ontwikkeling van de Flanken niet los kan worden gezien van de ontwikkelingen met betrekking tot het Zuidas Dok, hetgeen ook wordt bevestigd in de Verkeersstudie 2011, namelijk dat de bij alle varianten aanpassingen van de S108 en S109 (aan noord- en zuidzijde) noodzakelijk zijn, maar fysiek pas kunnen plaatsvinden indien de planontwikkeling met betrekking tot Zuidas Dok bekend is (is thans nog niet het geval).³

13. WTC Amsterdam verwijst verder nog naar het rapport van de door haar ingeschakelde deskundige Haskoning dat u een dezer dagen zal worden nagezonden.

Verkeersstudie Zuidas 2011

14. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 (hierna: VS 2011) wordt een update gegeven van het in het MER gehanteerde Verkeersmodel 2010 en is tevens de mobiliteitsontwikkeling op de Zuidas gezien zonder invoering van de kilometerheffing, nu de invoering daarvan niet waarschijnlijk is, aldus pagina 4 laatste alinea van dit stuk. Voor het overige zijn de uitgangspunten gehanteerd uit het Verkeersmodel 2010 (voor opmerkingen zie hierboven, punt 12 en 13).
15. Met het schrappen van de kilometerheffing zal –zo wordt gesteld- het autoverkeer in Amsterdam met gemiddeld 6% toenemen.⁴ In de VS 2011 is (met dus de oorspronkelijke en door WTC Amsterdam op juistheid betwiste uitgangspunten) een additionele groei van 5% met een doorkijk naar een toename van in totaal 10% van het autoverkeer op de Zuidas als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen gezien en beoordeeld.
16. Over de uitkomst wordt in de VS 2011 op pagina 6/7 samenvattend het volgende geconstateerd: in de Verkeersstudie 2010 zijn vijf kruispunten als knelpunten geïdentificeerd. Met 5% toename van het verkeer, komen er twee nieuwe knelpunten bij; als het verkeer niet 5, maar 10% zal toenemen komen er 5 in plaats van de oorspronkelijke 5 knelpunten bij.
17. Als belangrijkste knelpunten worden (ook in de Verkeersstudie 2010) gesignaleerd de op/afrif A10 S108 en de S109 en een tweetal kruispunten op de Boelelaan. De aanpak van de S108 en S109 is afhankelijk van de planontwikkeling van het Zuidas Dok en thans nog niet bekend.⁵ Tegelijkertijd worden bij deze conclusies terecht een aantal kanttekeningen gemaakt: (1) onderkend wordt dat de betrokken kruispunten "momenteel al redelijk vol zitten" en (2) de in dit rapport aangegeven oplossingen kennelijk alleen opgaan indien inderdaad investeringen in het OV volgen, de beperking in de parkeerplaatsen moeten doorgaan en overigens verder nog geen rekening is gehouden met de effecten van het Zuidas Dok.⁶

² Zie paragraaf 3.1 onder Verkeer en paragraaf 4.3 onder Verkeer en Vervoer, advies commissie m.e.r. d.d. 7 juli 2010

³ Zie pagina 55 Verkeersstudie 2011

⁴ Zie pagina 6 Verkeersstudie 2011

⁵ Zie pagina 7 Verkeersstudie 2011

⁶ Zie pagina 7/8 Verkeersstudie 2011

18. In hoofdstuk 8 worden oplossingsrichtingen van de knelpunten in het VS 2011 aangegeven. Als belangrijke maatregelen worden genoemd: stedelijk verkeersmanagement, waarbij het voornamelijk onduidelijk is op welke termijn de in paragraaf 8.3 genoemde maatregelen kunnen worden doorgevoerd. Het verbeteren van de doorstroming op de A10 wordt in paragraaf 8.3 ook genoemd. Dat is op zich correct, doch dan dienen wel eerst de knelpunten bij de S108 en S109 te zijn opgelost. Voorts vraagt WTC Amsterdam zich af of de oplossingsrichtingen genoemd op pagina 55 eerste alinea allemaal (kunnen) worden geëffectueerd én het gewenste effect hebben.

Gevoeligheidsanalyse Verkeersmodel Zuidas

19. Terecht zijn een aantal scenario's gezien omdat de oorspronkelijke inschatting van de toename van verkeer in de ogen van WTC Amsterdam ongeloofwaardig laag is (relatief zeer beperkte toename autoverkeer bij een enorme toename van het aantal m² bvo). Scenario 5 betreft het niet doorvoeren van de kilometerheffing en dat scenario is kennelijk inmiddels een feit (+ 6% autoverkeer). Scenario 6 ziet op een toename van het aantal inwoners en werknemers, mogelijk leidend tot een toename van autoverkeer met + 10%. Scenario 7 is een hele belangrijke en betreft een lager aandeel OV (modal split), leidend tot een mogelijke toename van + 40% autoverkeer. De Gevoeligheidsanalyse geeft zelf op pagina 37 aan dat het aandeel OV een *belangrijke en zeer bepalende variabele* is voor het autoverkeer van en naar de Zuidas die *grote impact* heeft op de verkeerssituatie in het stadsdeel.
20. WTC Amsterdam is kritisch met betrekking tot de gehanteerde modal split. In paragraaf 5.4.3 (pagina 41 van de Gevoeligheidsanalyse) wordt ook gesteld dat het aandeel OV in het Verkeersmodel (inderdaad) hoog is te noemen (59%). Met scenario 7 wordt in de Gevoeligheidsanalyse verondersteld dat het relatieve aandeel OV-gebruikers procentueel gelijk blijft aan dat van de huidige situatie: 49%. Terecht wordt op pagina 41 er vanuit gegaan dat niet kan worden uitgesloten dat ook na het operationeel worden van de Noord/Zuidlijn het aandeel OV niet dermate substantieel zal toenemen, zoals in het oorspronkelijke Verkeersmodel wordt verondersteld. Uitgaande van scenario 7 kan dit leiden tot een toename van +40% extra autoverkeer van en naar de Zuidas (zie pagina 26 Gevoeligheidsanalyse). WTC Amsterdam is van mening dat op dit punt ook de infrastructuur ten behoeve van de auto in en rondom Amsterdam in de Gevoeligheidsanalyse had moeten worden gezien en had moeten worden meegenomen. Immers, met het gebruik van de spitsstroken en de verbreding van de A1/A9 en A10 is en wordt op dit moment de infrastructuur rondom Amsterdam verbeterd, hetgeen tot meer verkeersbewegingen en minder OV-gebruik leidt.
21. De Gevoeligheidsanalyse concludeert in paragraaf 3.4.4 (pagina 27) dat, indien scenario 5 (geen kilometerheffing: reeds een feit), scenario 6 (meer bewoners en werknemers) en scenario 7 (lager aandeel OV: niet uit te sluiten) aan de orde zijn, het wegennet op de Zuidas het extra autoverkeer niet langer kan verwerken. Ook maatregelen zullen dan geen oplossingen meer kunnen bieden. Een dergelijk scenario dient te allen tijde worden voorkomen. De situatie met scenario 5 en 7 is (ten onrechte) niet gezien.
22. Tot slot merkt WTC Amsterdam op dat de conclusies uit het Verkeersmodel 2010 niet stroken met de werkelijkheid: op dit moment treedt er zeer frequent congestie op zowel in de ochtend



als avondspits. Het is voor een derde als WTC Amsterdam bijzonder lastig te verifiëren welke gegevens op welke wijze in het Verkeersmodel zijn verwerkt. Wel leidt WTC Amsterdam uit de huidige feitelijke situatie af dat uiterste voorzichtigheid met conclusies over de capaciteit van het huidige wegennet geboden is. Hetzelfde geldt voor de aannames ten aanzien van de modal split (zie hierboven). Te allen tijde moet worden voorkomen dat het verkeer niet langer door de infrastructuur op de Zuidas kan worden verwerkt.

Actieplan weginfrastructuur Zuidas Flanken

23. Het Actieplan weginfrastructuur ("Actieplan") lag overigens alleen in concept (gedateerd op 17 mei 2011) ter visie. In de vergadering van de gemeenteraad van 13/14 juli 2011 is als agendapunt 35 het Actieplan (onduidelijk welke versie) vastgesteld en is door de gemeenteraad verder kennis genomen van de VS 2011 en de Gevoeligheidsanalyse. Het Actieplan stelt op pagina 3 dat daarbij de knelpunten uit de VS 2011 worden aangepakt. Met dit Actieplan worden acht knelpunten (sommige op termijn) aangepakt.
24. WTC constateert dat alleen de in dit stuk genoemde maatregel (3) en (4) (op pagina 10 en 11) zijn meegenomen in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier en de financiering onderdeel uitmaakt van de grondexploitatie Kenniskwartier (en de uitvoerbaarheid van die maatregelen zijn geborgd). De overige knelpunten vergen vaak een aanzienlijke investering (er worden regelmatig bedragen van rond de 1,2 mio ex BTW per knelpunt genoemd), terwijl ook belangrijke aanpassingen aan de S108 en S109 (Zuid en Noordzijde) volgens de VS 2011 fysiek niet kunnen worden doorgevoerd, want afhankelijk zou zijn van de planvorming van het Zuidas Dok (thans nog niet bekend). Over de financiering moeten kennelijk nog afspraken met RWS worden gemaakt, zo blijkt uit het Actieplan.
25. WTC Amsterdam vraagt zich dan ook af of met vaststelling door de gemeenteraad van dit Actieplan (nog los van de vraag of het hierbij gaat om het concept van 17 mei 2011) (1) een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot het oplossen van de knelpunten voor de Zuidas en het OBP Gershwin is geborgd. Voorts (2) bestaat er geen verplichting voor de gemeente Amsterdam om uitvoering te geven aan dit Actieplan. Tot slot vraagt WTC Amsterdam zich af of (3) met de oplossingen zoals aangegeven in dit Actieplan de doorstroming van het verkeer op de Zuidas goed is en zo ja, voor hoelang.

Deelconclusie verkeer voor OBP Gershwin

26. WTC is van mening dat de gemeente Amsterdam (nog steeds) ook in de VS 2011 van te optimistische cijfers uitgaat. Met andere woorden: de gemeente Amsterdam veronderstelt dat het autoverkeer op de Zuidas relatief beperkt zal toenemen ook met toevoeging van een enorme hoeveelheid m² bvo aan bouwvolume. Dat is een zeer risicovolle aanname, met name nu ook uit het VS 2011 blijkt dat met het (zelfs beperkt) "draaien aan de knoppen", bijvoorbeeld als gevolg van het inderdaad niet doorvoeren van de kilometerheffing direct meer knelpunten ontstaan. Ook mag de constatering van de huidige frequente congestie op het wegennet niet worden genegeerd.
27. De Gevoeligheidsanalyse geeft aan dat, indien andere uitgangspunten ook te optimistisch zijn



ingeschat, het zelfs kan leiden tot een scenario dat het wegennet de toename van het autoverkeer niet aan kan. Hiervoor vreest WTC Amsterdam en dit scenario moet te allen tijde worden voorkomen. Verder ontbreekt in de Gevoeligheidsanalyse in het kader van de beoordeling van de modal split een onderzoek naar de (verbeterde) infrastructuur rondom Amsterdam, waardoor de automobiliteit kan gaan toenemen.

28. In het Actieplan worden acties beschreven om 8-tal knelpunten te ondervangen. De (tijdige) uitvoerbaarheid lijkt nog niet geborgd terwijl het voor WTC Amsterdam ook niet duidelijk is of met de beschreven oplossingen de knelpunten daadwerkelijk (en voor welke termijn) worden opgelost en van een goede doorstroming sprake is.
29. WTC Amsterdam is zich bewust van de complexiteit van de problematiek. De infrastructurele problemen moeten echter niet worden onderschat. Met het vaststellen van bestemmingsplannen zoals het OBP Gershwin worden aanzienlijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt en moeten bouwvergunningen worden verleend indien deze passen in het van kracht zijnde bestemmingsplan.

OBP Gershwin

30. Gershwin is het 1^e bestemmingsplan dat met de MER Zuidas Flanken als onderlegger een *aanzienlijk toename* van m2 bvo mogelijk maakt. Als het gaat om verkeer is de onderbouwing, zie toelichting in paragraaf 5.6 (pagina 34 tot en met 37) van het OBP Gershwin niet duidelijk. Verder gaat de toelichting op pagina 35 van het OBP Gershwin naar mening van WTC Amsterdam uit van het weinig realistische (algemene) uitgangspunt dat de groei van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen op de Zuidas, waaronder Gershwin, relatief beperkt zal zijn. Volgens de toelichting wordt dit enerzijds verklaard door forse investeringen in het OV (onder meer door opening van de Hanzelijn, de Noord Zuidlijn en OV Saal) en door restrictief beleid ten aanzien van de auto en het beperken van het aantal parkeerplaatsen door het hanteren van een strenge parkeernorm en het invoeren van prijsbeleid voor het parkeren volgens de toelichting.
31. WTC Amsterdam betwijfelt of aan die randvoorwaarden kan worden voldaan. Het betreffen de randvoorwaarden die op pag 7/8 van de VS 2011 ook als uitdrukkelijke "kanttekening" zijn opgemerkt. WTC Amsterdam betwijfelt of die aannames realistisch zijn. Immers, goed OV is ook thans aanwezig maar desalniettemin kiezen ook op dit moment veel mensen nog voor de auto. Verder staan met de huidige economische situatie investeringen ook ten behoeve van OV onder druk. De gevolgen van verbeterde infrastructuur ten behoeve van de auto rondom Amsterdam zijn ten onrechte niet bezien. Voorts worden in het OBP Gershwin niet de in de Visie Zuidas gewenst geachte 20% reductie gerealiseerd, hetgeen voor de conclusie ten aanzien van het autoverkeer (mede) noodzakelijk is (zie punt 31 hierboven). Met andere woorden: WTC Amsterdam is van mening dat met dit 1^e bestemmingsplan dat een *aanzienlijke toename* in m2 bvo mogelijk maakt ook de trend ten behoeve van het door de gemeente Amsterdam primair voorziene (maar naar mening van WTC Amsterdam overigens weinig realistische) modal split moet worden bereikt. Daarvan is geen sprake zodat aan dit bestemmingsplan op het punt van verkeer en infrastructuur een *goede ruimtelijke onderbouwing* ontbreekt.



32. Verder is naar mening van WTC op pagina 37 van de toelichting in het OBP Gershwin onvoldoende is onderbouwd (1) dat met Gershwin de op pag 37 aangegeven 4 knelpunten aan de orde zijn (wellicht zijn dat er meer) en (2) dat deze (en evt andere) op pagina 37 in de toelichting aangegeven knelpunten die kennelijk ontstaan als het bouwvolume van Gershwin aan de Zuidas wordt toegevoegd tijdig en afdoende worden opgelost. Het oplossen van het knelpunt genoemd onder punt 4: de aansluitingen op de A10 (de S108 en S109) is immers afhankelijk van de planvorming met betrekking tot het Zuidas Dok. Voor opmerkingen over (de uitvoering van) het Actieplan verwijst WTC Amsterdam naar punt 25, 26 en 29. Nu met Gershwin een aanzienlijk bouwvolume aan de Flanken wordt toegevoegd (wat nog niet is vergund/ of is gerealiseerd) kunnen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan de hierboven geschetste knelpunten met betrekking tot het verkeer niet worden genegeerd (zie ook de deelconclusies zoals geformuleerd onder punt 27 t/m 30).

Parkeren

33. De Gevoeligheidsanalyse constateert op pagina 39 dat een (te) hoge parkeerdruk in de deelgebieden Gershwin en Mahler zal ontstaan in de scenario's met extra autoverkeer. Met achterblijvend OV-gebruik zullen er ook in het Kenniskwartier tekorten in de beschikbare parkeer capaciteit kunnen optreden. Dit betekent uitwijkgedrag en extra verkeersbewegingen in de zoektocht naar een parkeerplaats. Ook dat is ongewenst.

Gustav Mahlerlaan

34. Uit pagina 32 van de toelichting leidt WTC Amsterdam af dat Gershwin autoluw wordt en de ontsluiting op het hoofdwegennet plaatsvindt middels de G. Mahlerlaan. WTC Amsterdam kan zich daarin vinden. Het lijkt echter dat de Mahlerlaan de bestemming V-2 heeft. In dat geval moet aan de Mahlerlaan de bestemming V-1 worden toegekend (zie de planregels art 8 en 9) . Verder is WTC Amsterdam van mening dat de gehele Mahlerlaan in het plangebied moet worden betrokken en niet slechts 50 % daarvan (derhalve ook het noordwestelijke deel). Met een autoluw gebied zal de Gershwinlaan de bestemming V-2 moeten krijgen en niet V-1 zoals nu het geval.

WTC Amsterdam is van mening dat de drie nadere studies met betrekking tot Verkeer (VS 2011, Gevoeligheidsanalyse en het Actieplan) een zinvolle aanvulling zijn op de eerdere stukken die ten grondslag liggen aan het OBP Gershwin en het MER Zuidas Flanken. Deze stukken leggen de aandachtspunten (deels) goed bloot, maar zijn echter niet op alle punten afdoende om een grootschalige ontwikkeling op de Zuidas Flanken en VU/VU mc, waaronder ook Gershwin, ruimtelijk ordeningstechnisch (infrastructureel) te rechtvaardigen. De stukken geven aan dat niet kan worden uitgesloten dat met naar mening van WTC Amsterdam reële scenario's, het wegennet de belasting niet aan kan. Dat vindt WTC Amsterdam zeer zorglijk en niet acceptabel. Dit standpunt wordt ook bevestigd door onze deskundige Haskoning (rapportage volgt zoals gezegd een dezer dagen) Dit alles klemt temeer nu uit de stukken blijkt dat in de referentiesituatie (situatie d.d. heden) wordt uitgegaan van geen knelpunten, terwijl de infrastructuur al (te) zwaar belast is, hetgeen ook is bevestigd door de Commissie m.e.r. en dat ook thans feitelijk zo wordt ondervonden.

WTC verzoekt u dan ook het OBP Gershwin niet vast te stellen dan nadat het Verkeersmodel met de



juiste input van autobewegingen wordt voorzien, ook de ochtendspits wordt meegenomen, het dynamisch Verkeersmodel gereed is en de alle gevolgen ook van scenario 5 en 7 tezamen (zie Gevoeligheidsanalyse) worden gezien alsmede de infrastructuur ten behoeve van gemotoriseerd verkeer rondom Amsterdam in de bevindingen met betrekking tot de modal split worden betrokken.

Verder ontbreekt naar mening van WTC Amsterdam een analyse dat de in het Actieplan opgenomen voorzieningen tot een acceptabele situatie leiden en is onduidelijk hoe de uitvoering daarvan (met betrekking tot Gershwin) wordt geborgd. De bereikbaarheid van de Zuidas dient infrastructureel op orde te zijn

Met vriendelijke groet,
namens Beheermaatschappij W.T.C. Amsterdam B.V.,
Voor C. Huijg
Managing Director

D. Loos

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Loos', written over the printed name.



World Trade Center Amsterdam

Member of the
World Trade Centers Association

**AANGETEKEND MHR
EN PER TELEFAX VOORAF: 020 552 7777**

Aan de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
p/a de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

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

Amsterdam, 5 september 2011

Betreft: nazending deskundige rapportage Haskoning ivm ingediende zienswijzen op 31 augustus 2011 inzake ontwerpbestemmingsplan Gershwin

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens de zakelijk gerechtigden van het WTC-complex aan de Zuidas te Amsterdam diende ik op 31 augustus 2011 zienswijzen in op het met Ingang van 21 juli 2011 voor een termijn van zes weken ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan Gershwin (hierna: OBP Gershwin). In deze zienswijzen werd aangekondigd dat de deskundige rapportage van Haskoning, die onze zienswijzen ondersteunt, zou worden nagezonden.

Bijgaand treft u het rapport van Haskoning aan, met het verzoek deze in de reactie op onze zienswijzen mee te nemen.

Met vriendelijke groet,
Beheermaatschappij W.T.C. Amsterdam B.V.,


C. Huijg
Managing director

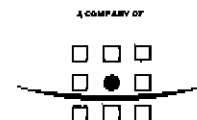
Bijlage: als genoemd

Contra expertise verkeersstudie Zuidas -de Flanken

Beheermaatschappij WTC Amsterdam BV

5 september 2011

Definitief



ROYAL HASKONING

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

Barbaroaastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
+31 (0)24 360 95 86 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

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

Verkorte documenttitel **Contra expertise Zuidas**
Status **Definitief**
Datum **5 september 2011**
Projectnummer **9W9574.A0**
Opdrachtgever **Beheermaatschappij WTC Amsterdam BV**
Referentie **9W9574.A0/R001/903821/NSA/Nijm**

Auteur(s) **Melvine Rulgrok, Marsk Vesely**

Collegiale toets **Ivo Beerens** *be MR*

Datum/paraaf *5/9.11*.....

Vrijgegeven door **Thijs de Bruijn** *of*

Datum/paraaf *5/9.11*.....



INHOUDSOPGAVE

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

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

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

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

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

1.2 Doel en onderzoeksvragen

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

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

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

1.3 Uitgangspunten

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

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

5. Zuidas Amsterdam Flanken – startnotitie m.e.r. (31 maart 2010);
6. reikwijdte en detailniveau MER Zuidas - Flanken (28 september 2010).
7. Zuidas de Flanken – Milieueffectrapportage deel A hoofdrapport (25 januari 2011);
8. nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West, Milieueffectrapport Zuidas de Flanken (10 mei 2011);
9. actieplan weginfrastructuur Zuidas Flanken (17 mei 2011);
10. achtergrondrapport verkeer, grijs milieu en water – deel B (25 januari 2011).

1.4 Werkwijze

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

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

Het onderstaande stappenplan is tijdens de literatuurstudie als leidraad gebruikt.

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

1.5 Leeswijzer

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

2 VERKEERSSTUDIE: INVLOEDSFACTOREN RITTEN PER MODALITEIT

2.1 Bouwprogramma en bereikbaarheidsprofiel Zuidas

2.1.1 Ontwikkeling bouwprogramma

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

Tabel 1: Bouwprogramma Zuidas 2007-2020

Periode	Woningen bvo (m2)	Kantoren bvo (m2)	Voorzieningen bvo (m2)
2007-2010	80180	145150	100362
2010-2015	294798	299130	232846
2015-2020	497143	336090	382222
2007-2020	872121	780370	715430

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

Tabel 2: Gerealiseerd bouwprogramma Zuidas tot 2007

Periode	Woningen bvo (m2)	Kantoren bvo (m2)	Voorzieningen bvo (m2)
Tot 2007	10000	504850	649638

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

2.1.2 Ontwikkeling infrastructuur

Autonetwerk

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

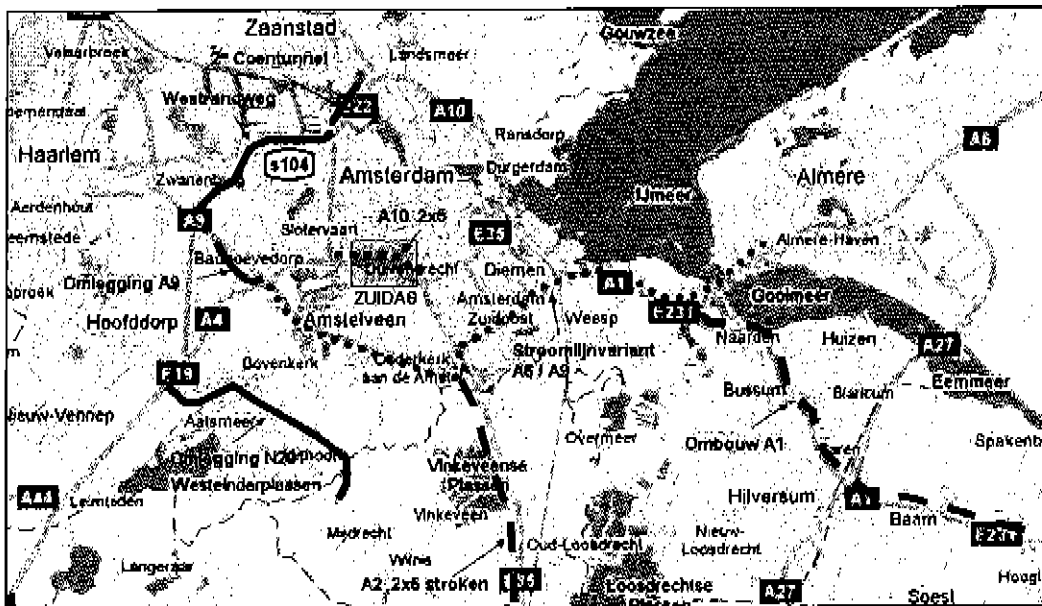
In de periode 2007 – 2010 is de capaciteit op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam aanzienlijk verruimd. Het aantal rijstroken ging van 3 naar 5 stroken per richting. Daardoor is de reistijd tussen Utrecht, het zuiden van het land en de Zuidas ingekort (geen congestie op de A2). In het rapport "Verkeersstudie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

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

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

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

Figuur 1: Ontwikkelingen weginfrastructuur 2007 - 2020



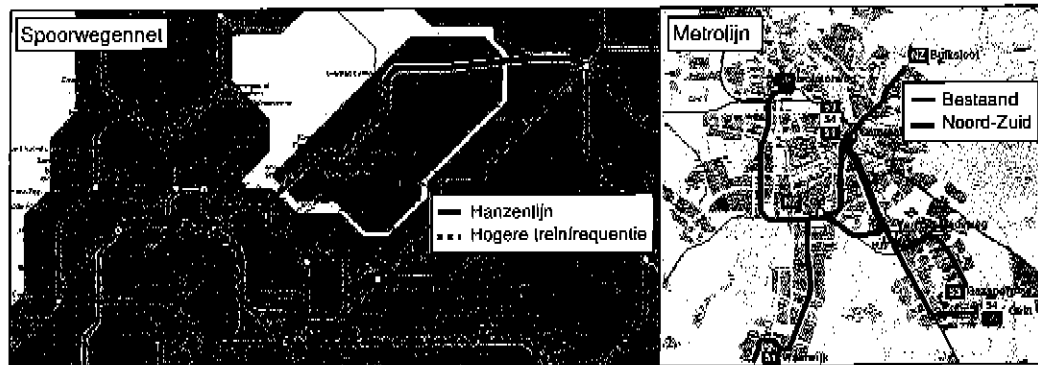
OV infrastructuur

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

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

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

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



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

Samenvattend

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

2.1.3 Ontwikkelingen infrastructuur en bouwprogramma in relatie tot verplaatsingen Zuidas

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

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

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

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

Tabel 3: Bouwprogramma en aantal ritten

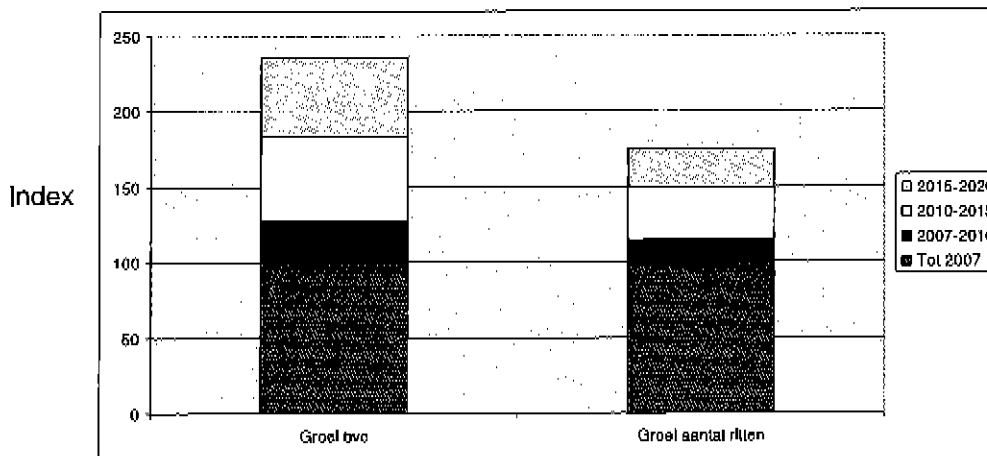
Periode	Woningen bvo (m2)	Kantoren bvo (m2)	Voorzieningen bvo (m2)	Totaal bvo bvo (m2)	Aantal ritten obv, model	Verhouding ritten / bvo
Tot 2007	10000	504650	648638	1164488	28250	0,02426
2007-2010	80180	145150	100362	325692	4250	0,01305
2010-2015	294798	299130	232846	826774	11000	0,01330
2015-2020	497143	336090	382222	1215455	12000	0,00987
Totaal	882121	1285220	1365066	3532409	55500	

Uit de laatste kolom van tabel 3 blijkt dat:

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

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

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



Samenvattend

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

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

2.2 Bouwprogramma en Infrastructurele ontwikkelingen in relatie tot modal split

2.2.1 Uitgangspunten verkeersmodel GemMod ten aanzien van invloedsfactoren Modal Split

Werking verkeersmodel GemMod algemeen

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Effect invloedsfactoren op Zuidas

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

Reistijd:

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

Kosten mobiliteit:

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

Tabel 3: Kostenontwikkeling 2000-2020 (geïndexeerd)

	2000	2007	2010	2015	2020
Openbaar vervoer	1,00	1,07	1,10	1,12	1,14
Auto	1,00	0,97	0,95	0,90	0,85

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

Autobezit:

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

Parkeerbeleid:

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

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

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

Samenvattend:

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

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

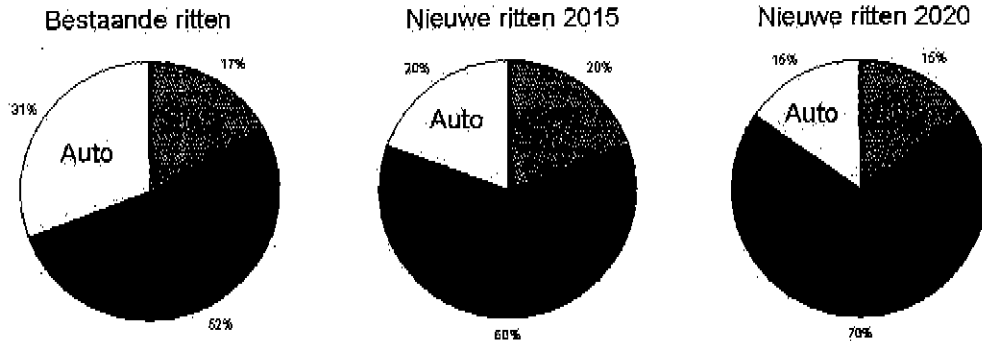
2.2.2 Huidige en toekomstige Modal Split op de Zuidas

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

Tabel 4: modal split Zuidas 2007-2020

Periode	Modal Split Zuidas		
	Auto	OV	Fiets
2007	34%	49%	18%
2010	31%	56%	17%
2015	28%	59%	17%
2020	24%	60%	16%

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

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

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

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

Tabel 5: Ritten/m² naar vervoerswijze voor bestaande en nieuwe ritten

Periode	Fiets		OV		Auto	
	bestaande ritten	nieuwe ritten	bestaande ritten	nieuwe ritten	bestaande ritten	nieuwe ritten
2010-2015	0,0037	0,0027	0,0114	0,0085	0,0067	0,0027
2015-2020	0,0037	0,0010	0,0114	0,0074	0,0067	0,0010
gemiddelde 2010-2020	0,0037	0,0017	0,0114	0,0078	0,0067	0,0017
Procentuele verandering aantal ritten per m ² bestaand en nieuw		-54		-31		-74

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

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

Woninggebonden autoverplaatsingen

Het aantal berekende autoverplaatsingen dat door woningen in de Zuidas gegenereerd wordt is vergeleken met algemene ritgeneratie gegevens uit het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON). In zeer stedelijk gebied worden volgens het MON 0,067 autoverplaatsingen per persoon per dag aan gegenereerd. Dit zijn woninggebonden ritten. Met een gemiddelde woningbezetting van 1,7 komt het aantal autoverplaatsingen gemiddeld op 1,34 per woning per dag te liggen. Dit resulteert in 2,27 autoritten per woning per dag. Zeer stedelijk gebied kenmerkt zich door een laag autobezit en een beperkte autobereikbaarheid. Het gebruik van de auto ligt in deze gebieden volgens het MON het laagst. De Zuidas is zeer sterk stedelijk, toch is er sprake van een hoog autobezit en een goede bereikbaarheid met de auto. Het voor sterk stedelijk gebied berekende aantal autoritten zal voor de Zuidas dus gevoelsmatig eerder hoger dan lager liggen dan de 2,34 autoritten per woning per dag. Dit is overigens exclusief verkeer van bezoekers, post, aannemers, vuilnisophaal, politie etc.

Het Gemmod model berekend voor de 7.000 te realiseren woningen 1,960 autoritten in de avondspits. Er vanuit gaande dat circa 15% van de ritten in de avondspits wordt gemaakt worden er in de Zuidas 1,86 autoritten per etmaal per woning geproduceerd (inclusief verkeer van bezoekers, post, aannemers, vuilnisophaal, politie etc). Het betekent dat ondanks de goede autobereikbaarheid en het hoge aandeel autobezit, het aantal autoritten per woning op de Zuidas in 2020 18% lager ligt dan in het zeer sterk stedelijk gebied in 2010. Dit gaat in tegen de waarnemingen dat het autogebruik nog steeds een stijgende trend laat zien. Feitelijk is berekende afname nog groter omdat er geen correctie plaats heeft gevonden met het aantal ritten van bezoekend verkeer.

Samenvattend

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

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

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

2.2.3 Prijselasticiteit parkeren

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

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

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

Samenvattend

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

3 QUICKSCAN: KNELPUNTEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

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

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

Antwoord

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

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

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

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

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

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

Antwoord

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

Zowel in het Actieplan Weginfrastructuur als in de Gevoeligheidsanalyse verkeersmodel Zuidas staat niet duidelijk omschreven waar de gekozen groeipercentages van 5% en 10% op gebaseerd zijn. In de Verkeersstudie Zuidas 2011 wordt gesteld dat door het niet doorgaan van de kilometerheffing, het aandeel autoverplaatsingen in de totale modal split gemiddeld 6% hoger zal liggen. Uitgaande van een hoger aandeel autoverplaatsingen in de totale modal split, is het onze verwachting dat de groei van het verkeer in de Zuidas zelfs hoger dan 10% kan liggen. Deze verwachting is gebaseerd op het totale aantal Zuidas gerelateerde ritten (55.000 ritten [auto, fiets, OV] in de avondspitsperiode) en het aandeel autoverkeer op de Zuidas dat in de situatie zonder kilometerheffing, in 2020 30% kan bedragen. Uitgaande van het totale aantal Zuidas gerelateerde ritten en een aandeel auto van 30%, levert dit een toename van het aantal autoritten ten opzichte van 2010 van 66,5%. Dit houdt in dat het aantal autoritten als gevolg van het niet doorgaan van ABvM op de Zuidas niet 13.500 maar 16.600 zal bedragen.

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



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

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

4 QUICKSCAN: BESCHIKBAARHEID INFORMATIE

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

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

Antwoord

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

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

Antwoord

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



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

Antwoord

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

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

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

Antwoord 4

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

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

Vraag 5:

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

Antwoord

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

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

Vraag 6:

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

Antwoord

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

Samenvattend

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

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

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

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

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

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

5 EINDCONCLUSIES

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

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

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

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

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

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

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

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

Beantwoording hoofdvragen contra-expertise

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Commissie Ruimtelijke Ordening



De Gemeenteraad van Amsterdam

p/a/ Directeur DRO

Postbus 2758

1000 CT AMSTERDAM

A.J. Ernststraat 112

1082 LP Amsterdam

telefoon 020 644 99 36

woc.buitenveldert@worldonline.nl

www.wocbuitenveldert.nl

ING bank 67.88.16.212

KvK 41203272

Datum: 29 augustus 2011

Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Gershwin

Geachte Raadsleden,

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

Goede nota is genomen van het feit dat er een nieuw Ontwerpbestemmingsplan is gemaakt, aangezien het vorige door de Raad van State is vernietigd. Wij hebben de volgende aanmerkingen op de Toelichting.

Ad 1. De commissie bestrijdt dat de Zuidas uitstekend bereikbaar is op korte en middellange termijn. Zij verwacht tevens dat de Raad van State ook dit nieuwe plan zal vernietigen.

Ad 2. Het vigerende planologisch kader is het Bestemmingsplan Buitenveldert dat aangeeft dat het betreffende gebied is bestemd voor groen, sport en een parkeerterrein.

Ad 3. De volgende vigerende onderliggende stukken ontbreken: het Regionaal Verkeer en Vervoerplan 2009, de Verkeersvisie Zuidas 2011 en het Plan Schone Lucht voor Amsterdam. Stadsregio Amsterdam werkt sinds kort met de Mobiliteitsscan. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan conform aan te passen.

Ad 4. Het Groeifonds Groen, ter compensatie van verloren groen voor het grootstedelijk project Zuidas, is afgeschaft. In het ontwerpbestemmingsplan dient te worden opgenomen dat voldaan zal worden aan compensatie door een duidelijk en adequaat percentage voor openbaar groen op te nemen.

In het plan wordt slechts één brug over de Boeigracht genoemd. **Voor helling tussen Buitenveldert en Zuidas is meer nodig. Er dient met name een brug te worden aangelegd in het verlengde van de Willem van Weldammelaan voor de belangrijke langzaam verkeersroute vice versa Buitenveldert en Station Zuid.** De ligging van de pas veel later geplande woonblokken W5 en W10 zou moeten worden aangepast. Een derde brug dient te worden aangelegd in het verlengde van Asingaborg.

Op de plankaart staat slechts bij kavel 16 aangegeven dat daar een parkeergarage komt. De huidige parkeergarages aan de Leo Smitstraat staan niet aangegeven. Klopt het dat het aantal van 2400 parkeerplaatsen niet wordt overschreden als ook de gebieden V1, V2 en T voor ondergronds parkeren worden bestemd? Bovendien lijkt het ons een veiligheidsrisico dat de parkeergarages in Gershwin zo beperkt bereikbaar zijn. De Gershwinlaan dient voldoende breed te zijn. Bij de aankomende integrale verkeersstudie van de Mahlerlaan zien wij graag openbaar vervoer opgenomen, immers de Mahlerlaan heeft een zeer ruim profiel en zou de De Boeilelaan daarmee ontlasten.

Ad 5. Op de Buitenveldertselaan/Parnassusweg, de De Boelelaan en de Beethovenstraat en eigenlijk in het hele flankengebied staan dagelijks grote files. De verkeersintensiteit is drastisch toegenomen en de verkeersveiligheid drastisch verslechterd. **Minister Schultz hecht groot belang aan de bereikbaarheid van de Zuidas, maar dat kan gezien alle onzekerheden nog heel lang onder de maat blijven. Daarom heeft adequaat openbaar vervoer prioriteit.**

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan 2009 spreekt van een ondergronds station Buitenveldert. Voor de doorstroming en verkeersveiligheid op dit zeer drukke kruispunt is deze ligging absolute noodzaak, temeer indien er nog meer bus- en trambanen bijkomen.

Forenzen parkeren in Buitenveldert, een dagkaart is voor iedereen verkrijgbaar, belanghebbende parkeren voor bewoners grenzend aan Gershwin is nog steeds niet ingevoerd en een bezoekersregeling ontbreekt. Wat betreft parkeren willen Zuidas en Buitenveldert wel worden gescheiden.

Ad 6. Uit het MER blijkt dat alle alternatieven zeer negatief scoren op het aspect wegverkeerlawaaï. Dit komt met name door de ligging aan weerszijden van de A10. Het blijkt dat het percentage ernstig gehinderden bij alle modelvarianten 20-31% bedraagt. Bij een fors aantal bestaande woningen in Buitenveldert (ten zuiden van de De Boelelaan, tussen Buitenveldertselaan en de Van Leyenberghlaan en ter plaatse van de woningen aan de Krooswijkhof) is sprake van een toename van meer dan 1,5 dB.

Ad 7. Het ZuidasDok zal niet eerder gerealiseerd zijn dan in 2030. Naast alle geluidsoverlast door weg-, spoor- en vliegverkeer komt straks nog het geluid van de bouw van het Dok. De commissie pleit voor jaarlijkse metingen op de De Boelelaan en adequate maatregelen om overschrijding van de grenswaarden tegen te gaan. In een open en transparante communicatie met de bewoners. Nu worden hogere waarden veel te gemakkelijk toegestaan; bijvoorbeeld in Gershwin voor maximaal 1520 woningen!

Ad 8. Verwezen wordt naar de opmerkingen onder 2, 3 en 4. De luchtkwaliteit voldoet noch aan de Amsterdamse noch aan de Europese normen. Het is zeer betreurenswaardig dat zoveel terreinen (14 bouwenveloppen alleen al in Gershwin) braakliggen omdat veel bomen voortijdig zijn gekapt. Bomen die essentieel waren voor de kwaliteit van onze leefomgeving en gezondheid. In het ontwerpbestemmingsplan zou moeten worden opgenomen dat de bomen langs de De Boelelaan adequaat in stand moeten gehouden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook mag het niet meer voorkomen dat bomenplant onmogelijk wordt gemaakt door onvoldoende onderliggende aarde. Naast de uitstoot door wegverkeer is er ook uitstoot door luchtverkeer. Een totaalbeeld is niet beschikbaar.

Ad 9. Wij zijn uitermate bezorgd over de externe veiligheid en pleiten daarom voor het opstellen en testen van een rampenplan.

Ad 11. Wij bepleiten beperking van het gebruik van het Nieuwe Meer voor koeling van de Zuidas. Wellicht kan in het plan worden opgenomen dat gebouwen zoveel mogelijk zelfvoorzienend dienen te zijn.

Ad 12. Het zou fijn zijn indien er niet nog meer waterberging in Buitenveldert zou hoeven plaats te vinden als gevolg van de verstening van de Zuidas, omdat deze ten koste gaat van onze flora en fauna. Wellicht kan in het plan worden opgenomen dat gezorgd dient te worden voor waterberging op eigen terrein via de De Boelegracht, en zonodig via nog een gracht langs de Beethovenstraat, of op alternatieve wijze.

Wij danken u voor uw aandacht voor de belangen van Buitenveldert.

Met vriendelijke groet,

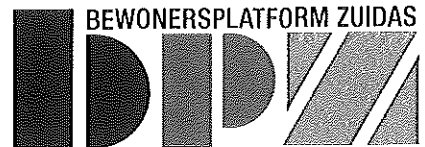
Commissie Ruimtelijke Ordening,

M. Disselhoff, voorzitter

C. Lammersen, lid

Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum:	6/9
rappeldatum:	
volgnr.	11-1785

Aan de Gemeenteraad van Amsterdam
via directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
postbus 2758
1000 CT Amsterdam



Bewonersplatform Zuidas
A.J. Ernststraat 112
1082 LP Amsterdam

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

Amsterdam, 1 september 2011

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Gershwin

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

De taal- en spelfouten suggereren dat de zorgvuldigheid opgeofferd is aan de haast.

GEMEENTELIJK BELEID

In paragraaf 3.4.1 op blz. 18 wordt melding gemaakt van een reservering voor een derde afslag van de A10. Naar onze mening is inmiddels definitief afgezien van de derde afslag, omdat deze de doorstroming van het verkeer eerder zou belemmeren dan bevorderen.

PARKEREN

Naar onze mening verdient ondergronds parkeren de voorkeur boven de op blz. 30 genoemde mogelijkheid tot bovengronds parkeren in de hoogbouw.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen klopt niet. Hierbij wordt kennelijk niet ten onrechte vermeld dat het totale aantal nog gecontroleerd moet worden. Op blz. 35 wordt het aantal parkeerplaatsen voor de woningen berekend als 1 per 100 m² bvo. Uitgaande van de vermelde 165.450 m² zou dit aantal 1654 plaatsen moeten zijn. De optelsom is op zich al onjuist en zou 2422 moeten bedragen, maar met de correctie voor de woningen zou dit 2431 plaatsen moeten zijn.

OPENBAAR VERVOER

De toekomst van het openbaar vervoer in dit deel van de stad is op dit moment nog niet duidelijk. Het gebied Gershwin is goed bereikbaar vanaf station Zuid. De vermelding van het metrostation Amstelveenseweg is voor dit gebied niet relevant. Genoemd wordt dat er in 2012 een besluit genomen zal worden over het doortrekken van de NZ-lijn. Hierbij moet vermeld worden dat er ook een besluit genomen moet worden over de toekomst van sneltram 51. De tramlijnen 16 en 24 hebben hun eindhalte aan de grens van Gershwin en niet in het gebied. We hebben al eerder gepleit voor het doortrekken van deze tramlijnen naar Station Zuid.

BEREIKBAARHEID

Om de bereikbaarheid van dit gebied te waarborgen en stagnaties elders in Zuid en Zuidas te voorkómen onderstrepen wij het belang om tijdig maatregelen te nemen om de gesignaleerde knelpunten op te lossen.

WINDHINDER

In paragraaf 14.2 wordt terecht gesteld dat windhinder verwacht kan worden bij deze hoogbouw. Wij stellen voor in het bestemmingsplan op te nemen dat adequate maatregelen tegen windhinder genomen moeten worden.

Met vriendelijke groet


D.J. F.M.M. Griffioen, voorzitter