



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Beantwoording zienswijzen concept Visie Zuidas 2015

Vastgesteld door de gemeenteraad op 5 oktober 2016

Colofon

Versie	definitief
Datum	oktober 2016
Status	geaccordeerd bij raadsbesluit d.d. 5 oktober 2016

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	5
1.1 Terinzagelegging en zienswijzen	5
1.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	5
1.3 Overleg met gemeentelijke partners	5
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 – algemene beantwoording zienswijzen	7
2.1 Zuidasdok	7
2.1.1 Inleiding	7
2.1.2 Openbaarvervoerterminal	7
2.1.3 Minervapassage	7
2.1.4 Brittenpassage	8
2.1.5 (Trein)sporen	8
2.1.6 Busstation	9
2.2 Leefbaarheid	9
2.2.1 Bouwhinder	9
2.2.2 Bouwhinder Zuidasdok	11
2.2.3 Communicatie en omgevingsmanagement	12
2.3 Daklaan	12
2.4 Verkeer en vervoer	13
2.4.1 Fietsverbindingen	13
2.4.2 Amstelveenlijn	13
2.4.3 Verkeersonderzoek	13
2.5 Groen en water	14
2.5.1 Groen	14
2.5.2 Water	14
Hoofdstuk 3 – individuele beantwoording zienswijzen	15
3.1 Belangenorganisaties, bewonersorganisaties en bestuursorganen	15
1. Zienswijze Stadsregio Amsterdam	15
2. Zienswijze Fietzersbond Amsterdam	16
3. Zienswijze Commissie Ruimtelijke Ordening van het Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert (WOCB)	20
4. Zienswijze Stichting Tuinstad Buitenveldert	23
5. Zienswijze Taskforce Bereikbaarheid Zuidas	27
6. Zienswijze Aktie comité Red de sneltram 51	29
7. Zienswijze Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties	30
8. Zienswijze Green Business Club Zuidas	31
9. Zienswijze Rover Regio Amsterdam en Rover Amstelland en Meerlanden	32
10. Zienswijze Bewonersplatform Zuidas	34

11.	Zienswijze Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg	39
3.2	Particulieren	39
12.	Zienswijze nummer 12	39
13.	Zienswijze nummer 13	40
14.	Zienswijze nummer 14	43
15.	Zienswijze nummer 15	49
16.	Zienswijze nummer 16	53
17.	Zienswijze nummer 17	57
18.	Zienswijze nummer 18	58
19.	Zienswijze nummer 19	64
20.	Zienswijze nummer 20	65
21.	Zienswijze nummer 21	69
3.3	Rechtspersonen en bedrijven	71
22.	Zienswijze Liander N.V.	71
23.	Zienswijze Eiger Amstelveen B.V., Planbureau Projecta Amstelveen II B.V., Planbureau Projecta-Amstelveen B.V., Netjes Beheer B.V.	72
24.	Zienswijze Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. (WTC).....	73
25.	Zienswijze Initiatiefgroep Zuidas Experience	77
26.	Zienswijze RAI Amsterdam Convention Centre.....	78
27.	Zienswijze Strawinskyhuis B.V.	79
28.	Zienswijze R.-K. Begraafplaats Buitenveldert	79
29.	Zienswijze VU medisch centrum (VUmc)	81
30.	Zienswijze Vrije Universiteit Amsterdam (VU)	82
31.	Zienswijze BP Europa SE – BP Nederland	83

Hoofdstuk 1

1.1 Terinzagelegging en zienswijzen

Deze Nota van Beantwoording bevat de reacties op de zienswijzen over het concept van de Visie Zuidas 2015. Van 15 januari 2016 tot en met 26 februari 2016 heeft het concept van de Visie Zuidas 2015 ter inzage gelegen. Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam (verder: college). In totaal zijn binnen de daartoe gestelde termijn 31 zienswijzen naar voren gebracht.

1.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Zoals hierboven aangegeven, heeft het concept van de Visie Zuidas 2015 ter inzage gelegen. De wijzigingen in het concept van de Visie Zuidas naar aanleiding van de zienswijzen, ambtshalve (tekstuele) wijzigingen, recente ontwikkelingen en wijzigingen naar aanleiding van de bestuurlijke behandeling van het concept van de Visie Zuidas, hebben geleid tot de definitieve Visie Zuidas: de Visie Zuidas 2016.

Indien een zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de Visie, is dit bij de desbetreffende zienswijze aangegeven. De wijzigingen betreffen zowel tekstuele aanpassingen als aanpassingen aan de kaarten. Voor een volledig overzicht van de aanpassingen wordt verwezen naar de raadsvoordracht ter behandeling van de Visie Zuidas in de gemeenteraadsvergadering van 17 september 2016.

1.3 Overleg met gemeentelijke partners

Tijdens de inspraakperiode zijn ook het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid en de Technische Adviescommissie van de Hoofdgroenstructuur (TAC) om advies gevraagd.

Het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid is gevraagd om een reactie te geven op het concept van de Visie Zuidas. Het advies van het stadsdeel heeft geleid tot twee wijzigingen in de definitieve versie. Het gaat om een wijziging ten aanzien van duurzaamheid/flexibiliteit en een wijziging ten aanzien van autoparkeren (langparkeren) in Buitenveldert.

De TAC heeft advies uitgebracht over de hoofdgroenstructuur. Naar aanleiding van het advies van de TAC is een aanvulling opgenomen in de definitieve versie van de Visie over de Hoofdgroenstructuur Amsterdam.

Voor een volledig overzicht van de aanpassingen naar aanleiding van de advisering wordt verwezen naar de raadsvoordracht ter behandeling van de Visie Zuidas in de gemeenteraadsvergadering van 17 september 2016.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een algemene reactie op onderwerpen die in de zienswijzen relatief vaak aan de orde komen:

- Zuidasdok (paragraaf 2.1);
- Leefbaarheid (paragraaf 2.2);
- Daklaan (paragraaf 2.3);
- Verkeer en vervoer (paragraaf 2.4);
- Groen en water (paragraaf 2.5).

Bij de individuele beantwoording van zienswijzen wordt voor deze onderwerpen naar de algemene reactie verwezen, waar nodig aangevuld met een specifieke reactie.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen individueel beantwoord. Hierbij wordt de volgende volgorde aangehouden:

- zienswijzen belangenorganisaties (paragraaf 3.1);
- zienswijzen particulieren (paragraaf 3.2);
- zienswijzen bedrijven/rechtspersonen (paragraaf 3.3).

Hoofdstuk 2 – algemene beantwoording zienswijzen

2.1 Zuidasdok

2.1.1 Inleiding

Om de noordelijke Randstad in de toekomst bereikbaar te houden en Zuidas verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied, wordt project Zuidasdok uitgevoerd. Besluitvorming over project Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie Zuidas. Met de vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld.

Op 18 maart 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) het tracébesluit Zuidasdok vastgesteld. Het tracébesluit omvat het verbreden van de A10 Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer tot knooppunt Amstel naar 2 x 6 rijstroken, het ontvlechten van het doorgaande en bestemmingsverkeer en het ondergronds brengen van de A10 ten hoogte van Zuidas (over een afstand van 1 kilometer).

Het bestemmingsplan Zuidasdok, dat 20 april 2016 unaniem door de gemeenteraad is vastgesteld, biedt het juridisch-planologisch kader voor het aanpassen van station Amsterdam Zuid naar een hoogwaardige openbaarvervoerterminal, zodat het de groei van het reizigersaantal in de toekomst aankan, inclusief inpassing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer. Ook voorziet het bestemmingsplan in de inrichting van de vrijgekomen openbare ruimte op de tunneldaken en een fiets- en faunapassage tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat.

In de hiernavolgende paragrafen wordt een aantal onderdelen van project Zuidasdok nader toegelicht.

2.1.2 Openbaarvervoerterminal

De ambitie van Zuidasdok is het realiseren van een openbaarvervoerknooppunt van internationale allure en met een hoog reizigerscomfort, waarbij het station als verbindende schakel in de stedelijke structuur is vormgegeven. Belangrijk in de vormgeving van het station is dat deze een uitstraling heeft die goed aansluit bij het internationale, zakelijke idioom en de geambieerde groene uitstraling van de omgeving. De identiteit van de omgeving van het station prevaleert boven het station als object. De hoogwaardige uitvoering van het station voegt zich in de omgeving. Kwaliteit en functionaliteit van het stationsgebouw en haar omgeving worden bereikt zonder het gebouw als een icoon te realiseren. De omgeving van Zuidas, de kwaliteit van de openbare ruimte en de naadloze overgang tussen de stationspassages en het openbaar gebied geven het station en het omliggende gebied de gewenste internationale allure.

2.1.3 Minervapassage

Met project Zuidasdok wordt de huidige Minervapassage verbreed. De Minervapassage is voor voetgangers een mogelijkheid om van de noord- naar de zuidzijde van het station te komen en zal bovendien ruimte bieden aan voorzieningen (horeca en detailhandel). De toekomstige Minervapassage is niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in-, uit-

en overstappende reizigers. Daarnaast is het qua verkeersafwikkeling niet wenselijk om op deze plek over het Zuidplein en Gustav Mahlerplein, door een drukke voetgangerspassage met daarbij de voorziene tramlijnen aan de zuidzijde, een fietsverbinding te maken. De veel gehoorde suggestie van een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuidelijke fietsroutes en is daardoor niet effectief. Wel wordt met project Zuidasdok een nieuwe langzaamverkeerverbinding (voetgangers en fietsers) tussen het Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 Zuid (Antonio Vivaldistraat) mogelijk gemaakt. De gemeente Amsterdam hecht bovendien veel waarde aan het fietscarré rondom het kerngebied, waardoor alle bestemmingen daarbinnen zonder verkeerslichten kunnen worden bereikt per fiets.

2.1.4 Brittenpassage

De Brittenpassage is de nieuwe passage in station Amsterdam Zuid ten westen van de Minervapassage en is bedoeld als ruimte voor overstappende reizigers. In tegenstelling tot de Minervapassage zal de Brittenpassage niet toegankelijk zijn zonder vervoersbewijs (OV-chipkaart).

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Zuidasdok op 20 april 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college wordt opgedragen om met de betrokken partijen te onderzoeken of de Brittenpassage openbaar toegankelijk kan worden.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de Brittenpassage niet voldoende ruimte biedt voor een passage zonder poortjes aan beide zijden. Er is fysiek onvoldoende ruimte in de Brittenpassage om het reisdomein en interwijkverkeer te scheiden (zoals in de Minervapassage wel gebeurt). Een dergelijke passage moet breder zijn en hiervoor is onvoldoende budget beschikbaar. Met de Minervapassage en de Parnassusweg zijn voldoende alternatieve noord-zuidroutes voor doorgaande voetgangers beschikbaar. Naar de huidige stand van zaken kan met een OV-chipkaart overigens wel door de Brittenpassage worden gelopen. Dit is kosteloos als binnen een uur de passage weer wordt verlaten. De verwachting is dat hiervoor in de toekomst klantvriendelijkere mogelijkheden worden ontwikkeld.

2.1.5 (Trein)sporen

Het ondergronds brengen van de (trein)sporen én de A10 Zuid is, samen met andere opties, in de verkenningsfase van Project Zuidasdok onderzocht. Uiteindelijk is besloten om een perspectief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel haalbaar is en een verdere doorgroei mogelijk maakt: alleen het ondergronds brengen van de A10 Zuid. Het ondergronds brengen van de sporen, evenals het uitbreiden van het aantal sporen, maakt dus geen onderdeel uit van de scope van project Zuidasdok, maar wordt met het huidige ontwerp in de toekomst niet onmogelijk gemaakt.

Het valt niet uit te sluiten dat het ondergronds brengen van de sporen in de toekomst tot aanpassing van station Amsterdam Zuid en de omgeving leidt. Om welke aanpassingen het gaat en wat de omvang van de bouwwerkzaamheden zal zijn, is op dit moment nog niet duidelijk en mede afhankelijk van het definitieve ontwerp.

In de Visie Zuidas wordt geen voorkeur uitgesproken voor een optie, maar wordt slechts op hoofdlijnen in beeld gebracht wat een eventuele ondergrondse of bovengrondse situatie ruimtelijk zou kunnen betekenen.

2.1.6 Busstation

Met het voorziene busstation aan de noordzijde van station Amsterdam Zuid ontstaat een compacte overstap van bus op trein, tram en metro via de nieuw aan te leggen Brittenpassage. Deze locatie van het busstation heeft tevens vanuit het oogpunt van veiligheid de voorkeur omdat minder bussen en trams elkaar kruisen dan wanneer bus en tram aan dezelfde zijde van het station worden gesitueerd. Aan de noordzijde van het station worden op de Strawinskylaan bufferplaatsen voor bussen gerealiseerd. Dit komt de functionaliteit van het busstation ten goede.

Een in meerdere zienswijzen genoemde verschuiving van het busstation naar de oostzijde (op de Arnold Schönberglaan ten oosten van de Minervapassage) verstoort het principe van een compacte overstap bij het openbaarvervoerknooppunt rond de Minerva- en Brittenpassage. Bovendien moeten in dit voorstel kerende bussen en trams elkaar kruisen op de Arnold Schönberglaan. Dit levert een onveilige situatie op. Een ontwerp waarbij zowel bus als tram aan de zuidzijde halteren stuit tevens op het probleem dat de buffermogelijkheid daar zeer beperkt is. Het bufferen moet dan plaatsvinden op de vertrekhalte. Dat is onduidelijk voor reizigers en qua exploitatie en vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Bussen moeten in dat geval een keerbeweging (180°-draai) maken over de trambaan. Deze beweging moet worden beveiligd en dat is lastig. Bovendien zijn er relatief weinig reizigers die overstappen van tram naar bus of andersom.

De Visie Zuidas gaat dan ook uit van een busstation aan de noordzijde van station Amsterdam Zuid zoals met project Zuidasdok mogelijk wordt gemaakt.

2.2 Leefbaarheid

2.2.1 Bouwhinder

BLVC-kader Zuidas

Bij alle ingrijpende (bouw)projecten en projecten in de openbare ruimte, dient vooraf een BLVC-plan te worden ingediend conform de daaraan gestelde eisen. In een BLVC-plan worden de maatregelen ten behoeve van de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie in de omgeving van het project opgenomen. Het BLVC-plan is bedoeld om aan de vergunningverlener (Gemeente Amsterdam) aan te tonen dat de voorgestelde bouw en bijbehorende maatregelen, waar deze de openbare ruimte raken, in overleg met nood- en hulpdiensten, bevoegde gezagen en overige belanghebbenden zijn bepaald. Tevens is het BLVC-plan bedoeld om inzicht te geven in de wijze waarop over de uitvoeringswerkzaamheden naar de omgeving wordt gecommuniceerd. Het bevoegd gezag gaat akkoord met de werkzaamheden of verleent de noodzakelijke WIOR-vergunningen pas in geval van een toereikend BLVC-plan. In aanvulling op de stedelijke normen is een generiek BLVC-kader voor Zuidas opgesteld, waaraan bij nieuwe gronduitgiftes en werkzaamheden in de openbare ruimte waarbij Zuidas opdrachtgever is, dient te worden voldaan. In dit BLVC-kader is onder andere opgenomen dat de aannemer verplicht is om geluid en trillingen te monitoren indien op voorhand wordt verwacht dat de maximale grenswaarden worden benaderd. Ook is opgenomen dat de aannemer de stakeholders informeert over de verwachte hinder voor de omgeving en de aannemer voor het aanbrengen van damwanden en funderingen gebruik maakt van stille technieken indien dat technisch haalbaar is.

Een concreet BLVC-plan voor een bouwplan in het Zuidasgebied dient aan de hiervoor omschreven vereisten te voldoen. BLVC-plannen zijn openbaar nadat de aannemer deze heeft ingediend ter verkrijging van een WIOR-vergunning (Werken In de Openbare Ruimte) en de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) hierover heeft geadviseerd. Het generieke BLVC-kader Zuidas is wel openbaar. Er is geen inspraak mogelijk over de BLVC-plannen.

Project Zuidasdok valt niet binnen het BLVC-kader voor Zuidas. Ten aanzien van dit project wordt voorzien in eigen maatregelen ter beperking van bouw hinder (zie ook het kopje 'Zuidasdok').

Ten aanzien van de normen voor geluid, trillingen en de werktijden gelden de wettelijke eisen uit het Bouwbesluit 2012. Hier wordt in de volgende kopjes op ingegaan.

Bouwlawaaai

De wettelijke eisen (Bouwbesluit 2012) schrijven de dagwaarden voor geluid en daarbij behorende maximale blootstellingsduur voor. Indien van deze geluidbelasting (maximale geluidsniveaus) wordt afgeweken, dient te allen tijde gebruik te worden gemaakt van de best beschikbare stille bouwtechnieken. Alleen in geval van technische of economische onhaalbaarheid kan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD) namens het college besluiten om toestemming te verlenen om van de geluidbelasting af te wijken. Om Zuidas gedurende de bouwprojecten leefbaar te houden, wordt in het BLVC-kader voor Zuidas de eis gesteld dat bij het aanbrengen (en eventueel verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden gebruik wordt gemaakt van geluids- en trillingsarme technieken. Dit geldt dus ook voor reguliere werkzaamheden die zonder ontheffing worden uitgevoerd. Dat betekent dat traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen en/of vibropalen) in beginsel niet toelaatbaar is, onder voorbehoud van technische haalbaarheid. Indien dit aan de orde is moet de technische onhaalbaarheid zeer goed worden onderbouwd in het BLVC-plan.

Werktijden

Het Bouwbesluit 2012 schrijft voor op welke tijden bouwwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd; in beginsel alleen op werkdagen en zaterdag tussen 07:00-19:00 uur. Hiervan kan bij hoge uitzondering worden afgeweken als wordt aangetoond dat er geen alternatieven zijn (technische en maatschappelijke noodzaak). In het BLVC-kader voor Zuidas is opgenomen dat Zuidas hier vooraf schriftelijk akkoord op dient te geven. Vervolgens dient een ontheffing van het Bouwbesluit 2012 te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (de OD namens het college). Bij de beoordeling van het verzoek om ontheffing worden de belangen van omwonenden in acht genomen.

Werktijden bij infrastructuurprojecten zijn maatwerk en moeten als zodanig worden afgewogen. Hierbij kan het 'kort en hevig' principe worden toegepast, met bijvoorbeeld nachtwerk, om de verkeers hinder te beperken/voorkomen. Als buiten reguliere werktijden wordt gewerkt in de openbare ruimte dient ook een ontheffing te worden aangevraagd bij stadsdeel Zuid (nachtwerk ontheffing in het kader van de Algemene plaatselijke verordening).

De werktijden dienen zoveel als mogelijk gebaseerd te zijn op 6 x 12 uur met als doel om de duur van de uitvoeringsfase zo kort mogelijk te laten zijn. Dit betekent een inspanningsverplichting om zo snel mogelijk te werken. Als hiervan wordt afgeweken, dient dit te worden gemotiveerd en onderbouwd in het BLVC-plan.

Toezicht en handhaving

De keuze voor de bouwmethoden ligt in eerste instantie bij de aannemer. Zuidas stelt hieraan eisen en ziet toe of de methoden voldoen aan deze eisen. Indien de aannemer zich niet houdt aan de eisen uit het contract zal de aannemer hierop worden aangesproken.

De OD toetst namens het college bij een aanvraag om omgevingsvergunning aan de eindsituatie (ruimtelijk dan wel bouwtechnisch) en niet aan het gebruik van bouwmethoden. Dit gebeurt wel bij aanvraag van ontheffingen (best beschikbare stille bouwmethoden). Ook wordt er door de OD op toegezien dat bouw- en sloopwerkzaamheden geen onveilige situatie veroorzaken.

De handhaving geschiedt deels door de OD (bouwen en omgevingsvergunning) en deels door handhaving van stadsdeel Zuid (werken in de openbare ruimte en WIOR-vergunning).

2.2.2 Bouwhinder Zuidasdok

Voor project Zuidasdok is een leefbaarheids- en bereikbaarheidsstrategie opgesteld die is gebaseerd op drie pijlers:

- In het contract met de aannemer wordt bovenop de wettelijke eisen een aantal aanvullende eisen gesteld. Ook wordt de aannemer van het bouwcontract uitgedaagd om, binnen de randvoorwaarden voor bereikbaarheid van het contract, slim te plannen en te bouwen (in het kader van de Economisch Meest Voordeling Inschrijving, EMVI).
- Maatregelen worden ontwikkeld om het reizen met de auto terug te dringen, bijvoorbeeld door P+R (Park and Ride) terreinen in te richten en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.
- Communicatie en samenwerking. Dit betreft het informeren van de omgeving, het afstemmen van plannings van projecten en waar mogelijk samenwerken met andere bereikbaarheidsinitiatieven (zie ook paragraaf 2.2.3 van deze Nota van Beantwoording).

De eisen die in het bouwcontract aanvullend op de wettelijke eisen worden gesteld, zien onder andere op het produceren van geluid en trillingen, een verplichting voor de aannemer om werkzaamheden te monitoren en de uitstraling van de bouw- en werkterreinen. Ook worden aan de aannemer eisen gesteld ten aanzien van de bereikbaarheid tijdens de bouw. Er geldt in principe een minimale snelheid van 90 km/u op de A10 Zuid en alle rijstroken en op- en afritten van de A10 dienen in beginsel beschikbaar te blijven, evenals de toegang tot gebouwen in Zuidas.

Het beperken van hinder en het behoud van leefbaarheid van Zuidas is ook een EMVI-criterium in het kader van de aanbesteding. Dit betekent dat de gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het genoemde programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Inschrijvingen worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwaliteit en prijs, met als beoogd resultaat een optimale verhouding tussen (bouw)plan, hinder en kosten.

Naast een BLVC-plan dat bij de gemeente moet worden ingediend alvorens een WIOR-vergunning kan worden verkregen, worden ook de Werkwijze Minder Hinder van Rijkswaterstaat en de Handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties (SITS) van ProRail in acht genomen tijdens de aanleg van Zuidasdok. De Werkwijze Minder Hinder is een landelijke aanpak om

hinder als gevolg van werkzaamheden aan wegen in beheer bij Rijkswaterstaat te beperken. De SITS is het uitgangspunt voor stations en stationsomgevingen wanneer deze worden verbouwd. Met de in de handleiding beschreven werkwijze blijven stations en stationsomgevingen toegankelijk en prettig voor reizigers en worden rust, veiligheid, oriëntatie en navigatie op een eenduidige en hoogwaardige manier gewaarborgd.

2.2.3 Communicatie en omgevingsmanagement

Om de ontwikkeling van Zuidas succesvol te laten verlopen, is draagvlak vanuit de omgeving van cruciaal belang. Door excellente publieksinformatie en communicatie met de omgeving worden de juiste verwachtingen gewekt en kan de omgeving zelf ook tijdig inspelen op mogelijke hinder. Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van Zuidas is dat bouwwerkzaamheden niet ten koste mogen gaan van de leefbaarheid: Zuidas moet ook tijdens de bouw kunnen blijven functioneren.

Voor de ontwikkeling van Zuidas en Zuidasdok wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen, klachten en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Zuidas Bouwt is in Zuidas herkenbaar aanwezig, werkt vanuit een publiekstoegankelijk informatiecentrum en is op internet te vinden. Het loket zal ook voorzien in actieve informatievoorziening, bijvoorbeeld door het organiseren van bijeenkomsten waarin de omgeving wordt geïnformeerd over de aanstaande bouwwerkzaamheden en gesprekken met stakeholders. Wensen en verzoeken vanuit de omgeving worden serieus meegewogen. Aan de bouwende partij wordt de eis gesteld dat hij in het geval van calamiteiten of hinder 24/7 bereikbaar is en actief deelneemt in de communicatie en gesprekken met de omgeving. Ook in het geval van onvoorziene hinder of afwijkende werktijden, is het van belang om snel te schakelen en de omgeving te informeren.

Tevens wordt de leefbaarheid en levendigheid in de omgeving gestimuleerd met activiteiten uit het programma 'Leef Zuidas'. Kleinschalige (sport)evenementen, het openstellen van bouwlocaties en het bevorderen van groen (postzegelparken) zijn enkele voorbeelden van de initiatieven die met Leef Zuidas worden ontplooid.

2.3 Daklaan

Eén van de mogelijke projecten die uit de Visie naar voren is gekomen, is de Daklaan. Naast dat de Daklaan een verhoogde fietsverbinding van het Beatrixpark naar de Parnassusweg biedt, is het ook een uniek groen verblijfsgebied met voetpaden, bankjes en verblijfsplekken over de gehele lengte. Naar aanleiding van de toezegging van wethouder Van der Burg aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening (23 maart 2016), zal de nadruk bij de Daklaan op het groene verblijfsgebied komen te liggen.

Zoals ook in de Visie aangegeven, moet de financiële haalbaarheid van de Daklaan nog worden onderzocht. In dat kader worden onder andere het schetsontwerp en de technische constructie verder uitgewerkt en moet bekeken worden in hoeverre de realisatie van de Daklaan nog in te passen is in de uitvoering van project Zuidasdok. Op dit moment worden deze onderzoeken uitgevoerd. Eind 2016 vindt de definitieve besluitvorming over de realisatie van het project Daklaan plaats.

2.4 Verkeer en vervoer

2.4.1 Fietsverbindingen

De Visiekaart op pagina 18 en 19 bevat niet alle fietsroutes die in de praktijk bestaan. De nadruk wordt gelegd op de nieuwe routes en/of routes waarvan verwacht wordt dat ze een belangrijke betekenis zullen hebben voor het fietsnetwerk van Zuidas in 2030. Voor het Beatrixpark geldt dat wordt ingezet op een belangrijke noordelijke route (het huidige Prinses Irene-fietspad) en een nieuwe zuidelijke route (parallel aan de A10). Deze worden op de kaart weergegeven.

De overige routes, waaronder de in meerdere zienswijzen aangehaalde route tussen Stibbe en AkzoNobel, worden niet op de kaart weergegeven. Twee routes die wel in de Visiekaart in het concept waren opgenomen, namelijk de twee routes die elkaar kruisen in het midden van het Beatrixpark, zijn ten behoeve van de eenduidigheid uit de Visiekaart gehaald. Deze routes passen niet binnen de hierboven beschreven definitie.

2.4.2 Amstelveenlijn

De ombouw van de Amstelveenlijn is voor de gebiedsontwikkeling van 'Zuidas Flanken' een autonome ontwikkeling. De Visie Zuidas gaat daarom uit van het tracé zoals daartoe op 12 maart 2013 is besloten door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De ontwikkeling van Zuidas, project Zuidasdok en de ombouw van de Amstelveenlijn hebben een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Arnold Schönberglaan, direct voor de entree van het nieuwe station Amsterdam Zuid. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van Zuidas vanuit Amstelveen. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken.

2.4.3 Verkeersonderzoek

Om de bereikbaarheid van Zuidas te toetsen worden de verkeerskundige effecten van ruimtelijke en economische en ontwikkelingen regelmatig onderzocht. Zo voert Zuidas iedere twee jaar een integraal verkeersonderzoek uit, waarin zowel wordt gekeken naar de huidige als naar de toekomstige doorstroming van het verkeer. Daarbij wordt het effect van de autonome verkeersgroei en dat van het groeiende programma in Zuidas bekeken. Ook wordt de vervoerswijzekeuze onderzocht. Op grond hiervan kunnen, indien nodig, aanvullende maatregelen worden getroffen om de goede bereikbaarheid van Zuidas ook in de toekomst te waarborgen. Dit gebeurt dan middels een integrale afweging waarbij ieder vervoersmiddel wordt bekeken en waarbij gezocht wordt naar een optimale mix van maatregelen c.q. investeringen.

Het eerstvolgende verkeersonderzoek is naar verwachting rond de zomer van 2016 gereed.

2.5 Groen en water

2.5.1 Groen

De aanwezigheid van aantrekkelijke plekken in het groen of bij het water vormt een basisvoorwaarde voor een verdichtende Zuidas. Hiervoor wordt de komende jaren ingezet op het toevoegen en verbeteren van groen en water in en rondom Zuidas en het beter verbinden en toegankelijker maken van groen en water. Daarnaast is het uitgangspunt dat groen en water bijdragen aan een Zuidas die leefbaar, robuust en regenbestendig is.

Voor verschillende ontwikkelingen in Zuidas en de realisatie van Zuidasdok zullen bomen gekapt moeten worden. Het kappen van de bomen zal volgens de just-in-time verplichting plaatsvinden: de bomen blijven zo lang mogelijk staan en worden pas verwijderd wanneer het noodzakelijk is voor de werkzaamheden. De Bomenverordening van Amsterdam schrijft in beginsel voor dat voor elke gekapte boom een nieuwe boom moet worden geplant, tenzij dit niet direct kan. Deze bomen dienen overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zo veel mogelijk worden herplant binnen Zuidas. Indien herplanten niet mogelijk is, wordt de waarde van de boom in het bomencompensatiefonds Zuidas gestort, waarmee groenprojecten in Zuidas worden gefinancierd. Uit dit fonds worden bij de herinrichting bomen gefinancierd met een hogere kwaliteit (bijvoorbeeld dikkere bomen) dan de huidige standaard kwaliteit. Tevens worden andere groenprojecten hieruit gefinancierd.

2.5.2 Water

Een goede waterhuishouding in Zuidas is zeer belangrijk en staat hoog op de agenda. De water thematiek omvat grondwater, hemelwaterafvoer, grootschalige en kleinschalige waterberging, waterkwaliteit en waterveiligheid. Al deze onderdelen worden in het ontwikkelingsproces van Zuidas(dok) integraal en met ambitie verkend, geadresseerd en aangepakt. In algemene zin hebben wij als gemeente Amsterdam een zeer hoge ambitie op het gebied van water, zo voldoen we niet alleen aan de strengste normen op het gebied van waterberging en afvoer maar gaan we ook verder. Voor Zuidas geldt dat het gebied waar mogelijk klimaatresistent wordt ingericht, waarbij ook op kavelniveau gekeken wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om wateroverlast in de toekomst te voorkomen. Tevens is een gezamenlijk wateroverleg met afgevaardigden uit de buurt opgezet. Bij dit overleg worden gezamenlijke doelstellingen geformuleerd en een plan van aanpak gemaakt.

Hoofdstuk 3 – individuele beantwoording zienswijzen

3.1 Belangenorganisaties, bewonersorganisaties en bestuursorganen

1. Zienswijze Stadsregio Amsterdam

1. *Een samenhangende visie op het verkeer en vervoer ontbreekt. De nadruk ligt te veel op de bereikbaarheid per OV en fiets. Daarmee wordt onvoldoende recht gedaan aan de autobereikbaarheid en de samenhang tussen de verschillende modaliteiten.*

Richtlijnen en normen ten aanzien de beoogde bereikbaarheid worden op een hoger schaalniveau (gemeentelijk en/of regionaal) vastgesteld. De Visie beschrijft hoe binnen dat normatieve kader invulling wordt geven aan een zo goed mogelijke bereikbaarheid voor het gebied. Zuidas dient voor alle vervoersmiddelen goed bereikbaar te blijven. Dat geldt dus zowel voor de auto als voor het OV, de fiets en de voetganger. Daarom wordt gekozen voor een aanpak waarbij voor ieder vervoersmiddel comfortabele routes van, naar en door Zuidas worden gerealiseerd. Dat betekent keuzes maken: niet ieder vervoersmiddel zal overal voorrang hebben, maar elk deel van Zuidas is met ieder vervoersmiddel goed bereikbaar.

Om de bereikbaarheid van Zuidas te kunnen blijven garanderen is de realisatie van project Zuidasdok noodzakelijk, waarbij o.a. de A10 Zuid wordt verbreed, deels wordt ondertunneld en doorgaand en bestemmingsverkeer wordt gescheiden. Maar ook een verschuiving in de vervoerswijzekeuze ten gunste van de fiets en het OV en ten koste van de auto is richting de verdere toekomst noodzakelijk om de bereikbaarheid van Zuidas op peil te houden. Het maatregelenpakket dat wordt gepresenteerd in de Visie ten gunste van de fiets en het OV (extra OV-verbindingen, investeringen in fietsinfrastructuur en samenwerking met het bedrijfsleven teneinde dit te bewerkstelligen) ondersteunen dit doel.

Na de grootschalige ingrepen (en bijbehorende investeringen) in de A10 (Zuidasdok) en het stedelijk wegennet is er simpelweg weinig ruimte om extra automobiliteit te accommoderen. Bovendien wordt nog meer asfalt niet (meer) wenselijk beschouwd, omdat het op gespannen voet staat met de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied (pagina 70 van de Visie).

2. *Een visie op de autobereikbaarheid en de afwikkeling van het autoverkeer ontbreekt. Dit is niet alleen een risico voor de autobereikbaarheid, maar ook voor de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid op Zuidas. Tevens is de doorstroming van het autoverkeer onlosmakelijk verbonden met doorstroming van andere modaliteiten.*

Meer ruimte voor fiets en OV betekent niet dat maatregelen voor autobereikbaarheid uit het oog worden verloren (zie pagina 70 e.v. van de Visie). Zuidas is als internationaal zakencentrum gebaat bij een goede bereikbaarheid per auto. Met Zuidasdok verbetert allereerst de doorstroming op de A10. Maar ook diverse aanpassingen aan het stedelijk wegennet zijn opgenomen om de doorstroming en afwikkeling te bevorderen. Daarnaast wordt bewust ingezet op het 'ontvlechten' van vervoersmiddelen, om iedereen voldoende ruimte te geven. Tevens wordt elke twee jaar gedetailleerd verkeersonderzoek uitgevoerd, dat eventuele benodigde verdere ingrepen in het wegennet moet uitwijzen. Het eerstvolgende verkeersonderzoek (waarin o.a. ook de effecten van de Visie worden onderzocht), is naar verwachting rond de zomer van 2016 gereed.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over verkeersonderzoek in paragraaf 2.4.3 van deze Nota van Beantwoording.

3. *De ingrepen om de beschikbare infrastructuur beter te benutten, staan te veel op zichzelf. Er moet wat betreft bereikbaarheid aansluiting worden gezocht bij de bestaande investeringsagenda's en beleidskaders (Lijnennetvisie, Investeringsagenda OV en het R-netsysteem).*

Voor zover deze vastgesteld zijn, is rekening gehouden met toekomstig beleid (o.a. de Lijnennetvisie 2018 en de Investeringsagenda OV 2014-2025). De Visie doet daar een schep bovenop, door aan te geven wat vanuit de optiek van het gebied zelf wenselijke ontwikkelingen zijn. Daarnaast worden voorstellen gedaan die voor ieder vervoersmiddel een betere doorstroming garanderen, maar lokaal soms ook nadelige gevolgen zullen hebben (o.a. door de prioriteringsvoorstellen). Bij de nadere uitwerking hiervan in de komende jaren wordt in overleg getreden met stakeholders binnen en buiten de gemeente om de balans tussen de verschillende ingrepen te bewaken.

4. *Zuidas is te veel in zichzelf gekeerd met betrekking tot de bereikbaarheid tijdens de uitvoering. Integrale afstemming met omliggende projecten en gebieden is van belang. Denk hierbij aan de verbouwing van station Schiphol en station Amsterdam Centraal, SAA Ag Amstelveen/Gaasperdammerweg en de ombouw van de Amstelveenlijn. Neem project- en gebiedsoverstijgende afstemming en het daarvoor bestemde Platform Bereikbaarheid Amsterdam Zuid op in de Visie Zuidas.*

Het belang van afstemming met andere (bouw)projecten wordt onderkend. Naar aanleiding van de zienswijze wordt pagina 25 van de Visie aangepast.

2. Zienswijze Fietzersbond Amsterdam

1. *De maatregelen ten behoeve van de fiets zijn nog te weinig gericht om de positie van de fietser daadwerkelijk te behouden en te verbeteren. Een verslechtering van de positie van de fiets ligt voor de hand in verband met het toenemende autoverkeer en het toenemend aantal gebouwen. Het autoverkeer moet worden beperkt door het toepassen van een strengere parkeernorm, namelijk kleiner dan 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlak.*

Zuidas is van mening dat de positie van de fietser met de beoogde maatregelen, zoals beschreven in de Visie, wel degelijk verbetert. Er wordt vastgehouden aan de geldende parkeernormen. Wat betreft de beoogde verschuiving van de 'modal split' is er ook een belangrijke rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Ervaringen met een 'flexibel mobiliteitsbudget' wijzen uit dat werknemers zich laten verleiden tot andere mobiliteitskeuzen. Daarnaast voert Zuidas iedere twee jaar een verkeersonderzoek uit, waarin zowel wordt gekeken naar de huidige als naar de toekomstige doorstroming van het verkeer. Daarbij wordt het effect van autonome verkeersgroei en dat van het groeiende programma in Zuidas bekeken. Op grond hiervan kunnen, indien nodig, aanvullende maatregelen worden getroffen. Dit gebeurt dan aan de hand van een integrale afweging waarbij ieder vervoersmiddel wordt bekeken en wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen c.q. investeringen.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over verkeersonderzoek in paragraaf 2.4.3 van deze Nota van Beantwoording.

2. *De noord-zuid fietsroutes zijn van belang om de inwoners van Buitenveldert en Amstelveen vaker voor de fiets te laten kiezen. Veel autoverplaatsingen kunnen door de fiets worden vervangen. Dit komt de kwaliteit van de reistijd, het zwaar belaste autonetwerk en de gezondheid van werknemers van Zuidas ten goede.*

De gemeente Amsterdam onderschrijft het belang van goede fietsroutes om gebruikers van Zuidas en het station - waaronder de inwoners van Buitenveldert en Amstelveen - vaker voor de fiets te laten kiezen. In het hoofdstuk 'Kiezen voor fiets en OV' worden de ambities en beoogde maatregelen hieromtrent beschreven.

3. *Bij de Parnassusweg/Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat worden de tweerichtingsfietspaden voor een groot deel opgeheven. Hiervoor moet compensatie plaatsvinden. Dit kan door van de geplande diagonaal van de Gustav Mahlerlaan naar het nieuwe hoofdgebouw van de VU, niet alleen een voetgangersgebied te maken, maar ter plaatse ook een breed fietspad te realiseren.*

In de Visie is niets opgenomen over het al dan niet opheffen van tweerichtingsfietspaden. Hierover vindt nog nader onderzoek plaats en de uitkomsten hiervan worden opgenomen in de uitwerkingsplannen van de desbetreffende deelgebieden. Uitgangspunt hierbij is dat de gemeente Amsterdam het faciliteren van een goede noord-zuid fietsverbinding belangrijk vindt. Het mogelijk maken van fietsen door de genoemde diagonaal komt aan de orde bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van het desbetreffende deelgebied.

4. *Realiseer een directe fietsverbinding vanuit de Minerva-as naar het zuiden, door de Willem van Weldammelaan door te trekken naar het fietscarré. Een tweede fietsbrug over de De Boelegracht is hiervoor noodzakelijk.*

In het kader van de ontwikkeling van deelgebied Gershwin is destijds gekozen voor een brug ter hoogte van het George Gershwinplein in het verlengde van de Minerva-as. In het verlengde van de Van Weldammerlaan ligt momenteel een tijdelijke dam. Enkele bewoners van het appartementengebouw 'Op Zuid' hebben recent aangegeven dat zij deze verbinding graag behouden. Conform het huidige plan wordt de Rosy Wertheimstraat (het verlengde van de Van Weldammelaan ten noorden van de De Boelegracht) vooral als verblijfplek ingericht, waardoor onvoldoende ruimte beschikbaar is voor een nieuwe fietsverbinding.

5. *De noordelijke oost-west fietsroute functioneert op dit moment goed dankzij de onderdoorgangen bij de Beethovenstraat en Parnassusweg. Deze fietsroutes moeten behouden en geoptimaliseerd worden. Het Dakpad is geen alternatief voor deze route.*

Met de hoge ligging van de Strawinskylaan blijven ook de onderdoorgangen (fiets tunnels) bij de Beethovenstraat en Parnassusweg behouden. Alleen bij een eventuele verlaging van de Strawinskylaan zouden deze tunnels kunnen verdwijnen. Over een eventuele verlaging is nog niets besloten en vóór de voltooiing van Zuidasdok, omstreeks 2028, is dit sowieso niet aan de orde. De Daklaan is dan ook een aanvulling op de bestaande routes, zonder dat de aanwezige routes hier nadeel van ondervinden, met als voordelen de kruisingsvrije oversteken bij de Beethovenstraat en Parnassusweg en de eenvoudige bereikbaarheid van de nieuwe fietsparkeerplaatsen parallel aan het dijklichaam van de A10.

6. *Het Dakpad is geen alternatief voor de huidige noordelijke oost-west fietsroute. Het Dakpad rijdt veel bestemmingen voorbij en vraagt hellingen en hoeken die hem maar voor een heel beperkt aantal fietsers aantrekkelijk maakt. Het Dakpad is niet essentieel.*

De Daklaan zal niet alleen bovenlokaal fietsverkeer dienen, maar vooral ook lokaal fietsverkeer dat onder andere station Amsterdam Zuid als bestemming heeft. Daarnaast zal de Daklaan als uniek groen verblijfsgebied in Zuidas fungeren. Op dit moment wordt nog onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de Daklaan; waaronder de financiële haalbaarheid, maar ook de wijze waarop de Daklaan ingepast kan worden zodat het voor zo veel mogelijk fietsers en andere gebruikers een aantrekkelijke route/plek wordt. Tot slot gaat de Daklaan niet ten koste van de andere reeds aanwezige fietsverbindingen, maar vormt deze een aanvulling daarop.

7. *Wat betreft de oost-west fietsroutes ten zuiden van de A10 is de De Boelelaan een nuttige route voor fietsers. Deze route kan echter nooit een route met echte prioriteit voor fietsers worden zoals gesteld in de Visie, omdat de verkeerslichten ingesteld worden voor de auto. Een goed alternatief voor fietsers zou de Gustav Mahlerlaan kunnen worden, als die als fietspad of fietsstraat wordt doorgetrokken vanaf de Beethovenstraat naar station Amsterdam RAI en de verkeerslichten voor fietsers gunstig worden afgesteld.*

Het profiel van de Gustav Mahlerlaan zal ruimte bieden aan een doorgaande fietsverbinding. Zo worden de fietspaden langs de Gustav Mahlerlaan vanaf de Beethovenstraat doorgetrokken richting de Antonio Vivaldistraat. Inpassing van een verbeterde fietsroute door Vivaldi, richting RAI is een goede aanvulling op deze route. Bij de herinrichting van de openbare ruimte in Vivaldi zullen maatregelen ten behoeve van de fiets meegenomen worden. Dit wordt aangepast in de Visie (kaarten op pagina 18-19 en pagina 76).

In de Gustav Mahlerlaan is inderdaad de ambitie om de verkeerslichten gunstig af te stellen voor fietsers. Dit staat beschreven op pagina 75 van de Visie. Het bieden van prioriteit op de Gustav Mahlerlaan betekent echter niet dat op de De Boelelaan niet gefietst kan worden. Het betekent alleen dat men via de Gustav Mahlerlaan naar verwachting sneller op de plek van bestemming is.

8. *De in de Visie voorgestelde brug over de Amstelveenseweg heeft alleen zin als deze aansluit op een excellente fietsverbinding door de Gustav Mahlerlaan.*

Dit wordt in het verdere onderzoek naar de inpasbaarheid van de eventuele brug over de Amstelveenseweg meegenomen.

9. *Om gedurende de bouw van Zuidasdok Zuidas draaiende te houden is met name het op peil houden van de noord-zuid fietsverbindingen van groot belang. De tweerichtingsfietspaden op de Beethovenstraat en Parnassusweg ter hoogte van de A10 Zuid moeten gedurende de hele periode van de bouw worden gehandhaafd om in ieder geval aan één kant van de weg in beide richtingen te kunnen fietsen. Tijdens de opbouw van Zuidas Flanken zal een zeer goede planning van de tijdelijke fietsroutes (onder meer naar het zuiden) nodig zijn.*

Het belang van de noord-zuidverbindingen voor de fiets (en fietsverbindingen in algemene zin) wordt onderschreven. Bij genoemde onderdoorgangen wordt tijdens de bouw van Zuidasdok ten minste aan één zijde van de weg een fietspad in twee richtingen (in plaats van aan twee zijden) in stand gehouden, behoudens incidentele afsluitingen. In het generieke BLVC-kader

Zuidas wordt de eis gesteld dat langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) te allen tijde doorgang dient te hebben in twee richtingen, behoudens incidentele afsluitingen. Naar aanleiding van de zienswijze wordt pagina 25 van de Visie aangepast.

10. *Een goede (dynamische en actuele) bewegwijzering naar fietsenstallingen en de lege rekken is belangrijk.*

Precies omwille van het belang van de vindbaarheid van fietsenstallingsgelegenheid wordt ingezet op een dynamisch fietsverwijssysteem op straat.

11. *Houdt parkeergelegenheid aan het Matthijs Vermeulenpad in stand totdat de nieuwe fietsparkeergarage onder de Vijfhoek gereed is.*

De huidige fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte die op termijn moeten verdwijnen ten behoeve van Zuidasdok worden, indien de ondergrondse fietsparkeergarage bij de Vijfhoek niet gereed is voordat de aannemer van het hoofdbouwcontract Zuidasdok ze heeft verwijderd, elders nabij de Vijfhoek en Strawinskylaan gecompenseerd.

12. *Het realiseren van fietsparkeermogelijkheden op straat bij woningen is belangrijk, omdat bewoners en bezoekers voor een kort verblijf hun fiets niet in een fietsparkeergarage stallen.*

De fietsparkeergelegenheid voor bewoners zelf wordt meegenomen in bouwenveloppen. Voor bezoek worden fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.

13. *De kaarten in de Visie zijn onvolledig. Zo missen de toevoerroutes naar andere fietsroutes dan het Dakpad.*

Deze constatering is juist. Op de kaart op pagina 18-19 van de Visie zijn niet alle routes, maar enkel de beoogde hoofdfietsroutes opgenomen. Sommige weergegeven hoofdfietsroutes bestaan in de huidige situatie nog niet (zoals de Daklaan). Ook zijn fietsroutes opgenomen waarvan verwacht wordt dat de betekenis hiervan, voor het fietsnetwerk in en rond Zuidas, zal toenemen. De vele overige fietsroutes worden, ten behoeve van de leesbaarheid van de kaarten, niet weergegeven.

14. *De fiets wordt niet in het hoofdstuk 'Een levendige woonwijk' genoemd, terwijl juist fietsers een wijk levendig maken. Bij elke woonwijk zou expliciet moeten worden aangegeven hoe de fietsverbindingen in alle richtingen geregeld zijn.*

Zuidas zal de komende jaren transformeren naar een gemengde stadswijk. Ruimte voor de fiets is cruciaal om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Omdat zowel de fiets als het wonen hoge prioriteit heeft in Zuidas, is er in de Visie bewust voor gekozen om daar aparte hoofdstukken aan te wijden. Dit laat onverlet dat de fiets en een levendige woonwijk elkaar versterken. De exacte inpassing van fietspaden en bijbehorende fietsstromen worden per deelgebied verder uitgewerkt, onder andere in uitvoeringsbesluiten.

15. *De fiets wordt niet in het hoofdstuk 'Internationaal en ambitieus' genoemd, terwijl niets Amsterdam zo aantrekkelijk en internationaal maakt als de fiets.*

In de Visie wordt in het hoofdstuk 'Internationaal en ambitieus' onderkend dat de vele fietsers, en bijbehorende fietsinfrastructuur en voorzieningen, in internationaal perspectief een uniek en onderscheidend kenmerk van Zuidas is (zie pagina 34 van de Visie).

3. Zienswijze Commissie Ruimtelijke Ordening van het Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert (WOCB)

1. *Een verdere verdichting in Buitenveldert is niet gewenst; licht, lucht en ruimte zijn essentiële succesfactoren. Ook het verder oprekken van het Zuidasgebied is niet gewenst.*

In het hoofdstuk 'Een doorkijkje na 2030' wordt Buitenveldert genoemd als ontwikkelrichting die op langere termijn interessant en kansrijk zou kunnen zijn. Ook in de 'Koers 2025' wordt Buitenveldert genoemd als mogelijke locatie voor de ontwikkeling van extra woningbouw. Met de Visie Zuidas noch met Koers 2025 worden concrete fysieke ingrepen voorgesteld. Er heeft zodoende ook nog geen belangenafweging plaatsgevonden.

2. *De verkeerscirculatie en – veiligheid in Buitenveldert en Zuidas vormen in de komende 15 jaar een groot probleem, met name wat betreft de avondspits. De huidige Visie is vooral gericht op de bereikbaarheid van bedrijven in Zuidas in de ochtend. De kruispunten zijn overbelast en kunnen niet met verkeerslichten alleen geregeld worden.*

Het klopt dat de A10 in de avondspits een flessenhals vormt die de afstroom van autoverkeer uit Buitenveldert en Zuidas hindert. Dat heeft met name te maken met de beperkte capaciteit op de A10 Zuid zelf en in mindere mate met de capaciteit van het stedelijk wegennet. Het probleem is niet zozeer de kruispunten op het stedelijk wegennet (hoewel die richting de toekomst moeten worden uitgebreid), maar het gegeven dat er onvoldoende verkeer bij past op de A10. Dit noodzaakt tot het 'afknijpen' van het verkeer voordat het de A10 bereikt. Dat is precies de reden waarom de avondspits merkbaar tot meer overlast leidt in Zuidas en Buitenveldert dan de ochtendspits. De file staat in de avondspits met name op het stedelijk wegennet, en in de ochtendspits met name op de A10 voordat auto's Zuidas bereiken. Aan het eerste wordt gewerkt door de voorgenomen realisatie van Zuidasdok. Aan het tweede wordt gewerkt door ingrepen te plegen op het stedelijk wegennet, zoals de herinrichting van de De Boelelaan Oost welke na de zomer van 2016 van start gaat. De verkeersonderzoeken die tweejaarlijks worden uitgevoerd, laten zien dat, met inachtneming van bovenstaande maatregelen, het verkeer ook in de toekomst met een volledig ontwikkelde Zuidas beter doorstroomt.

Bovendien wordt ingezet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen, waarbij ook de gebruikers van Zuidas verantwoordelijkheid moeten nemen, met als doel het autoverkeer in de spits terug te dringen en een verschuiving van de modal split van de auto naar de fiets en het OV.

3. *Vergeet de voetganger niet. Het is van groot belang dat ook voetgangers de Daklaan veilig kunnen gebruiken als een overbrugging binnen Zuidas. Een stoeltjeslift zou leuk zijn. Wat betreft de Buitenveldertselaan ontbreekt informatie over de fiets- en OV-verbindingen.*

Bij de verdere uitwerking van de beoogde Daklaan wordt rekening gehouden met een voetpad dat over de gehele lengte van de Daklaan loopt. Daarnaast zal de Daklaan voor voetgangers vanaf meerdere punten toegankelijk worden gemaakt. Daarbij moet worden opgemerkt dat een en ander afhankelijk is van het ontwerp van de Daklaan dat momenteel wordt uitgewerkt en de

nadere besluitvorming hieromtrent. Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de Daklaan in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

Ten aanzien van de Buitenveldertselaan het volgende. Op de kaart op pagina 18 en 19 van de Visie zijn niet alle fietsroutes, maar enkel de beoogde hoofdfietsroutes opgenomen. Sommige weergegeven hoofdfietsroutes bestaan in de huidige situatie nog niet. Ook zijn fietsroutes opgenomen waarvan verwacht wordt dat de betekenis hiervan, voor het fietsnetwerk in en rond Zuidas, zal toenemen. Ten zuiden van de De Boelenlaan wordt voor de fiets gekozen voor de parallelle noord-zuidstraten. Op de kaart 'voorrang per verkeersstroom' op pagina 76 van de Visie wordt weergegeven dat op de Buitenveldertselaan het OV prioriteit krijgt ten opzichte van de overige verkeersstromen.

4. *De Visie zou ten aanzien van het milieu meer concrete acties kunnen vermelden.*

De onderliggende duurzaamheidsthema's zoals 'luchtvervuiling' zijn niet gedetailleerd uitgewerkt in concrete acties omdat de Visie een ambitiesdocument is en geen werkplan; dit geldt voor alle thema's. Bij alle thema's in deze Visie is het uitgangspunt dat wordt ingezet op het scheppen van een gezonde, schone, compacte en energieneutrale leefomgeving. Door het als uitgangspunt op te nemen is duurzaamheid belangrijk, zo niet fundamenteel, geworden in de uitvoering. In de Agenda Duurzaamheid 2015 staan de doelstellingen van de gemeente ten aanzien van o.a. luchtkwaliteit, energieverbruik en duurzaamheid vermeld en is beschreven hoe deze doelen worden verwezenlijkt. In het Duurzaamheidsverslag Zuidas worden de resultaten wat betreft duurzaamheid jaarlijks gemonitord en vastgelegd. De ambities voor duurzaamheid worden uiteraard ook op uitvoeringsniveau uitgewerkt en geconcretiseerd.

5. *De afgelopen jaren hebben de bouw- en bomenkapwerkzaamheden tot grote luchtvervuiling geleid. Bomen in bakken zijn goed tegen de wind en luchtvervuiling en creëren sfeer.*

Vanuit de openbare ruimte streeft de gemeente ernaar om deze bomen zo veel mogelijk in de volle grond te plaatsen. Bomen in bakken vragen meer zorg en vragen om blijvend onderhoud (in verband met het geven van voeding en water). Dit is niet duurzaam. Boombakken worden dan ook alleen bij hoge uitzondering toegepast en met name om tijdelijke situaties te verfraaien. Wat betreft de kap van bomen wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over groen in paragraaf 2.5.1 van deze Nota van Beantwoording.

6. *Geef groenverbindingen extra aandacht als speciale routes. Het Groeifonds Groen wordt vaak ingezet om een probleem van Zuidas in Buitenveldert op te lossen. Voor bewoners in Buitenveldert is het niet duidelijk hoe zij invloed kunnen uitoefenen op aanpassingen in hun omgeving. De Commissie Ruimtelijke Ordening van het Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert wil hierbij graag participeren.*

In de Visie worden verschillende ambities genoemd die in de aankomende jaren verder uitgewerkt zullen worden. Denk hierbij aan de verbetering van de route naar het Gelderlandplein en het beter ontsluiten van de nabijgelegen groengebieden. Deze doelstellingen komen ook terug in de Gebiedsagenda 2016-2019 Buitenveldert/Zuidas van stadsdeel Zuid.

In geval van gekapte bomen die niet kunnen worden herplant of bij nieuwe gebouwen, wordt geld gestort in het Groeifonds Groen. Met dit fonds worden groenprojecten in de openbare

ruimte gefinancierd. Niet alleen in Zuidas, maar ook in de directe omgeving. Het Groeifonds biedt daarmee juist kansen voor de realisatie van groen(verbindingen), waaronder in Buitenveldert. In de Visie staat voorts beschreven dat participatie uitgangspunt is bij de verdere planvorming/ uitwerkingen in de openbare ruimte (pagina 52 van de Visie).

7. *Voorzie in meer alternatieve waterbergingen dan die op maaiveld, dit mede in verband met mogelijke muggenplagen.*

Muggen nestelen zich op alle plaatsen met stilstaand water. Ook bij waterberging op bijvoorbeeld daken kan dit een probleem vormen.

Zuidas streeft ernaar om alternatieve waterberging op allerlei manieren in te zetten, onder andere door de waterneutrale bouwvelop te ambiëren. Ook ondergronds bergen, bijvoorbeeld in waterbergingskratjes (zoals bij Zuidplein en Kop Zuidas), valt onder de beoogde alternatieven.

8. *Pas Zuidas beter in op de omgeving en bewoners door het creëren van allure in de openbare ruimte (rekening houdend met architectuur van Buitenveldert), een goede voetgangersoversteek bij de De Boelelaan en andere hoofdroutes, een betere verbinding met winkelgebied Gelderlandplein, meer bruggen over de vele watergangen en het uitbreiden van kunst en cultuur.*

De genoemde ambities worden in de Visie bevestigd, onder andere op pagina 41 (verbinding Gelderlandplein), pagina 41-42 (kunst en cultuur) en pagina 54-55 (aansluiting op de architectuur van Buitenveldert) van de Visie. De exacte locaties van voetgangersoversteken zijn niet in de Visie opgenomen. De Visiekaart op pagina 18-19 weerspiegelt de boogde ontwikkelingen op hoofdlijnen. Verdere uitwerking, zoals de locatie van voetgangersoversteken, vindt plaats op detailniveau.

Met betrekking tot kunst en cultuur werkt Zuidas samen met Stadsdeel Zuid en de Advies Commissie Kunst om tijdelijke kunstinitiatieven mogelijk te maken. Hieruit zijn vele tijdelijke kunstwerken in Zuidas geland. Ook faciliteert Zuidas twee artroutes: ArtZuid en GET LOST-art route. De ambitie is om de bestaande programmering uit te breiden.

9. *Voorzieningen zijn belangrijk, evenals spel- en sportmogelijkheden.*

Het belang van voorzieningen bij het functioneren van het gebied wordt in de Visie erkend. Op pagina 44-45 van de Visie wordt beschreven welke (uitbreiding van) voorzieningen worden nagestreefd. Om voldoende ruimte te (blijven) bieden aan de benodigde en gewenste voorzieningen zal Zuidas zich blijven inzetten voor publiek toegankelijke plinten op plekken waar grote groepen mensen bijeen komen (zoals langs de stadsstraten en op de pleinen). Ook voor aanvullende sportvoorzieningen, maatschappelijk voorzieningen en scholen worden door de gemeente specifieke plekken aangewezen.

10. *Zorg voor een betere interactie tussen Buitenveldert en Zuidas. Zorg dat beide gebieden elkaar aanvullen, met allure voor harmonie en respect voor elkaars welstand, voorzieningen en kwaliteit.*

Deze doelstelling onderschrijven we. Bij de ontwikkeling van Zuidas in het algemeen en Zuidasdok in het bijzonder, is het verminderen van barrières een belangrijk uitgangspunt. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid verdwijnen niet alleen autoviaducten in het centrum van Zuidas, maar ontstaan op het dak van de nieuwe tunnels ook twee langgerekte

stationspleinen. Samen met de nieuwe Brittenpassage en de te verbreden Minervapassage ontstaat een centrale, verbindende openbare ruimte in het zuiden van Amsterdam. De noord-zuid straten krijgen symmetrische straatprofielen, voorzien van laanbeplanting. Deze lopen als continue lijnen door Zuidas om de samenhang tussen Buitenveldert en Oud-Zuid te versterken. Ook wordt aan de noordzijde van het station een ecologische zone opgenomen: de Daklaan. Deze laan vormt een waardevolle verbinding tussen de Amstel, het Beatrixpark, de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert en de Schinkel. Om de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te verbeteren wordt een nieuwe doorgang onder de A10 Zuid aangelegd die de Antonio Vivaldistraat verbindt met het Beatrixpark.

11. *Groen (lucht) moeten tijdens de bouw van Zuidasdok in voldoende mate beschikbaar zijn.*

In de Visie wordt onderschreven dat de bouw van Zuidasdok en andere bouwprojecten niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Zuidas. Voor de leefbaarheid in Zuidas is het van belang dat voldoende groen beschikbaar is. Voor de realisatie van het Zuidasdok zal een groot aantal bomen moeten verdwijnen. Voor de kap van de bomen geldt een just-in-time principe; bomen worden gekapt kort voorafgaand aan werkzaamheden die ter plaatse moeten gaan plaatsvinden. Het eindbeeld van Zuidasdok voorziet in een groene corridor, waar maximaal wordt ingezet op het terugbrengen van hoogwaardig groen rondom de infrastructuurbundel. Met de Visie en het programma Leef Zuidas wordt ook ingezet op voldoende groenvoorzieningen, onder andere middels zogenaamde postzegelparken.

4. Zienswijze Stichting Tuinstad Buitenveldert

1. *Maak de Visie Zuidas completer door een lijst toe te voegen met afkortingen en een overzicht met alle benoemde onderzoeken, van de Structuurvisie Amsterdam 2040 tot de Agenda Groen.*

Bij het opstellen van de Visie is gebruik gemaakt van een lange lijst beleidsnotities en onderzoeken. Er is bewust voor gekozen om alleen de documenten opgesteld door andere partijen dan de gemeente op te nemen in de literatuurlijst. Alle gebruikte afkortingen zijn toegelicht in de tekst.

2. *Het centrum van Zuidas, de RAI, de Fred. Roeskestraat en de zuidzijde door het Kenniskwartier lopen nu reeds vast in de morgen- en vooral avondspitsen. Oplossingen of ideeën zijn in de Visie niet belicht.*

Het klopt dat de A10 in de avondspits een flessenhals vormt die de afstroom van autoverkeer uit Zuidas hindert. Dat heeft met name te maken met de beperkte capaciteit op de A10 Zuid zelf, en in mindere mate met de capaciteit van het stedelijk wegennet. Het probleem is niet zozeer de kruispunten op het stedelijk wegennet (hoewel die richting de toekomst moeten worden uitgebreid), maar het gegeven dat er onvoldoende verkeer bij past op de A10. Dit noodzaakt tot het 'afknijpen' van het verkeer voordat het de A10 bereikt. Dat is precies de reden waarom de avondspits merkbaar tot meer overlast leidt in Zuidas en Buitenveldert dan de ochtendspits. De file staat in de avondspits met name op het stedelijk wegennet, terwijl deze in de ochtendspits met name op de A10 staat voordat auto's Zuidas bereiken. Aan het eerste wordt gewerkt door de voorgenomen realisatie van Zuidasdok. Aan het tweede wordt gewerkt door ingrepen te plegen op het stedelijk wegennet, zoals de herinrichting van de De Boelelaan Oost welke na de zomer

van 2016 van start gaat (zie pagina 70 van de Visie). De verkeersonderzoeken die tweejaarlijks worden uitgevoerd, laten zien dat, met inachtneming van bovenstaande maatregelen, het verkeer ook in de toekomst met een volledig ontwikkelde Zuidas beter doorstroomt. Bovendien wordt ingezet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen, waarbij ook de gebruikers van Zuidas verantwoordelijkheid moeten nemen, met als doel het autoverkeer in de spits terug te dringen en een verschuiving van de modal split van de auto naar de fiets en het OV.

3. *De aangegeven 10% vermindering van het autoverkeer wordt niet verder uitgewerkt. De omliggende wijken van Zuidas zullen zwaarder belast worden door het uitwijkende auto-parkeerverkeer wegens lagere parkeertarieven.*

Er zal geen sprake zijn van negatieve parkeereffecten in de omliggende buurten (het zogenaemde 'waterbedeffect'), doordat zowel in de Prinses Irenebuurt als in Buitenveldert parkeren door forenzen onmogelijk is gemaakt (respectievelijk door belanghebbende parkeren en een parkeerduurbepanking van 3 uur). Zo wordt naar verwachting het effect van het parkeertariefverschil voldoende beperkt.

4. *Uit het systeemschema blijkt dat geopteerd wordt voor een centrumlijn naar Schiphol. Gezien de berichtgeving lijkt het een zeer moeilijk tracé met een zeer hoog kostenplaatje. Alternatief te onderzoeken is de route van het Sciencepark via Vijzelgracht, station Amsterdam Lelylaan naar Schiphol. Ook kan gekeken worden naar een metroverbinding van station Amsterdam Zuid via Amstelveen Centrum, Westwijk, Uithoorn, Aalsmeer door de Kantorenwijk Schiphol Rijk aan de N201 naar Schiphol. De vervolglijn kan lopen via Hoofddorp langs de Hoofdweg via Badhoevedorp, de Aker, naar het station Amsterdam Lelylaan. Deze route geeft een betere vervoersmogelijkheid omdat hierdoor een OV-cirkel ontstaat.*

Het besluit om al dan niet een metroverbinding aan te leggen tussen station Amsterdam Zuid en Schiphol valt buiten de reikwijdte van deze Visie. De Visie geeft slechts aan dat vanuit het belang van Zuidas een dergelijke verbinding wenselijk is. Niet alleen vanwege de autonome vervoerswaarde, maar bijvoorbeeld ook vanuit de wens om P+R-terreinen op afstand van Zuidas goed aan te laten sluiten op het centrum van het gebied.

Zoals terecht is aangegeven, spelen bij de beslissing om de verbindingen naar Schiphol uit te breiden allerlei aspecten een rol, waaronder de vervoerswaarde, de investerings- en exploitatiekosten en ruimtelijke ontwikkelingen binnen Amsterdam (zoals onlangs gepresenteerd in het kader van de Koers 2025).

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat Project Zuidasdok, inclusief de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metroporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft.

Nadere besluitvorming omtrent een metrolijn naar Schiphol dient nog plaats te vinden.

5. *Onderzoek een kruisingsvrije fiets- en wandelverbinding van Zuidas en het Beatrixpark naar het Amstelpark en neem dit op in de Visie. Dit kan een verbetering voor het stedelijk weefsel opleveren en een verbetering van de ecostructuur als het op een groene wijze gebeurt. In dit onderzoek dient de Daklaan te worden betrokken. Het doortrekken van de Daklaan naar het Amstelpark is de wens.*

Door de aanleg van de Daklaan kunnen fietsers en voetgangers vanuit het centrum van Zuidas kruisingsvrij het Beatrixpark bereiken. Via de tunneltjes bij de Europaboulevard kan kruisingsvrij

vervolgd worden richting de Amstel en het Amstelpark. Ter hoogte van de kruising Europaboulevard/De Boelelaan is geen ongelijkvloerse kruising voorzien. De Daklaan ten noorden van de A10 en het spoor. Het doortrekken van de Daklaan naar het Amstelpark zal dan ook niet verder onderzocht worden.

6. *Een onderzoek naar dubbelgebruik van de Strawinskylaan is wenselijk. Denk hierbij aan verkeer op en onder de Strawinskylaan met ruimte voor voorzieningen als fietsenstallingen, buurtvoorzieningen, overloopgebied voor bestendige winkels voor het noordelijk stadsdeel, open doorgangen met postzegelgroenstroken of waterpartijen.*

Gedurende de realisatie van project Zuidasdok wordt de Strawinskylaan intensief gebruikt voor de afvoer van diverse verkeersstromen. Aan de noordzijde van het station worden op de Strawinskylaan bufferplaatsen voor bussen gerealiseerd. Een nadere invulling van het gebruik van de Strawinskylaan zal na gereedkomen van Zuidasdok worden bepaald.

7. *De STB adviseert om een minimaal percentage (15%) aan sociale woningbouw op te nemen in de Visie. Alhoewel standaard 30% wordt aangenomen, acht de STB dit niet haalbaar. Voor het middensegment kan ook een streefpercentage worden opgenomen.*

De Visie zal op dit punt aangepast worden. Om de beoogde verscheidenheid in woningtypen te bereiken, zal de standaard van minimaal 30% aan sociale woningbouw ook in Zuidas gelden en zal minimaal 30% van de woningen bestaan uit vrije sector huurwoningen. Van deze laatste 30% zal ten minste de helft bereikbaar is voor middeninkomens. Op deze manier wordt de doorstroming in Amsterdam verbeterd en ontstaan in Zuidas door deze verdeling gemengde woonmilieus die bij de identiteit van Zuidas en bij de Amsterdamse traditie van gemengde wijken passen.

8. *Het is de vraag of genoemde openbare daktuinen een reële optie zijn. De verwachting is dat particuliere eigenaren dit nooit zullen toestaan. In het kader van waterhuishouding zijn groene daken een must.*

In de Visie wordt onderschreven dat groene daken een belangrijke rol kunnen spelen in het rainproof maken van Zuidas (pagina 63 van de Visie). Er wordt dan ook ingezet op groene daken met oplossingen voor maximaal waterbergend vermogen, het liefst publiek of collectief (voor de gebruikers van het gebouw) toegankelijk. Hier wordt ook in de bouwenvolop op gestuurd.

9. *Vervang de tekst aan het einde van de 4e alinea op pagina 56: "We zetten in op keerwanden en geluidschermen met hoogwaardig groen" door "We zetten in op keerwanden en geluidschermen door een zo groot mogelijke afstemming met de omgeving. Vooral door te kiezen voor natuurlijke vormgeving met toepassing van natuurlijke materialen. De belevingswaarde dient de gebruiker".*

De uitgangspunten voor Zuidasdok zijn voor de Visie Zuidas een gegeven en worden met de Visie niet opnieuw ter discussie gesteld.

De locaties, lengte en hoogte van de geluidschermen liggen vanwege effectiviteit en ruimtelijke inpassing vast. Voor de inrichting is in het kader van project Zuidasdok een uitgebreid programma van eisen opgesteld.

Op 30 maart 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college is opgedragen om de mogelijkheid van levende bamboeschermen dan wel andere begroeide/levende geluidschermen te onderzoeken. Deze mogelijkheden worden thans onderzocht.

10. *Er wordt een verbetering van de levendigheid gedurende de dag en nacht aangegeven. De manier waarop dit gerealiseerd moet worden, ontbreekt. Enkele suggesties zijn theaters met kunstuitingen op klein en groot niveau, kleinkunst en culturele evenementen. Voor de dagelijkse leefbaarheid kan een week- of maandmarkt worden opgenomen.*

Ter bevordering van de leefbaarheid en levendigheid in Zuidas is het programma Leef Zuidas geïnitieerd. Binnen dit programma wordt samenwerking gezocht met de betrokken stakeholders, waaronder de bedrijven, initiatiefnemers en bewoners van en rond Zuidas. Uw suggesties ten aanzien van activiteiten ter bevordering van de levendigheid, waaronder een markt en een bioscoop, zijn opgenomen in het programma Leef Zuidas.

11. *Gaarne "buurtactiviteiten" toevoegen aan de tweede alinea op pagina 49 na "zorgvoorzieningen". Dit ter versterking van de samenhang van bewoners en bedrijven en het voorkomen van vereenzaming van ouderen.*

Buurtactiviteiten kunnen inderdaad bijdragen aan de samenhang tussen bewoners en bedrijven en tussen bewoners onderling en spelen daarom een belangrijke rol in de totstandkoming van een nieuwe gemengde stadswijk. Het tot stand brengen van dergelijke activiteiten worden dan ook vanuit Leef Zuidas ondersteund. De in de tweede alinea genoemde buurtvoorzieningen omvatten mede de ambitie om buurtactiviteiten te stimuleren.

12. *Start met het opzetten van buurtvoorzieningen als een wijkopbouwcentrum in verbinding met het WOCB en de Prinses Irenebuurt op. Dit is toe te voegen aan het informatiecentrum en kan functioneren als een aanjaagcentrum voor initiatieven.*

De gemeente Amsterdam sluit zich aan bij uw stelling dat maatschappelijke functies kunnen dienen als katalysator voor de sociale cohesie in een gebied. Daarom is in de meeste bestemmingsplannen rekening gehouden met de vestiging van maatschappelijke voorzieningen. Dit betekent dat op deze plekken rekening wordt gehouden met een lagere grondprijs voor functies die het maatschappelijk belang dienen (zoals een wijkopbouwcentrum).

13. *Onderzoek of een fietsroute door het station in de Minerva-as gerealiseerd kan worden. De onderdoorgang van het Rijksmuseum is hierbij het voorbeeld.*

De ontwikkeling van de Minervapassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage in paragraaf 2.1.3 van deze Nota van Beantwoording.

14. *Om vermindering van fijnstof als gevolg van Zuidasdok in de Visie op te voeren is niet juist. Het grootste deel van de oorzaak is gelegen aan de fijnstofproductie van Schiphol.*

Zuidasdok heeft inderdaad een beperkt effect op fijnstofconcentraties. De concentraties fijnstof worden vooral bepaald door de achtergrondconcentraties. De achtergrondconcentraties worden deels bepaald door Schiphol, maar ook door andere bronnen zoals bedrijven en stedelijke en

regionale activiteiten. Naar aanleiding van de zienswijze worden pagina 13 en 48 van de Visie aangepast.

15. *Het is een gemiste kans dat de sporen bij het Zuidasdok niet ondergronds worden gebracht.*
De keuze om de sporen (vooralsnog) niet ondergronds te brengen, maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de (trein)sporen in paragraaf 2.1.5 van deze Nota van Beantwoording.
16. *Er ontbreken vele Nederlandse componisten in de wijk.*

Bij nieuwbouw of vernieuwing bedenkt het stadsbestuur meestal de straatnamen. Nog niet alle toekomstige straten binnen het Zuidasgebied hebben al een naam gekregen. Bij het bepalen van nieuwe straatnamen zal uw suggestie ter overweging worden meegenomen. Overigens kunnen ook Amsterdamse burgers en instellingen een aanvraag voor een nieuwe straatnaam indienen (of een bestaande straatnaam wijzigen). Dit kan door uw verzoek te e-mailen naar straatnamen@amsterdam.nl. Een van de voorwaarden is dat de naam duidelijk en herkenbaar moet zijn. Tevens mag de naam niet al in gebruik zijn in Amsterdam. Tenslotte geldt dat indien het om de naam van een persoon gaat, deze persoon minimaal vijf jaar overleden moet zijn. Deze eis geldt niet voor leden van het Koninklijk Huis.

17. *Voor een open communicatie is een automatische mededeling (per brief of e-mail) waarop gebruikers zich kunnen abonneren wenselijk. Digitale informatieschermen zijn beslist onvoldoende als adequate informatievoorziening.*

Zoals in de Visie staat beschreven, is excellente publieksinformatie en communicatie een van de doelen (pagina 27 van de Visie). De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk om open en transparant te communiceren met de omgeving. Daarom organiseren Zuidas en Zuidasdok samen de communicatie en komt er een gezamenlijk loket onder de naam Zuidas Bouwt. Vanuit Zuidas Bouwt wordt ingezet in op verschillende communicatiemiddelen. Zo kan iedereen zich abonneren op de e-nieuwsbrief van Zuidas waardoor men op de hoogte gehouden wordt van alle ontwikkelingen. Dit kan via <https://www.amsterdam.nl/zuidas/nieuwsbrief/maillinglist/>. Wanneer er bijvoorbeeld werkzaamheden zijn in de openbare ruimte of op de bouwkavels wordt de omgeving daarnaast ook via de website, twitter, bouwborden, tekstkarren (digitale informatieborden), bijeenkomsten en/of bewonersbrieven geïnformeerd.

5. Zienswijze Taskforce Bereikbaarheid Zuidas

1. *Als gevolg van de verdere ontwikkeling van Zuidas neemt het totale oppervlak van kantoren toe van 900.000 m² naar 1.200.000 m². Dit betekent dat het autogebruik in absolute aantallen ook verder zal toenemen. Maak ook voor het autoverkeer de ambitie en maatregelen expliciet en neem deze op in de Visie. Het is van belang om meer samenhang en evenwicht tussen de verschillende modaliteiten aan te geven, waarbij ook rekening wordt gehouden met alternatieven om Zuidas bereikbaar te houden als het niet mogelijk blijkt om de 'modal split' positief te beïnvloeden.*

Het klopt dat het autoverkeer op de reeds zwaar belaste richtingen tijdens de ochtend- en avondspits zal toenemen als gevolg van het groeiende kantoorvolume. Door o.a. te sturen op

een strikt parkeerbeleid, zoals is verwoord in de Visie (pagina 78), zal dit extra autoverkeer zoveel mogelijk worden beperkt (middels extra OV-verbindingen, investeringen in fietsinfrastructuur en samenwerking met het bedrijfsleven teneinde dit te bewerkstelligen). De Visie geeft richting aan de oplossingen die we als Zuidas het meest wenselijk en/of kansrijk achten (pagina 70 van de Visie), daarbij staat het meer en beter faciliteren van de fiets en het OV centraal.

Dit wil echter geenszins zeggen dat het autoverkeer wordt genegeerd, zo wordt ingezet op het zoveel mogelijk scheiden van vervoersstromen om ook de auto meer ruimte te geven. Daarnaast wordt het tweejaarlijkse Verkeersonderzoek Zuidas gebruikt om voorspellingen te doen over de toekomstige groei van het autoverkeer in Zuidas. Indien deze onderzoeken laten zien dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan is de gemeente Amsterdam er aan gecommiteerd om deze ook te treffen. Omdat deze onderzoeken met regelmaat worden uitgevoerd, bestaat de mogelijkheid om gaandeweg bij te sturen indien de autobereikbaarheid hierom vraagt.

2. *Waar komt het 'modal split' van het aandeel auto van 41% vandaan? De online peiling die als onderbouwing van de Visie is gebruikt, geeft een aandeel van 20% weer voor de auto in 2015. Een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd door Trajan, geeft in 2014 een aandeel van 23% weer voor de auto.*

Het percentage van 41% autogebruik is gebaseerd op de verkeersmodellen van de Gemeente Amsterdam. Deze worden regelmatig geijkt op basis van daadwerkelijke verkeerstellingen en geven dus een representatief beeld van de verdeling tussen vervoersmiddelen. Uiteraard blijft het een model, dat kleine afwijkingen kan kennen. Uit de enquête van Trajan komt inderdaad een andere verdeling van vervoersmiddelen. De uitkomsten van deze enquête zijn echter niet representatief voor al het verkeer van en naar Zuidas. Een aandeel van 23% van de auto in de 'modal split' zou betekenen dat er veel minder auto's rijden dan in de praktijk het geval is en kan dus niet als representatief worden beschouwd. Het onderzoek van Trajan was primair bedoeld om te achterhalen *waarom* mensen kozen voor een vervoersmiddel. Daartoe biedt het nuttige inzichten.

3. *In het bouwstenen document wordt de ambitie uitgesproken om een mobiliteitsfonds in te stellen. Dit fonds, gefinancierd uit de gronduitgifte, moet bedrijven helpen bij het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsfonds is een belangrijk instrument om gedragsverandering te bewerkstelligen. In de Visie komt dit fonds niet meer terug. Graag zien we de ambitie voor het mobiliteitsfonds terug in de visie om de gezamenlijke opgave voor een goed bereikbare Zuidas optimaal te faciliteren met mobiliteitsmanagement maatregelen.*

Omdat de term mobiliteitsfonds tot verwarring zou kunnen leiden (de gemeente Amsterdam heeft immers al een mobiliteitsfonds) is in het concept van de Visie (t.o.v. het bouwstenendocument) ervoor gekozen deze term niet terug te laten komen. Dit betekent niet dat de gemeente zich niet zal inzetten om de beoogde gedragsverandering (van auto naar fiets en OV) tot stand te brengen. In de tweede helft van 2016 wordt de Aanpak Zuidas Bereikbaar gepresenteerd. Aan deze aanpak worden, in overleg met de betrokken stakeholders, middelen gekoppeld welke dienen ter ondersteuning van de beoogde gedragsverandering. Op pagina 77 van de Visie wordt naar aanleiding van de zienswijze de 'Aanpak Zuidas Bereikbaar' vermeld.

4. *Het prioriteren van de auto op de De Boelelaan is complex in combinatie met het OV en de veilige oversteekbaarheid door voetgangers op de kruispunten en de noord-zuid verbindingen van de VU. Werk de visie op de De Boelelaan uit en geef daarbij aan hoe deze complexiteit wordt opgelost.*

De gemeente onderkent dat de prioriteitsvoornemens niet eenvoudig te implementeren zijn en dat goed zal moeten worden gekeken naar de verschillende mogelijkheden en gevolgen. Doelstelling is een Zuidas dat met elk vervoersmiddel comfortabel en snel te bereiken is. Bij de nadere uitwerking van de voorstellen worden de partijen betrokken. Het meest voor de hand liggende moment daarvoor is tijdens de bespreking van het Verkeersonderzoek Zuidas 2016, waar momenteel aan wordt gewerkt.

5. *Het is van belang om trends en ontwikkelingen voor mobiliteit, die voor het gebied van belang zijn, te analyseren en op te nemen in de Visie. Vervolgens dient een vertaalslag gemaakt te worden om te bepalen wat dit voor het gebied betekent en om hier expliciet een visie op te ontwikkelen. Neem een expliciete visie over mobiliteit op in de Visie Zuidas.*

Voor zover bekend, wordt rekening gehouden met dergelijke trends. Voor wat betreft het verdere toekomstbeeld (bijvoorbeeld de zelfsturende auto), geldt dat hoe verder de verwachte ontwikkeling in tijd van ons af staat, hoe onzekerder deze wordt. Het is onmogelijk om hier nu rekening mee te houden zonder andere risico's te introduceren. Het belangrijkste dat momenteel kan worden gedaan, is de wegen zo ontwerpen dat deze in de toekomst (met minder of ander autoverkeer) heringericht kunnen worden met meer ruimte voor de fiets of meer verblijfsruimte. Daar wordt bij het wegontwerp dan ook rekening mee gehouden.

6. *Ontwerp het stationsgebouw niet alleen functioneel, maar realiseer een icoon voor Zuidas. Juist een kwalitatief hoogwaardig en esthetisch stationsgebouw draagt bij aan de internationale allure van Zuidas.*

Het ontwerp van het nieuwe station Amsterdam maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Op pagina 30-31 van de Visie zijn de eisen en uitgangspunten voor het nieuwe station opgenomen. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de openbaarvervoerterminal in paragraaf 2.1.2 van deze Nota van Beantwoording.

6. Zienswijze Actie comité Red de sneltram 51

1. *Een goed OV is noodzakelijk voor internationale bedrijven die in Buitenveldert en Zuidas zijn gevestigd. Amsterdam heeft internationaal gezien een zeer beperkt metronetwerk waardoor de concurrentie wordt verzwakt.*

De gemeente Amsterdam deelt uw visie dat een goede bereikbaarheid zeer belangrijk is voor het (internationale) vestigingsklimaat. De beoogde maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de OV-bereikbaarheid worden uitvoerig beschreven in hoofdstuk 'Kiezen voor fiets en OV'.

2. *Enkele kiosken voor de NS krijgen prioriteit boven een directe verbinding van Amstelveen van station Amsterdam Centraal.*

De mogelijkheid om voorzieningen (kiosken) te realiseren in en rondom het toekomstige station maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Het besluit tot ombouw van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid ligt bij de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam.

Voor nadere toelichting over de Amstelveenlijn wordt verwezen naar paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Door het vervallen van de Amstelveenboog moeten dagelijks enkele duizenden reizigers overstappen. Met name voor mensen met een beperking is een overstap belastend. De kans op ongelukken neemt toe als de ongelijkvloerse kruising van metro 51 wordt vervangen door een gelijkvloerse kruising over de trambaan. Bovendien zullen veel reizigers overstappen op lijn 5, waardoor deze tramlijn extra belast wordt. Reizigers zullen als gevolg hiervan het OV gaan mijden. Voor hulpdiensten is een toename van het verkeer een bedreiging voor de snelle aanrijdtijd. Bovendien heeft het plan geen draagvlak onder reizigers. Dit wordt bevestigd door 2200 handtekeningen die zijn ingediend tegen het opheffen van de Amstelveenboog. Handhaaf de Amstelveenboog.*

De Visie Zuidas gaat uit van de vervanging van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid, zoals daartoe is besloten door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Voor een uitgebreide beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

4. *Geadviseerd wordt om als alternatief voor het opheffen van de Amstelveenlijn een bovengrondse loopbrug te realiseren. Dit heeft een aantal voordelen: station Amsterdam Zuid hoeft niet te worden aangepast om aan de Europese veiligheidseisen te kunnen voldoen, de bestaande sporen, perrons en de Amstelveenboog kunnen gehandhaafd blijven en op het dak van de loopbrug kunnen zonnepanelen of een tuin worden aangelegd. Dit alles is kostenbesparend. Bovendien komt met dit alternatief de aanrijdtijd van hulpdiensten niet in gevaar.*

De Visie Zuidas gaat uit van de vervanging van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid, zoals daartoe is besloten door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Voor een uitgebreide beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

Gelet op voornoemde besluitvorming is een loopbrug als alternatief voor de vervanging van de Amstelveenlijn niet aan de orde.

7. Zienswijze Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties

1. *Breid het aandeel woningbouw (m²'s) verder uit.*

In de afgelopen jaren heeft reeds een optimalisatie van het aandeel woningbouw plaatsgevonden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de hernieuwde plannen voor deelgebied Ravel. Ook in de deelgebieden Kop Zuidas en Kenniskwartier wordt gestudeerd op extra woningbouw (ten opzichte van oudere plannen). Verder worden op (langere) termijn mogelijkheden gezien voor verdere verdichting in het deelgebied Vivaldi en in het gebied rondom de nieuwe rechtbank. Ook hier zal onderzocht worden in hoeverre er een woningbouwprogramma kan worden toegevoegd.

2. *Gelet op de samenwerkingsafspraken tussen de gemeente, huurders en woningcorporaties en de gewenste menging, wordt verzocht om het genoemde percentage van 35% te reserveren voor sociale huurwoningen in het bezit van woningcorporaties en niet voor betaalbare woningen (tot €970,-, huurprijs en €249.000,-koopsom) en zoals vermeld in de Visie.*

De Visie zal op dit punt aangepast worden. Om de beoogde verscheidenheid in woningtypen te bereiken, zal minimaal 30% van de woningen in Zuidas in het sociale segment vallen en minimaal 30% van de woningen bestaan uit vrije sector huurwoningen, waarvan ten minste de helft bereikbaar is voor middeninkomens. Het is niet wenselijk om de eerder genoemde 35% voor betaalbare woningen geheel in te zetten voor sociale huurwoningen. In de stad is ook grote vraag naar woningen voor middeninkomens. Door ook 30% voor vrije sector huurwoningen te reserveren waarvan de helft bereikbaar is voor middeninkomens, wordt ook deze groep bediend en de doorstroming in Amsterdam verbeterd. Daarnaast ontstaan door deze verdeling gemengde woonmilieus die bij de identiteit van Zuidas en bij de Amsterdamse traditie van gemengde wijken passen.

8. Zienswijze Green Business Club Zuidas

1. *Duurzaamheid krijgt in de Visie niet de aandacht die nodig is om het serieus te nemen in de uitvoering, omdat duurzaamheid niet als losstaand themahoofdstuk is benoemd.*

Op pagina 20-21 van de Visie wordt het belang van een duurzame Zuidas verwoord. Bij alle thema's in deze Visie is het uitgangspunt dat wordt ingezet op het scheppen van een gezonde, schone, compacte en energieneutrale leefomgeving. Door het als uitgangspunt aan het begin van de Visie op te nemen is duurzaamheid belangrijk, zo niet fundamenteel, geworden in de uitvoering.

In de Agenda Duurzaamheid 2015 staan de concrete doelstellingen van de gemeente ten aanzien van o.a. luchtvervuiling, energieverbruik en duurzaamheid vermeld en is beschreven hoe deze doelen worden verwezenlijkt. In het Duurzaamheidsverslag Zuidas worden de resultaten wat betreft duurzaamheid jaarlijks gemonitord en vastgelegd. De ambities voor duurzaamheid worden uiteraard ook op uitvoeringsniveau uitgewerkt en geconcretiseerd.

2. *In de Visie worden duurzame ambities genoemd zoals het inzetten op een energieneutrale leefomgeving. Dergelijke ambities vragen om heldere communicatie en een grondig plan van aanpak.*

De onderliggende duurzaamheidsthema's zoals 'energie neutrale leefomgeving' zijn niet uitgewerkt, omdat de Visie een ambitiedocument is en geen gedetailleerd plan; dit geldt voor alle thema's. De ambities voor duurzaamheid zijn uiteraard op uitvoeringsniveau uitgewerkt en geconcretiseerd. Ook staan de doelen ten aanzien van duurzaamheid vermeld in de Agenda Duurzaamheid 2015 en worden de doelen jaarlijks geëvalueerd in het Duurzaamheidsverslag Zuidas.

3. *Een toelichting van het begrip "circulaire economie" opnemen, is wenselijk.*

Een toelichting op het begrip circulaire economie is naar aanleiding van de zienswijze opgenomen in de Visie op pagina 20-21.

4. *Green Business Club stelt het op prijs om te worden genoemd als samenwerkingspartner in de uitvoering van de Visie Zuidas en denkt ook graag mee.*

In de Visie wordt aangegeven dat onder andere de samenwerking wordt gezocht met de Green Business Club bij het in praktijk brengen van duurzaamheid (zie pagina 20 van de Visie).

9. Zienswijze Rover Regio Amsterdam en Rover Amstelland en Meerlanden

1. *Het valt op dat de Visie Zuidas op het punt van OV geen baanbrekende gezichtspunten bevat: De genoemde Zuidwestboog wordt infrastructureel en qua exploitatie niet haalbaar geacht en de verkenningsstudies naar nieuwe metroverbindingen worden vanwege de kosten niet voortgezet. De reservering voor een vijfde en zesde treinspoor is niet nieuw. De Amstelveenlijn heeft al prioriteit op het kruispunt De Boelelaan/Buitenveldertselaan en de vertraming van buslijn 15 heeft slechts een beperkt effect op de bereikbaarheid van Zuidas.*

De Visie Zuidas gaat inderdaad uit van de ruimtelijke keuzes die in andere beleidsstukken zijn gemaakt en geeft daarbij op onderdelen een verdere invulling van de gekozen richting aan ten behoeve van een bereikbare Zuidas. Ook laat de Visie zien welke huidige en toekomstige ontwikkelingen we als college voor ogen hebben, zonder dat het een dichtgetimmerd uitvoeringskader vormt. Het onderzoek, eventuele uitwerking en besluitvorming over de genoemde punten zal op detailniveau plaatsvinden.

2. *Handhaaf de vrij liggende en kruisingsvrije trambaan op de Buitenveldertselaan tussen de De Boelelaan en de Arnold Schönberglaan. Dat betekent dat geen nieuwe volledige kruising wordt gerealiseerd, tenzij er een ongelijkvloerse tramkruising komt zoals in het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier van 16 februari 2011 is aangegeven.*

Het volledig maken van de kruising Gustav Mahlerlaan/Buitenveldertselaan - Parnassusweg is een maatregel die noodzakelijk is voor een goede doorstroming van het fiets- en autoverkeer en om voor voetgangers een goede oost-westroute te realiseren. Deze is verkeerskundig noodzakelijk, zoals o.a. blijkt uit het meest recente Verkeersonderzoek Zuidas (uit 2014). Er is onvoldoende ruimte om een ongelijkvloerse kruising te realiseren (waarbij het overige verkeer onder de tram door kruist). Daar komt bij dat dergelijke ongelijkvloerse kruisingen vanuit stedenbouwkundige overwegingen niet wenselijk worden geacht. Tenslotte moet worden vermeld dat de genoemde kruising in de praktijk voor de tram weinig extra vertraging gaat opleveren, doordat de verschillende verkeerslichten (De Boelelaan, Gustav Mahlerlaan en Arnold Schönberglaan) in serie zullen worden gekoppeld. Zo ontstaat een groene golf voor de tram.

3. *Zorg voor een compacte OV-knoop met verblijfskwaliteit aan de zuidzijde van station Zuid. Het faciliteren van doorgaande (streek)lijnen bespaart opstelruimte en scheelt overstappen.*

De locatie van het busstation, voorzien aan de noordzijde van het station, maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas een gegeven. De besluitvorming over (streek)lijnen vindt plaats op het niveau van de Stadsregio Amsterdam.

Ten aanzien van het ontwerp van het busstation wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over het busstation in paragraaf 2.1.6 van deze Nota van Beantwoording.

4. *Houd rekening met omleidingsroutes voor de tram (Strawinskylaan, nieuwe kruising De Boelelaan/Buitenveldertselaan)*

Bij de uitvoering van de verschillende ambities wat betreft de tram (zoals bijvoorbeeld het doortrekken naar en het verplaatsen van de tramsporen bij station Amsterdam Zuid), is het streven om dit gepaard te laten gaan met zo min mogelijk afsluitingen voor het OV. Indien een afsluiting noodzakelijk is, dan wordt ernaar gestreefd om dit werk in de nacht, het weekend of de vakanties (buiten de reguliere reistijden) uit te (laten) voeren. Op pagina 24-25 van de Visie zijn een aantal eisen vermeld waaraan de bereikbaarheid van Zuidas gedurende de bouw dient te voldoen.

5. *Faciliteer een op- en afgang tussen de treinperrons en de westzijde aan de Parnassusweg/ Buitenveldertselaan ten behoeve van een verkeersveilige looproute van en naar de VU.*

In de verkenningfase van project Zuidasdok is onderzocht of ontsluiting van de perrons aan de westzijde van de Parnassusweg inpasbaar is. Conclusie van dit onderzoek is dat de treinperrons in theorie doorgetrokken kunnen worden, maar dit praktisch onwenselijk is (o.a. in het kader van sociale veiligheid) en daarom kostentechnisch niet is opgenomen in het budget voor Zuidasdok. Een veilig overstreek van de Parnassusweg staat hoog op de agenda. Hiervoor worden adequate maatregelen getroffen.

6. *Besteed meer aandacht aan sociale aspecten in het OV-beleid. Een voldoende fijnmazig OV-systeem is nodig om deelgebieden in Zuidas goed te ontsluiten.*

De toegankelijkheid van het OV heeft de aandacht. In de verdere uitwerkingen zal dit ook meegenomen worden. In het algemeen geldt dat het OV in Zuidas behoorlijk fijnmazig is en veel huishoudens (nu en in de toekomst) toegang hebben tot een OV-verbinding dicht bij hun woning.

7. *Geef meer ruimte aan de fiets. Faciliteer een fietsverbinding in de Minerva-as om de stadsdelen aan de noord- en zuidzijde ongehinderd door verkeerslichten met elkaar te verbinden.*

Het belang van voldoende ruimte (letterlijk en figuurlijk) voor de fiets wordt onderschreven. In het hoofdstuk 'Kiezen voor OV en fiets' wordt beschreven hoe binnen Zuidas meer ruimte voor fietsers wordt creëren. De ontwikkeling van de Minervapassage maakt echter onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas als gegeven gehanteerd. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage in paragraaf 2.1.3 van deze Nota van Beantwoording.

8. *Het nieuwe tramstation is gesitueerd aan de zuidzijde van het station Amsterdam Zuid op de Arnold Schönberglaan, terwijl het busstation aan de noordzijde komt. Een dergelijke opzet komt de overzichtelijkheid niet ten goede en brengt forse loopafstanden met zich mee. Geef het busstation geen afgelegen plek op het Zuidasdok, maar plaats tram en bushaltes overzichtelijke bij de nieuwe hoofduitgang van het station aan de Arnold Schönberglaan, nabij de Minerva-as.*

De keuze voor een busstation aan de noordzijde en de tramhaltes aan de zuidzijde van het station maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is als gegeven gehanteerd bij de Visie Zuidas. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over het busstation in paragraaf 2.1.6 van deze Nota van Beantwoording.

9. *De overstap op station Amsterdam Zuid wordt gecompliceerd door de geplande OV-chippootjes in de Brittenpassage die het bus- en tramstation met elkaar zou moeten gaan verbinden. Dit is omslachtig en beperkt de doorstroming.*

De Brittenpassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Voor een beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Brittenpassage in paragraaf 2.1.4 van deze Nota van Beantwoording.

10. Zienswijze Bewonersplatform Zuidas

1. *Behoud bij de komende werkzaamheden voldoende flexibiliteit om toekomstige ontwikkelingen zoals extra sporen of een ondergrondse metro mogelijk te maken.*

Met toekomstige ontwikkelingen rond station Amsterdam Zuid wordt bij project Zuidasdok rekening gehouden, in zoverre dat geen functies worden toegestaan die mogelijke ontwikkelingen, zoals het ondergronds brengen van de sporen of de spooruitbreiding met een vijfde en zesde treinspoor (en perron), in de toekomst onmogelijk maken. Het uitgangspunt van het bestemmingsplan Zuidasdok is dan ook dat de desbetreffende gronden in beginsel niet bebouwd mogen worden.

2. *Voorgesteld wordt om te onderzoeken of ruimte voor fietsen kan worden geboden in de toekomstige Amstelveenlijn.*

De Visie Zuidas gaat uit van de vervanging van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid, zoals daartoe is besloten door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. De mogelijkheid om fietsen toe te staan in de Amstelveenlijn is geen bevoegdheid van de gemeente Amsterdam (afdeling Zuidas), maar van de Stadsregio Amsterdam/GVB. Een nadere toelichting op dit punt wordt gegeven in paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Het benutten van daluren en het dubbelgebruik van bedrijfsparkeergarages is een goed initiatief, mits in een acceptabel parkeertarief en/of een bezoekersregeling voor bewoners wordt voorzien. Het verhogen van straatparkeertarieven betekent een isolement voor bewoners van Zuidas.*

De Visie doet slechts uitspraak over de parkeertarieven voor zover we daar als gemeente Amsterdam invloed op hebben. Het college heeft geen zeggenschap over de prijs die private verhuurders voor een parkeerplaats rekenen. Indien een kantoorexploitant ervoor kiest zijn parkeergelegenheid 's avonds beschikbaar te stellen voor bezoek van bewoners of voorzieningen (een ontwikkeling die wordt aangemoedigd), dan heeft dat geen zin als deze tarieven ver boven die van het straatparkeren liggen. Wel wordt, zoals ook in de Visie aangeven (pagina 78), het gesprek hierover aangegaan met kantooreigenaren. Voor wat betreft dat laatste wordt voorgesteld om de tarieven in het gros van Zuidas vast te stellen op 3 euro per uur (hetgeen conform de tarieven in bijvoorbeeld de Rivierenbuurt en Oud-Zuid is), en in het centrumgebied van Zuidas (deelgebieden Mahler en Gershwin) te handhaven op de huidige 4 euro per uur.

4. *Realiseer de Daklaan tegelijk met de aanleg van het Zuidasdok. De Daklaan voorziet in een goede oost-westverbinding voor fietsers en wandelaars.*

Zoals ook in de Visie aangegeven, moet de financiële haalbaarheid van de Daklaan nog worden onderzocht. In dat kader wordt bekeken in hoeverre de realisatie van de Daklaan nog in te passen is in de uitvoering van project Zuidasdok.

5. *Neem de uitbreiding van station Amsterdam Zuid met een vijfde en zesde spoor op in de planning. Hiermee ontstaat de mogelijkheid voor internationale treinen.*

Bovenstaande maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. In een vijfde en zesde treinspoor wordt vooralsnog niet voorzien omdat realisatie op dit moment niet noodzakelijk is. Om deze reden is de betreffende spooruitbreiding ook niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en project Zuidasdok en is momenteel (nog) geen budget beschikbaar. Wel wordt de gedachte gedeeld dat de uitbreiding op enig moment nodig en wenselijk zal zijn. Daarom is er ook ruimte gereserveerd voor een toekomstige uitbreiding. Dit wordt op pagina 72 van de Visie beschreven. In project Zuidasdok wordt hiermee in zoverre rekening gehouden dat ter plaatse van het vijfde en zesde spoor geen functies worden toegestaan die realisatie van de spooruitbreiding in de toekomst onmogelijk maken.

6. *Stel het onderzoek naar de mogelijkheid van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol niet langer uit.*

De besluitvorming over de verlenging van de Noord/Zuidlijn van station Amsterdam Zuid naar Schiphol ligt bij de Stadsregio Amsterdam. De Visie geeft slechts aan dat vanuit het belang van Zuidas een dergelijke verbinding wenselijk is. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de toekomst wordt met project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metrosporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft. Verdere besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.

7. *Het verkennen van de Zuid-Westboog, het verlengen van de Noord/Zuidlijn en de aanleg van een vijfde en zesde spoor zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid van het OV te handhaven en uit te breiden.*

De besluitvorming omtrent de uitbreiding van de spoorverbinding van station Amsterdam Zuid naar station Amsterdam Sloterdijk, maakt geen onderdeel uit van deze Visie. Daartoe zal eerst een bestuurlijke keuze moeten worden gemaakt. Die keuze is op dit moment nog niet aan de orde. De verbinding tussen station Amsterdam Zuid en station Amsterdam Sloterdijk staat wel op de lange termijnagenda van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Project Zuidasdok houdt rekening met de gevraagde verbinding door een ruimtereservering voor de 'zuidwestboog' tussen de Zuidtak en de Westtak.

De besluitvorming over de verlenging van de Noord/Zuidlijn van station Amsterdam Zuid naar Schiphol ligt bij de Stadsregio Amsterdam. De Visie geeft slechts aan dat vanuit het belang van Zuidas een dergelijke verbinding wenselijk is. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de toekomst wordt met project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metrosporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft. Verdere besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.

De keuze om geen vijfde en zesde treinspoor aan te leggen, maakt onderdeel uit van project

Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Ten aanzien van een vijfde en zesde treinspoor wordt verwezen naar de beantwoording van punt 5 van de zienswijze.

8. *Maak de Brittenpassage openbaar toegankelijk. Dit komt de gebruiksvriendelijkheid ten goede.*

De Brittenpassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Brittenpassage in paragraaf 2.1.4 van deze Nota van Beantwoording.

9. *Maak de dakterrassen zo veel mogelijk publiekstoegankelijk zodat zowel het groen als het uitzicht een bezienswaardigheid kan worden.*

Zuidas zet in op alle vormen van groene dakterrassen, zowel privé, collectief als publiek toegankelijk (zie pagina 63-64 van de Visie).

10. *Groene routes geven Zuidas een vriendelijker karakter.*

Hier sluiten wij ons als gemeente Amsterdam bij aan. Er wordt dan ook niet alleen ingezet op het verbeteren en toevoegen van groen en water, maar ook op het beter verbinden van groen en water, onder andere door groene routes (zie pagina 61 van de Visie).

11. *Gebruik natuursteen dat voor wandelaars een comfortabele ondergrond vormt.*

Wij zijn ons er als gemeente van bewust dat er klachten zijn over de beloopbaarheid van de stenen op het Zuidplein, Mahlerplein en rondom diverse gebouwen. Bij de opwaardering van de openbare ruimte wordt de eis gesteld dat de gebruikte steensoort goed beloopbaar is, voor een vlakke bestrating zorgt en voldoende stroef is afgewerkt om uitglijden te voorkomen.

12. *Voorgesteld wordt om van de Art Zuid een doorlopende route te maken en niet zoals in 2015 onderbroken bij de Minerva-as*

In 2015 vond de vierde editie van ArtZuid plaats. Rond de 400.000 bezoekers uit binnen- en buitenland hebben de kunstroute bezocht. De wens om de kunstroute door te trekken over de Minerva-as wordt onderschreven.

13. *Vul de Leef Zuidas kalender aan met de actuele stand van zaken en/of het resultaat.*

Deze kalender is aanwezig en wordt actueel gehouden. 6 x per jaar zijn de activiteiten zichtbaar in het Hello Zuidas magazine en op de websites van diverse platformen. De kalender is reeds geactualiseerd.

14. *Het is van belang dat de locatie voor de toekomstige bioscoop niet te ver in westelijke richting opschuift.*

Zoals ook beschreven op pagina 45 van de Visie is, wordt de wens gedeeld om een mogelijke toekomstige bioscoop ruimte te bieden op een centrale locatie in Zuidas. Voor de bereikbaarheid wordt ingezet op fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Daarom is het van belang dat

de bioscoop niet te ver van het openbaar vervoer is gesitueerd. Daarnaast kan een bioscoop een positieve bijdrage kan leveren aan de levendigheid in het gebied. Juist door een locatie te selecteren dichtbij de bestaande horeca, kunnen de verschillende functies (bioscoop in de nabijheid van restaurants en cafés) elkaar versterken. Op de kaart op pagina 44 van de Visie is het zoekgebied voor de bioscoop aangegeven; het gaat hierbij om de kavels aan, of vlak bij de Parnassusweg, aan de zuidzijde van de A10 Zuid.

15. *Sta gedurende de bouw alleen geluidsarme festivals toe.*

De mogelijkheid tot het organiseren van festivals en de voorwaarden waaronder evenementen mogen plaatsvinden, vinden hun grondslag in gemeentelijk evenementenbeleid. Het gemeentelijke evenementenbeleid maakt geen onderdeel uit van de Visie.

16. *Voorzie in voldoende parkeermogelijkheden voor auto, scooter en fiets voor de bezoekers van bewoners.*

Om de bereikbaarheid van Zuidas te verbeteren wordt meer ruimte voor de fiets gecreëerd. Dit gebeurt niet alleen op straat maar ook in gebouwen. Omdat het fietsverkeer naar alle waarschijnlijkheid nog verder zal groeien, worden royale parkeernormen voor de fiets voorgeschreven. Minimaal 5% van alle parkeerplaatsen moet daarbij geschikt zijn voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers (zoals scooters). Per specifiek geval is maatwerk nodig (pagina 77 van de Visie). Bij de uitwerking van een uitvoeringsbesluit voor deelgebieden, een bouwenvolop voor gebouwen of een maaiveldontwerp voor de openbare ruimte wordt de parkeerbehoefte, ook voor bezoekers, nader gespecificeerd. Het uitgangspunt hierbij is dat fietsparkeerplaatsen voor bewoners en werknemers in pandig c.q. op eigen terrein worden gerealiseerd. Hierdoor zal meer plek zijn voor de fietsen van bezoekers in de fietsrekken in de openbare ruimte. Om het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen te vergroten en aantrekkelijker te maken voor bezoekers, verhoogt de gemeente de parkeertarieven op straat naar een tarief dat vergelijkbaar is met dat in Oud-Zuid en de Rivierenbuurt. Door een hoger tarief op straat zullen de plaatsen korter bezet blijven wat de doorstroming bevordert (zie pagina 78 van de Visie). Daarnaast wordt vol ingezet op aantrekkelijke daltarieven voor bezoekers van bewoners en wordt het gesprek aangegaan met uitbaters van parkeergarages om die open te stellen voor bezoekers van bewoners.

17. *Een aantrekkelijke route van Zuidas naar het Gelderlandplein is noodzakelijk voor het winkelen, bijvoorbeeld een groene of blauwe route met bordjes.*

Uw stelling dat een goede verbinding met het Gelderlandplein belangrijk is voor zowel Zuidas als Buitenveldert wordt onderschreven en onder andere benoemd op pagina 17, 41, 51 en 73 van de Visie. De manier waarop deze route verbeterd zal worden, wordt verder uitgewerkt. Hierbij zijn verschillende ruimtelijk ingrepen mogelijk. De Zuidasorganisatie en het stadsdeel zullen dit project, samen met de buurt, in 2016/2017 oppakken.

18. *De genoemde medische voorzieningen zijn niet alleen voor ouderen noodzakelijk.*

Uw constatering dat medische voorzieningen niet alleen voor ouderen noodzakelijk zijn, wordt bevestigd. In de Visie wordt enkel gesteld dat ervan wordt uitgegaan dat, gezien de toenemende

vergrijzing in de aangrenzende wijken, hiermee de vraag naar medische voorzieningen zal groeien.

19. *Verhoog het percentage woningen voor middengroepen. Dit komt de levendigheid van de woonwijk ten goede*

We delen uw mening dat een variatie aan woningtypen een positieve bijdrage kan leveren aan de levendigheid in Zuidas, de Visie zal op dit punt aangepast worden. Om de beoogde verscheidenheid in woningtypen te bereiken, zal minimaal 30% van de woningen in Zuidas in het sociale segment vallen en minimaal 30% van de woningen bestaan uit vrije sector huurwoningen, waarvan ten minste de helft bereikbaar is voor middeninkomens. Op deze manier wordt de doorstroming in Amsterdam verbeterd en ontstaan in Zuidas gemengde woonmilieus die bij de identiteit van Zuidas en bij de Amsterdamse traditie van gemengde wijken passen.

20. *Maak van de bouwlocatie een bezienswaardigheid.*

De door u suggestie wordt in de Visie onderschreven (zie pagina 27). Zo is de ambitie om bouwterreinen tijdens de bouw op bepaalde tijden open te stellen om uitleg te geven over de bouwactiviteiten. Tevens wordt verwezen naar pagina 7 van het programma Leef Zuidas.

21. *Stel aan medewerkers van Zuidas een OV-kaart voor bepaalde periodes of tegen sterk gereduceerd tarief beschikbaar.*

Het inzetten van een OV-kaart voor medewerkers in het gebied is onderdeel van het gesprek dat Zuidas voert met bedrijven in de omgeving. De doelstelling is om de automobiliteit in de spitsen terug te dringen ten gunste van de fiets en het OV. Ook tijdens de bouw van Zuidasdok wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van het OV.

22. *Voorzie in deskundig toezicht en begeleiding bij de uitvoering van diverse bouwprojecten (waaronder Zuidasdok) om problemen bij de uitvoering te voorkomen.*

Bij de uitvoering van de grotere werken in opdracht van Zuidas wordt voorzien in toezicht en directievoering tijdens de werkzaamheden. Daarbij wordt onder meer bekeken of het werk kwalitatief, qua planning en qua omgevingshinder wordt uitgevoerd conform het contract met de aannemer. Hierdoor kan tijdig geanticipeerd worden op eventuele problemen. Het toezicht en de begeleiding in het kader van project Zuidasdok worden meegenomen in de verschillende procedures en de uitvoering behorende bij dat project.

23. *Voorzie in een loket dat 24/7 bereikbaar is en regelmatig bewoners en gebruikers uitnodigt en betreft bij de uitvoering.*

Voor de bouwprojecten in Zuidas (waaronder ook Zuidasdok) wordt één loket ingericht waar geïnteresseerden en belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, klachten, meldingen en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Via het loket worden de meldingen aan de juiste partij geadresseerd. Van de aannemer wordt verwacht dat hij in het geval van hinder en calamiteiten 24/7 bereikbaar is.

Omwonenden en gebruikers van het gebied worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld door informatiebijeenkomsten. Zuidas Bouwt

zal in de toekomst werken vanuit een publiekstoegankelijk informatiecentrum en is daarnaast op internet en in het gebied zichtbaar aanwezig (zie ook de Visie op pagina 27). Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

24. *De kaart op pagina 18 van de Visie is niet duidelijk. Neem duidelijke, logische en goed beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers op.*

De Visiekaart op pagina 18-19 van de Visie weerspiegelt de boogde ontwikkelingen op hoofdlijnen. Verder uitwerking, zoals de locatie van voetgangersoversteken, vindt plaats op detailniveau binnen de deelgebieden.

11. Zienswijze Vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg

1. *Voorgesteld wordt om een zwembad/natuurbad aan te leggen om op deze wijze invulling te geven aan de drie doelen in het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water'.*

Zoals in de Visie op pagina 61 is aangegeven, wordt nog onderzocht of plekken in Zuidas geschikt gemaakt kunnen worden om te zwemmen. Hierbij wordt voornamelijk ingezet op het Zuider Amstelkanaal. De ambities voor het deelgebied Beethoven zijn vastgelegd in het uitvoeringsbesluit Beethoven dat in 2007 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Hierin is opgenomen dat Beethoven een gebied wordt met wonen, werken en educatieve en cultureel-maatschappelijke functies. Vooralsnog worden de plannen voor de tweede fase uitgewerkt conform het uitvoeringsbesluit: wonen en cultureel-maatschappelijke functies die aansluiten op het park. Of het bieden van zwemmogelijkheden in het park wenselijk en inpasbaar is, zal in de uitwerking van de plannen moeten blijken.

2. *Voorgesteld wordt om de zwembad te verrijken met een beeldentuin (zoals Place Igor Strawinsky in Parijs en Park Middelheim in Antwerpen). Dit in plaats van de ontwikkeling van de tweede fase van Beethoven.*

Zie beantwoording voorgaande vraag. De ambities voor het gebied Beethoven zijn vastgelegd in het uitvoeringsbesluit Beethoven. Vooralsnog worden de plannen voor de tweede fase uitgewerkt conform het uitvoeringsbesluit. Of het bieden van een beeldentuin op deze plek wenselijk en inpasbaar is, zal in de uitwerking van de plannen moeten blijken.

3.2 Particulieren

12. Zienswijze nummer 12

1. *Hoe wordt omgegaan met het toenemende aantal bewoners en daarbij behorende auto's in de nauwe straten in de buurt?*

Uitgangspunt bij woningbouw in Zuidas is dat door bewoners ondergronds in parkeergarages wordt geparkeerd. Bewoners hebben dan ook in principe geen recht op een parkeervergunning op straat. Dat is nodig om te kunnen bouwen in de hoge dichtheden zoals Zuidas die kent, en wordt mogelijk gemaakt doordat voor bewoners parkeergarages worden aangelegd onder hun

woning. Parkeervoorzieningen bevinden zich dus ondergronds en nemen geen ruimte op straat in (m.u.v. laden en lossen), waardoor er op het maaiveld meer fysieke ruimte is om een kwalitatief verblijfsgebied tot stand te brengen.

2. *Neem beleid op over parkeerplaatsen voor bezoekers. Een mogelijke oplossing is het openstellen van de vele parkeergarages in Zuidas in de avond en het weekend voor mensen van buiten. Dit kan digitaal gestuurd worden.*

Bij het opstellen van de bouwenveloppen wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers. In aansluiting daarop wordt in de Visie gesteld dat de gemeente zich inspant om ook aantrekkelijke daltaarieven voor bezoekers te realiseren. Hiervoor wordt in gesprek gegaan met de uitbaters van (publieke) parkeergarages, die in de avonduren en in het weekend (vaak) leeg staan. Ook wordt, in aansluiting op uw voorstel, de mogelijkheden onderzocht om privégarages, o.a. van kantoren, in de avonduren beschikbaar te stellen voor bezoekers. Bijvoorbeeld door bij nieuwe gronduitgiftes te selecteren op dubbelgebruik van kantoorparkeerplaatsen voor bezoekers in de avonduren.

3. *Er is geen enkel beleidsvoornemen om te voorzien in veilige (afgeschermd) voetgangerszones. Voorzie in duidelijke afscheidingen tussen trottoirs en fietspaden waarmee het voetgangersgebied fysiek wordt afgesloten voor fietsers.*

In Zuidas is het algemene uitgangspunt dat verkeersstromen worden gescheiden. Waar dit niet mogelijk is, wordt geprobeerd de verkeerszones zo goed mogelijk in te richten. Met de aanleg van het fietscarré en de Daklaan blijft het centrumgebied vrij van fietsverkeer (pagina 75 van de Visie).

4. *Verplicht bedrijven om een interne rookruimte in te richten. Minder rokers op straat is een beter voorbeeld voor de jeugd en zorgt voor schonere straten. Zuidas als rookvrije zone zou nog mooier zijn.*

De regels ten aanzien van nieuw te bouwen gebouwen en bestaande bouw zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Ondanks dat uw suggestie, zien wij het als lokale overheid (gemeente) niet als onze rol om aanvullende regels/richtlijnen op te stellen ten aanzien van roken in gebouwen en de openbare ruimte.

5. *Stuur bij projectontwikkelaars aan op voldoende geschikte seniorenwoningen in Zuidas met genoeg zonlicht, uitzicht en buitenruimte.*

Het realiseren van voldoende woningen voor senioren is een aandachtspunt. Dit staat expliciet beschreven in het hoofdstuk 'Een levendige woonwijk'. Ten aanzien van de kwaliteit gelden de generieke eisen uit het Bouwbesluit 2012. In de bouwenvelop worden deze eisen aangevuld met specifieke Zuidaseisen zoals een minimale verdiepingshoogte van 3,30 meter, waardoor de woningen aanzienlijk lichter worden. Het belang van goede buitenruimten geldt voor alle doelgroepen en heeft de aandacht.

13. Zienswijze nummer 13

1. *De toekomstige plinten zullen zich lastig vullen met de beoogde kleinschalige, publiekgerichte ondernemingen. Daarvoor is en blijft de huurprijs per m² te hoog. Een plintenmanager kan weinig betekenen in het huidige krachtenveld.*

In bestemmingsplannen en bouwenvelopen wordt rekening gehouden met de wensen en eisen van de toekomstige ondernemers en exploitanten. De uitgangspunten hierbij zijn flexibiliteit in prijs en grootte van de ruimtes. Bewijsvoering in deze is natuurlijk altijd lastig, maar volgens de Zuidasorganisatie heeft de inzet van een plintenmanager, ondanks het huidige krachtenveld, wel degelijk effect. De plintenmanager bij Gemeente Amsterdam Zuidas verbindt ondernemers die een ruimte zoeken aan vastgoedeigenaren en makelaars op de Zuidas. Het doel is het aantrekken van onder andere retail en leisure naar de Zuidas, zodat er een mix komt van voorzieningen die voldoen aan de behoeftes van verschillende doelgroepen. De inspanningen van de plintenmanager heeft tot de invulling van veel plinten geleid, zoals het Zwarte fietsenplan in Django, Cosmo en Rob Peetoom in 1000 Mahler, Gentlemen's Place in de Arnold Schönberglaan, 't Advocaatje in the Rock, De Turk in Miles en de verhuizing van Club Sportive naar de plint aan de Gustav Mahlerlaan.

2. *De Visie gaat ervan uit dat marktpartijen de dragers zijn van de nieuw te realiseren gemengde stadswijk. Dit is te optimistisch. Er is te veel vertrouwen in de kracht van de Zuidas-partijen zelf.*

In deze Visie wordt inderdaad aangegeven dat de gemeente bij de uitvoering van de Visie niet zonder de hulp en inzet kan van de vele partijen en personen die in en nabij Zuidas zijn gevestigd en/of daaraan mee willen werken. De gemeente ziet geen reden om te veronderstellen dat de markt geen goede partner is bij de realisatie van een nieuwe gemengde stadswijk.

3. *De Visie geeft blijk van een gebrekkige oriëntatie op wat elders in de stad en in Nederland plaatsvindt. Een van de lessen is dat het een forse investering en veel tijd van de gemeente vraagt om interessante initiatieven zoals een bioscoop over te halen om zich te vestigen in een nog weinig trendy en creatieve setting als Zuidas. Er wordt kritiekloos voortgeborduurd op eerdere programma's en alternatieven die onvoldoende effectief blijken te zijn.*

De gemeente Amsterdam sluit zich aan bij uw constatering dat de gewenste levendigheid niet zonder inspanning van onder andere de Zuidascommunities (zoals Hello Zuidas), enthousiaste ondernemers en andere betrokkenen tot stand komt. Om deze reden is het Leef Zuidas programma, als vervolg op 15 by '15, als bijlage bij de Visie gevoegd en daarmee sterker ingebed. Bij het herijken van het 15 by '15 programma (resultaat: Leef Zuidas) is zeer nadrukkelijk contact gezocht met partijen binnen en buiten Zuidas, zodat ook geleerd kan worden van ontwikkelingen elders in de stad.

4. *Het is bijzonder dat in de Visie is opgenomen dat er een bioscoop in het Zuidasgebied zal komen. Dit is nauwelijks serieus te nemen nu algemeen bekend is dat de 'Kino groep' al enkele jaren geleden samen met grote bioscoopexploitanten met een dergelijk plan bij de gemeente is gekomen, maar eigenlijk meer tegenwerking dan medewerking heeft gekregen. Allemaal moeite voor niets.*

Het is al geruime tijd een uitgesproken wens van zowel de gemeente als de bewoners in de omgeving om een bioscoop te vestigen in het Zuidasgebied. Een exacte locatie hiervoor is nog niet bekend.

Het al dan niet slagen van een bioscoopinitiatief is van vele factoren afhankelijk. De overheid kan hier slechts ten dele op sturen. Zuidas zal zich, net zoals bij het Kino-initiatief, binnen haar invloedssfeer inspannen om deze welkome publieksfunctie een plek te geven.

De 'Kino groep' is ontstaan uit de winnaars van een tender die in 2011 door Zuidas is georganiseerd. Doel was om ter bevordering van levendigheid een tijdelijke functie (vijf jaar) te laten landen op de Boog (waar de Claude Debussylaan de Parnassusweg raakt). Het moest een tijdelijke functie zijn omdat het ontwikkelrecht van deze locatie niet in handen is van de gemeente. Met name vanwege het tijdelijke aspect is het uiteindelijk niet gelukt de plannen (van onder andere een bioscoop) van de winnaar van de tender te verwezenlijken. Zelfs na oprekking van de termijn van 5 naar 12 jaar bleek exploitatie van een tijdelijke bioscoop niet haalbaar.

5. *De gemeente moet een actievere rol spelen en de luiken open zetten naar de rest van de stad.*

Het programma Leef Zuidas is er specifiek op gericht om verschillende netwerken uit de stad aan elkaar te verbinden en samenwerking tussen partijen te faciliteren. Voor de ontwikkeling van Zuidas tot gemengde stadswijk is ook de inzet van private partijen nodig. Ook wordt geprobeerd 'ervaringsdeskundigen' te betrekken bij de plannen, zodat geleerd kan worden van de ontwikkelingen elders in de stad. Dit alles om de leefbaarheid en levendigheid in het gebied voor alle Amsterdammers te vergroten.

6. *Het Hello Zuidas magazine is weinig zelf kritisch. De voertaal in het Engels wordt gebruikt om te benadrukken dat er internationaal wordt gewerkt.*

Het Hello Zuidas magazine dient ter promotie van het Zuidasgebied. Mocht u willen meedenken over de redactie van het magazine, dan kunt u een e-mail sturen naar het servicepoint van Hello Zuidas via servicepoint@hellozuidas.com.

7. *Door in de Visie in te zetten op de realisatie van het Zuidasdok wordt een risico genomen. Het tracébesluit, de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan zijn nog niet vastgesteld. Er is bovendien een grote hoeveelheid aan zienswijzen ingediend tegen de plannen. Ook de realisatie van de Daklaan is nog niet zeker.*

De besluitvorming over Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie. Met vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld. Het ontwerp van de Daklaan wordt momenteel uitgewerkt. De daadwerkelijke realisatie van de Daklaan is afhankelijk van nadere besluitvorming.

De meerwaarde van de Visie is dat genoemde voorziene ontwikkelingen (die overigens lang nog niet allemaal een gegeven zijn) in onderlinge samenhang worden gezien.

8. *De Visie Zuidas gaat uit van het eindbeeld over 10 á 20 jaar. Het blijft volstrekt onhelder wat de bewoners en bedrijven de komende jaren (tijdens de bouwperiode) te wachten staat. De impact van de overlast van de bouw van het Zuidasdok wordt onderschat.*

De Visie schetst inderdaad een eindbeeld van Zuidas in 2030 en de (bouw)projecten waartoe is besloten of die thans worden uitgewerkt. In de Visie wordt aangegeven aan dat het onvermijdelijk is dat bewoners en gebruikers van het gebied in de tussentijd hinder gaan

ondervinden van bouwwerkzaamheden maar dat voorop staat dat de overlast niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Zuidas. Hierop kan en zal de aannemer gestuurd worden en worden diverse maatregelen getroffen om de leefbaarheid tijdens de bouw op peil te houden. Verwezen wordt naar de algemene reactie op de zienswijzen over de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

14. Zienswijze nummer 14

1. *De voorliggende plannen voegen helaas weinig kwaliteit toe aan Zuidas. Er worden onvoldoende inspanningen verricht om het leefklimaat van een gemengde wijk te creëren. In het buitenland zijn voorbeelden van plekken waar hoog wordt gebouwd, zonder dat concessies worden gedaan aan de functionele en ruimtelijke kwaliteit. Zet in op de stedelijke kwaliteit van Zuidas, inclusief invulling en uitstraling van de plinten, de openbare ruimte en kunst en cultuur.*

De inzet van de Visie is wel degelijk gericht op het toevoegen van kwaliteit aan Zuidas en om de overgang van succesvol zakencentrum naar gemengd stedelijk milieu voor werken, wonen, studeren en recreëren te markeren. Daarnaast zien wij het als gemeente Amsterdam verantwoordelijkheid om de levendigheid en leefbaarheid te bevorderen. Door de koppeling van de Visie Zuidas en het Leef Zuidas programma wordt deze doelstelling steviger neergezet. Zo is in de Visie Zuidas en in Leef Zuidas het belang van de plintenmanager opgenomen. De plintenmanager bij Gemeente Amsterdam Zuidas verbindt ondernemers, die een ruimte zoeken aan vastgoedeigenaren en makelaars in Zuidas. Het doel is het aantrekken van horeca, retail en leisure naar Zuidas, zodat er een mix komt van voorzieningen, die voldoen aan de behoeftes van verschillende doelgroepen; bewoners, werknemers en reizigers. Zoals op pagina 41-42 in de Visie is aangegeven, wordt ingezet op een wervend cultureel klimaat in Zuidas, onder andere door culturele initiatieven in de deelgebieden Beethoven, Ravel en Kenniskwartier.

2. *Het is lastig om te reageren op de Visie Zuidas omdat het gebied wordt opgeknipt in verschillende procedures, waardoor het overzicht verloren gaat. De procedures van het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok lopen niet synchroon, zijn niet transparant en doen afbreuk aan de Visie Zuidas.*

De Visie Zuidas gaat uit van de ruimtelijke keuzes die in andere beleidsstukken zijn gemaakt en geeft daarbij op onderdelen een verdere invulling van de gekozen richting aan. Ook laat de Visie zien welke huidige en toekomstige ontwikkelingen het college voor ogen heeft, zonder dat het een dichtgetimmerd uitvoeringskader vormt.

De voorbereiding en besluitvorming over het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok hebben vanwege de inhoudelijke en procedurele samenhang synchroon plaatsgevonden. De voornoemde procedures voldoen aan de wettelijke eisen die hieraan worden gesteld.

3. *In plaats van verbinden vergroot Zuidas en vooral de plannen voor het Zuidasdok de barrière tussen beide stadsdelen. Heroverweeg de inzet op Zuidas/Zuidasdok in het belang van ruimtelijke kwaliteit en verklein de barrière tussen twee historisch gezien belangrijke Amsterdamse buurten.*

De besluitvorming over Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie. Met

vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld. Daar waar de A10 bovengronds gehandhaafd blijft, zal de weg een barrière vormen. Desondanks is het verminderen van barrières een belangrijk uitgangspunt, zowel bij de ontwikkeling van Zuidas flanken als bij uitwerking van Zuidasdok. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid verdwijnen niet alleen autoviaducten in het centrum van Zuidas, maar ontstaan op het dak van de nieuwe tunnels ook twee langgerekte stationspleinen. Samen met de nieuwe Brittenpassage en de te verbreden Minervapassage ontstaat een centrale, verbindende openbare ruimte voor Amsterdam-Zuid. Ook wordt de integratie met de stad vergroot door de verbetering van de bestaande onderdoorgangen door onder andere het noordelijke metrospoor op te hogen zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen. De noord-zuid straten krijgen symmetrische straatprofielen, voorzien van laanbeplanting. Ze lopen als continue lijnen door Zuidas om de samenhang tussen Buitenveldert en Oud-Zuid te versterken. Om de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te verbeteren wordt een nieuwe doorgang onder de A10 Zuid aangelegd die de Antonio Vivaldistraat verbindt met het Beatrixpark.

4. *De aanleg van een verhoogde fietsroute annex ecologische zone tussen RAI en Schinkelbrug lijkt illusoir. Die m² kunnen beter gebruikt worden om de afstand tot de bebouwing te vergroten of afschermende beplanting in aanvulling op de geluidschermen.*

De plannen voor de Daklaan bevatten beide ambities: een fietsverbinding, maar niettemin ook een groene verblijfspek in het hart van Zuidas. In de huidige plannen loopt de Daklaan van het Beatrixpark tot net voorbij de Parnassusweg. In dit stuk spelen de geluidschermen minder een rol omdat de A10 Zuid ter plaatse ondergronds wordt gebracht.

5. *Ga niet akkoord met het hanteren van verouderde en onjuiste milieugegevens, auto's zijn niet schoner geworden. Overweeg in plaats van de aanleg van Zuidasdok andere maatregelen om de verkeer- en milieudruk in goede banen te leiden en tot redelijke proporties terug te brengen. Overweeg bijvoorbeeld de wegcapaciteit op de zuidelijke ring te vergroten door ook daar een maximumsnelheid in te voeren van 80 km/uur. Dit bevordert de capaciteit, doorstroming, verkeersveiligheid en het milieu zoals blijkt uit milieumetingen langs de A10 West.*

De onderzoeken die in het kader van project Zuidasdok zijn verricht, worden meegenomen in de verschillende procedures behorende bij dat project en vallen buiten de reikwijdte van de Visie. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat bij de onderzoeken die ten behoeve van project Zuidasdok zijn uitgevoerd, de relevante (verkeers)aspecten zijn betrokken. Gezien de capaciteitsuitbreiding door project Zuidasdok bestaat voor de hoofdrijbanen geen aanleiding om de maximumsnelheid te veranderen. De plannen voor project Zuidasdok, zoals reeds vastgesteld, worden met de Visie niet opnieuw ter discussie gesteld.

6. *Uit het ontwerptractébesluit en ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok volgt dat de uitbreiding van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Amstelveen geen doorgang kan vinden als gevolg van de hoge kosten voor de realisatie van de Brittenpassage. Dit staat haaks op de Tweede Kamermoties. Geef op korte termijn duidelijkheid over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.*

De besluitvorming over de verlenging van de Noord/Zuidlijn van station Amsterdam Zuid naar Schiphol dan wel Amstelveen, ligt bij de Stadsregio Amsterdam.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol in de toekomst, wordt met project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metrosporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft.

Ook een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen wordt met project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt. Bij een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen moet het metrostation ondergronds worden aangelegd, zodat de metroverbinding onder de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid kan worden doorgevoerd. Met een eventuele aanleg van deze boog wordt rekening gehouden in het palenplan van de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid.

Verdere besluitvorming over de mogelijke verlenging van de Noord/Zuidlijn moet nog plaatsvinden.

7. *De geprognosticeerde 10 jaar voor bouwoverlast van Zuidasdok, en het totaal voor Zuidas, is niet realistisch. De bouwoverlast zal 20 á 30 jaar voortduren, zeker als na afronding van het Zuidasdok de sporen ondergronds worden gebracht.*

De Visie schetst een eindbeeld van Zuidas in 2030 en de (bouw)projecten waartoe is besloten of die thans worden uitgewerkt. De bouwperiode van Zuidasdok zal volgens de huidige inzichten tien jaar in beslag nemen. Voorafgaand aan de daadwerkelijke bouw vinden voorbereidende maatregelen plaats (functievrij maken). De verdere ontwikkeling van Zuidas zal nog een langere tijd in beslag zal nemen. Daarnaast zullen er voortdurend gebouwen in aanbouw, en/of later in verbouw, zijn.

Het ondergronds brengen van de sporen maakt (vooralsnog) geen onderdeel uit van project Zuidasdok, maar wordt met het project in de toekomst niet onmogelijk gemaakt. In de Visie wordt geen voorkeur uitgesproken voor een optie maar wordt slechts op hoofdlijnen in beeld gebracht wat een eventuele ondergrondse of bovengrondse situatie ruimtelijk zou kunnen betekenen.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over het ondergronds brengen van de sporen en de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

8. *Zorg dat voorafgaand aan de werkzaamheden van Zuidasdok nulmetingen worden verricht door een onafhankelijk meetbureau in opdracht van de gemeente resp. RWS of de aannemers en zorg dat aantoonbaar door de bouw geleden schade wordt vergoed.*

Het beperken van hinder en het vergoeden van eventuele geleden schade ten gevolge van project Zuidasdok wordt meegenomen in de verschillende procedures en uitvoering behorende bij dat project en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

9. *Leg bouwmaatregelen in overleg met de minister IenM vast in het tracébesluit, de aanstaande contracten met alle aannemers van Zuidas en Zuidasdok, de voorschriften van de bestemmingsplannen Zuidas en Zuidasdok en de omgevingsvergunningen.*

De genoemde juridisch planologische documenten (tracébesluit, bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen) zijn niet bedoeld voor het vastleggen van bouwmethoden en -

technieken. Bouwmaatregelen voor Zuidas zijn op een andere manier geborgd. Vanzelfsprekend gelden voor bouwwerkzaamheden op Zuidas de wettelijke voorschriften. Aanvullend op de wettelijke voorschriften worden in het BLVC-kader Zuidas eisen gesteld aan bouwwerkzaamheden en werken in de openbare ruimte (in het kader van een WIOR-vergunning).

Voor Zuidasdok worden aanvullende eisen vastgelegd in het contract met de aannemer en is het beperken van hinder een van de punten waarop de gegadigden van het bouwcontract zich kunnen onderscheiden.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

10. *Zie toe op handhaving en voorkom te snelle en makkelijke ontheffingen en vrijstellingen. Weeg belangen transparant af en waarborg de leefbaarheid voor bewoners door hinder te voorkomen.*

In de Visie wordt aangegeven dat het onvermijdelijk is dat bewoners en gebruikers van het gebied hinder gaan ondervinden van bouwwerkzaamheden, maar dat voorop staat dat de overlast niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Zuidas en omgeving. Bij het verzoek om ontheffing dient de noodzaak tot verkrijging van de ontheffing te worden aangetoond en worden de belangen van omwonenden in acht genomen.

11. *Eis dat de meest stille bouw- en funderingsmethoden worden toegepast bij de bouw van Zuidasdok. Beperk vergaande werkzaamheden die meer dan 60dB (A) veroorzaken en buiten 07.00-19.00 uur en de weekenden worden uitgevoerd door het aantal te verlenen ontheffingen te beperken, de duur hiervan te maximaliseren en een goed monitoringssysteem te eisen.*

Het beperken van hinder en het monitoren van project Zuidasdok wordt meegenomen in de verschillende procedures en de uitvoering behorende bij dat project en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

12. *Zorg voor een 24/7 monitorsysteem voor alle bouwwerkzaamheden en vormen van overlast van zowel Zuidas als Zuidasdok met real time meetresultaten die online te bekijken zijn. Met name bij grondwater is het van belang dat al ruim voor de werkzaamheden wordt gestart met monitoring. Monitoring vergt slechts een klein bedrag maar geeft burgers de zekerheid dat normen niet stilzwijgend worden overtreden, eventuele schade duidelijk is en objectief gerapporteerd kan worden over het aspect 'overlast'.*

In het generieke BLVC-kader Zuidas wordt, bij nieuwe gronduitgiftes en werken in de openbare ruimte in opdracht van Zuidas, voorgeschreven dat de aannemer verplicht is om geluid en trillingen te monitoren indien op voorhand wordt verwacht dat de maximale waarden van het Bouwbesluit 2012 worden benaderd of overschreden. Met name bij werken in opdracht van Zuidas wordt aan het aspect grondwater en monitoring veel aandacht besteed. Zo worden bij onder andere de bouw van fietsparkeergarage Vijfhoek vooraf de risico's ingeschat en meerdere vooropnames uitgevoerd.

Monitoring is bij de realisatie van project Zuidasdok ook van toepassing en wordt meegenomen in de verschillende procedures behorende bij dat project.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over leefbaarheid in 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

13. *Amsterdam loopt achter bij het voorschrijven van 'stille' bouwmethodes. Geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen zijn niet beschermd, terwijl niet geluidgevoelige bestemmingen zoals kantoren worden ontzien.*

Het Bouwbesluit 2012 schrijft de wettelijke eisen ten aanzien van geluid en trillingen voor. In het generieke BLVC-kader Zuidas wordt, bij nieuwe gronduitgiftes en werken in de openbare ruimte in opdracht van Zuidas, voorgeschreven dat in beginsel gebruik dient te worden gemaakt van stille bouwmethodes. Hiermee wordt de hinder voor zowel geluidgevoelige als niet geluidgevoelige objecten beperkt.

14. *Zorg voor één centraal meldpunt voor overlast met dat dag en nacht bereikbaar is, met voldoende capaciteit en mandaat om daadwerkelijk in te grijpen.*

De zienswijze sluit aan bij de ambitie zoals beschreven in de Visie. Om de omgeving van dienst te zijn, te betrekken en te informeren over de ontwikkelingen organiseren Zuidas en Zuidasdok samen de communicatie. Hiertoe wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen, klachten en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Bovendien wordt in het BLVC-kader voor Zuidas aan de aannemer de eis gesteld dat hij in geval van calamiteiten en hinder 24/7 bereikbaar is.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de communicatie en omgevingsmanagement in paragraaf 2.2.3 van deze Nota van Beantwoording.

15. *Zorg voor een bewonersplatform om de werkzaamheden en eventuele overlast te bespreken en te evalueren en zorg dat alle BLVC's openbaar zijn en niet in beton gegoten.*

Omwonenden en gebruikers van het gebied worden geïnformeerd over de aard, omvang en duur van bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld door informatiebijeenkomsten. Zuidas Bouwt zal in de toekomst werken vanuit een publiekstoegankelijk informatiecentrum en is daarnaast op internet en in het gebied zichtbaar aanwezig (zie ook pagina 25 van de Visie). Het BLVC-kader Zuidas stelt als eis dat een aannemer het BLVC-plan met de directe burens bespreekt, nog ruim voordat het project in uitvoering komt. Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over communicatie en omgevingsmanagement in paragraaf 2.2.3 van deze Nota van Beantwoording.

16. *Herooverweeg het huidige plan Zuidasdok. Het ontwerp is niet toekomst vast, terwijl sprake is van 10 jaar bouwoverlast en een investering van bijna 2 miljard.*

De besluitvorming over Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie Zuidas. Met vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld.

17. *De ruwbouw van de tunnels voor Zuidasdok duurt volgens de Visie Zuidas 4 á 5 jaar, in het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok wordt gesproken over een periode van 3 jaar. Hoe is dit verschil te verklaren?*

De in het ontwerptracébesluit en ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok genoemde periode van drie jaar is een absoluut minimum. De in de Visie genoemde termijn (4 á 5 jaar) is een naar redelijkheid te verwachten bouwperiode.

18. *Nadat het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok zijn vastgesteld en de benodigde vergunningen zijn verleend, is de aannemer aan zet. Bezwaar tegen BLVC's, ontheffingen of bouwwerkzaamheden is niet mogelijk. Inspraak van de buurt wordt kennelijk niet op prijs gesteld.*

Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze onder punt 11, 15 en 16.

19. *Bij het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok ontbreekt een gedegen technische en omgevingsanalyse.*

De besluitvorming over Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie Zuidas. Met vaststelling van de Visie worden deze plannen, evenals de achterliggende onderzoeken, niet opnieuw ter discussie gesteld.

20. *Hoe worden de risico's van de bouw van Zuidasdok financieel gedekt?*

Besluitvorming over project Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De financiering van project Zuidasdok valt buiten het de reikwijdte van de Visie.

21. *Amstelveen start in 2016 met de tracéprocedure voor de A9. De uitvoering hiervan zal in 2018/2019 beginnen, waarmee het verkeersinfarct rond Amsterdam compleet is.*

De uitvoering van de A9 in Amstelveen valt niet binnen de reikwijdte van de Visie, maar is bij de voorbereiding van project Zuidasdok onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat de gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen minder ingrijpend zijn dan het eventueel uitstellen van één van beide projecten. De infrastructurele projecten van Zuidas worden voorafgaand en tijdens de uitvoering goed afgestemd met de infrastructurele projecten in de omgeving.

22. *Schep duidelijkheid over het OV, met name over de Amstelveenlijn, tramlijn 24 en 5 en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn tot voorbij de Parnassusweg.*

In algemene zin vindt besluitvorming over het al dan niet aanleggen van extra OV-trajecten plaats binnen het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (regionaal/landelijk niveau) of binnen de regionale investeringsagenda OV (vanuit de Stadsregio Amsterdam). Voor kleinere ingrepen is de gemeente zelf aan zet. Denk hier aan het doortrekken van tram 16 of het vertrammen van bus 15. Daartoe geeft deze Visie een eerste aanzet. De uitwerking en besluitvorming van deze plannen vindt op detailniveau plaats. In de huidige situatie eindigen de tramsporen van lijn 16 en 24 op de De Boelelaan, tegenover het hoofgebouw van Vrije Universiteit. Het is de ambitie om het spoor op termijn door te trekken tot station Amsterdam Zuid. Over de lijnvoering volgt nog besluitvorming. Naar aanleiding van de zienswijze wordt op pagina 71 van de Visie aangepast.

De besluitvorming over de verlenging van de Noord/Zuidlijn van station Amsterdam Zuid naar Schiphol ligt bij de Stadsregio Amsterdam. De Visie geeft aan dat vanuit het belang van Zuidas een dergelijke verbinding wenselijk is. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de toekomst wordt met project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met (metro)sporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft. Verdere besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.

De Visie gaat tenslotte uit van de vervanging van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid, zoals daartoe is besloten door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Voor een uitgebreide beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

23. *De bereikbaarheid van Zuidas en de aangrenzende woonwijken Zuid en Buitenveldert is zeer gediend met fietspaden ter plaatse van de doorgangen bij het station Amsterdam Zuid en de Brittenpassage.*

In het nieuwe station Amsterdam Zuid worden twee passages gerealiseerd: de te verbreden Minervapassage en de nieuwe Brittenpassage. Beide passages zijn niet geschikt om doorheen te fietsen omdat alle ruimte noodzakelijk is voor in-, uit- en overstappende reizigers. Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage en Brittenpassage in paragraaf 2.1.3 en 2.1.4 van deze Nota van Beantwoording.

24. *Voorkom dat de komende 10 á 15 jaar talloze luidruchtige festivals binnen een straal van ten minste 3 km uit Zuidas worden gehouden.*

De mogelijkheid tot het organiseren van festivals en de voorwaarden waaronder evenementen mogen plaatsvinden, vinden hun grondslag in gemeentelijk evenementenbeleid. Het gemeentelijk evenementenbeleid maakt geen onderdeel uit van de Visie.

15. Zienswijze nummer 15

1. *De ontwikkelingen binnen de financiële sector, innovaties op het gebied van duurzaamheid en andere opvattingen over automobiliteit, worden in de Visie niet meegenomen.*

De Visie is opgesteld met behulp van bewoners, studenten, ondernemers, investeerders en andere belanghebbenden. Tijdens het hiervoor opgezette participatieproces heeft ook een groot aantal inhoudelijk experts op verschillende relevante thema's meegedacht over de toekomst van het gebied. Naar het oordeel van de gemeente hebben de belangrijkste ontwikkelingen/innovaties, wanneer ze van invloed zijn op de ontwikkeling van het gebied, wel degelijk een plek gekregen in de Visie. Aanvullend daarop is door Buck Consultants onderzoek gedaan naar ontwikkelingen in de vraag naar kantoorruimten. De belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek zijn in de Visie opgenomen. Relevante ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn betrokken bij de vervoersberekeningen voor zowel het openbaar vervoer, als voor autoverkeer. Tenslotte is de Visie niet het laatste document over de ontwikkeling van Zuidas, dat zal verschijnen. Het samen nadenken over de verdere groei van het gebied is een continue proces, waarbij steeds opnieuw dient te worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen.

2. *De doorkijk naar 2030 is verontrustend. Betekent het ondergronds brengen van de sporen dat het station Amsterdam Zuid opnieuw moet worden aangepast om de sporen ondergronds te brengen met opnieuw 15 jaar de nodige hinder?*

De keuze om de sporen (vooralsnog) niet ondergronds te brengen, maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. In de Visie wordt geen voorkeur uitgesproken voor een optie maar wordt slechts op hoofdlijnen in beeld gebracht wat een eventuele ondergrondse of bovengrondse situatie ruimtelijk zou kunnen betekenen.

Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de (trein)sporen in paragraaf 2.1.5 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Er bestaat grote twijfel of het verkeersaanbod dat wordt gegenereerd op Zuidas zelf op een adequate wijze kan worden afgevoerd naar de A10. De onderliggende verkeersstudies zijn niet overtuigend.*

Het klopt dat de A10 in de avondspits een flessenhals vormt die de afstroom van autoverkeer uit Zuidas hindert. Dat heeft met name te maken met de beperkte capaciteit op de A10 Zuid zelf, en in mindere mate met de capaciteit van het stedelijk wegennet. Het probleem is niet zozeer de kruispunten op het stedelijk wegennet (hoewel die in de toekomst moeten worden aangepast), maar het gegeven dat er onvoldoende verkeer bij past op de A10. Dit noodzaakt tot het 'afknijpen' van het verkeer voordat het de A10 bereikt. Dat is precies de reden waarom de avondspits merkbaar tot meer overlast leidt in Zuidas en Buitenveldert dan de ochtendspits. De file staat in de avondspits met name op het stedelijk wegennet, terwijl deze in de ochtendspits vooral op de A10 staat, voordat auto's Zuidas bereiken. Aan het eerste wordt gewerkt door de voorgenomen realisatie van Zuidasdok. Aan het tweede wordt gewerkt door ingrepen te plegen in het stedelijk wegennet, zoals de herinrichting van de De Boelelaan Oost welke na de zomer van 2016 van start gaat. De verkeersonderzoeken die tweejaarlijks worden uitgevoerd laten zien dat, met inachtneming van bovenstaande maatregelen, het verkeer ook in de toekomst met een volledig ontwikkelde Zuidas beter doorstroomt.

4. *Het is onduidelijk waarom de Daklaan er moet komen. Een laan op een hoger niveau betekent een extra handicap voor ouderen, bovendien betekent een stijgingshelling altijd dat er minder op- en afslagen kunnen komen. Uit de Visie blijkt niet om hoeveel extra wandel- en verblijfsruimte het gaat. Daarbij is de vraag (ook met de komst van de extra sporen in de toekomst) hoe aantrekkelijk een wandel- en verblijfsruimte op hoogte van de sporen nu werkelijk is.*

De Daklaan zal als ontsluiting dienen voor fietsers en rekening houden met de stijgingspercentages die daarvoor gehanteerd kunnen worden. Voor de voetganger die gebruik wil maken van de Daklaan zal worden voorzien in verschillende opgangen. Mindervaliden kunnen via het fiets/voetpad vanaf het Beatrixpark en vanaf het plein voor de nieuwe rechtbank (hoek Parnassusweg en A10) op de Daklaan komen. De uiteindelijke omvang van het wandel- en verblijfsgebied zal bij de uitwerking worden bepaald. Het streven hierbij is dat het naast een fietsverbinding, vooral ook een prettige, groene verblijfsplek wordt. In de definitieve versie van de Visie op pagina 14 wordt deze ambitie nader toegelicht.

5. *Het is onbegrijpelijk dat er geen fietstunnel komt die de zuidkant van station Amsterdam Zuid verbindt met de Minervalaan.*

In het nieuwe station Amsterdam Zuid worden twee passages gerealiseerd: de te verbreden Minervapassage en de nieuwe Brittenpassage. Beide passages zijn niet geschikt om doorheen te fietsen omdat alle ruimte noodzakelijk is voor in-, uit- en overstappende reizigers. Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage en Brittenpassage in paragraaf 2.1.3 en 2.1.4 van deze Nota van Beantwoording.

6. *Ontwikkelingen zoals de aanleg van de A5 en de A11 worden niet meegenomen in de Visie.*

Met 'A11' wordt bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan de besluitvorming van project Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien, maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen.

7. *Het wordt niet duidelijk hoe men de ambities als hoogwaardig, internationaal, toplocatie, kosmopolitisch etc. denkt te realiseren. Het ontbreekt aan concreetheid in de Visie. Deze ongerustheid wordt niet weggenomen door de financiële onderbouwing, de opsomming van doelen en de weinig concrete vertaling in acties.*

De Visie laat zien welke huidige en toekomstige ontwikkelingen het college voor ogen heeft, zonder dat het een dichtgetimmerd uitvoeringskader vormt. Het onderzoek, eventuele uitwerking en besluitvorming over de genoemde punten zal op detailniveau plaatsvinden.

8. *Wat mist in de Visie is een intelligente en fundamentele reflectie op de steeds sneller veranderende verhoudingen in de wereldeconomie en de financiële sector en de mogelijke gevolgen daarvan voor de ontwikkeling van Zuidas. Is de focus op de internationale, financiële sector ook in de toekomst wel zo duurzaam en niet te eenzijdig?*

De genoemde ontwikkelingen kunnen inderdaad van invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van Zuidas. Zo ziet de Zuidasorganisatie dat een ander type bedrijven (kleiner) en een ander type kantoorgebouwen in opkomst is. Dit wordt in de studie van Buck Consultants, welke als een van de onderleggers van de Visie dient, onderschreven. Om deze redenen worden onder andere de selectiecriteria voor nieuw te ontwikkelen kantoren aanscherpen. De nadruk komt meer te liggen op multi-tenant gebouwen waar ook functiemenging en transformatie, bijvoorbeeld van werken naar wonen mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt, samen met de bestaande vastgoedeigenaren, ingezet op een grotere verscheidenheid in sectoren. Naar verwachting zal Zuidas op deze manier op de langere termijn veerkrachtiger zijn.

9. *De praktijk wijst uit dat het realiseren van betekenisvolle kunst en cultuur niet aan de markt overgelaten kan worden.*

In de Visie wordt het belang van een cultureel klimaat in Zuidas genoemd. Hierbij is de inzet van marktpartijen van belang. In Zuidas ziet het college gelukkig zowel kunstinitiatieven vanuit de

overheid als vanuit de markt. Een goed voorbeeld van het laatstgenoemde is de tentoonstellingsruimte Artspace bij AkzoNobel die in februari 2016 is geopend. Deze ruimte is dagelijks open voor publiek en toont de collectie van AkzoNobel. Ook de ABN AMRO organiseert regelmatig rondleidingen in het gebouw rond haar kunstcollectie. In de openbare ruimte werkt Zuidas samen met ArtZuid en de Get Lost Art Route. Dit zijn publiek en privaat gefinancierde kunstinitiatieven.

10. *Een levendig straatbeeld en een divers aanbod in de plinten blijkt in de afgelopen jaren niet door marktpartijen gerealiseerd te worden.*

In bestemmingsplannen en bouwenvelopen wordt rekening gehouden met de wensen en eisen van de toekomstige ondernemers en exploitanten. De uitgangspunten hierbij zijn flexibiliteit in prijs en grootte van de ruimtes. Bewijsvoering in deze is natuurlijk altijd lastig, maar volgens de Zuidasorganisatie heeft de inzet van een plintenmanager, ondanks het huidige krachtenveld, wel degelijk effect. De plintenmanager bij Gemeente Amsterdam Zuidas verbindt ondernemers die een ruimte zoeken aan vastgoedeigenaren en makelaars op de Zuidas. Het doel is het aantrekken van horeca, retail en leisure naar de Zuidas, zodat er een mix komt van voorzieningen die voldoen aan de behoeftes van verschillende doelgroepen. De inspanningen van de plintenmanager heeft tot de invulling van veel plinten geleid, zoals het Zwarte fietsenplan in Django, Cosmo en Rob Peetoom in 1000 Mahler, Gentlemen's Place in de Arnold Schönberglaan, 't Advocaatje in the Rock, De Turk in Miles en de verhuizing van Club Sportive naar de plint aan de Gustav Mahlerlaan.

11. *Het is onduidelijk welke criteria ter voorkoming van bouw hinder zijn gesteld bij de aanbesteding. Houd rekening met de belangen van bewoners bij het voorkomen van bouw hinder door de volgende afspraken vast te leggen:*
- *pas de meest stille bouw- en funderingsmethoden toe d.w.z. geluid- en trilling arm bouwen en minder geluid dan de 60d(B) op grond van het Bouwbesluit;*
 - *zie toe op de handhaving daarvan;*
 - *zorg dat er een 24/7 werkend monitorsysteem komt voor alle werkzaamheden met real time meetresultaten online te bekijken inclusief het opslaan van de data;*
 - *zorg dat er nulmetingen worden gedaan hetzij door de gemeente hetzij door de aannemer (een onafhankelijk meetbureau is daarbij een must) en zorg dat aantoonbaar door de bouw geleden schade vergoed wordt;*
 - *eis dat er een serieus gehoord bewonersplatform komt om de werkzaamheden en eventuele overlast voor te bespreken en te evalueren;*
 - *zorg dat alle BLVC's openbaar zijn en besproken kunnen worden;*
 - *zorg voor een centraal dag- en nacht meldpunt voor overlast met doorzettingsmacht.*

In de Visie wordt aangegeven aan dat het onvermijdelijk is dat bewoners en gebruikers van het gebied hinder gaan ondervinden van bouw werkzaamheden, maar dat voorop staat dat het gebied wel leefbaar moet blijven. Concrete maatregelen en besluitvorming over het beperken van hinder vallen buiten de reikwijdte van de Visie. Volledigheidshalve wordt het volgende vermeld.

In het BLVC-kader voor Zuidas wordt onder andere voorgeschreven dat bij het aanbrengen (en eventueel verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden gebruik wordt gemaakt van geluids- en trillingsarme technieken. Ook is in het BLVC-kader opgenomen dat indien

werkzaamheden worden verricht die de maximaal toelaatbare wettelijke grenswaarden (Bouwbesluit 2012) van geluid en/of trillingen naar verwachting zullen gaan benaderen of overschrijden (bijvoorbeeld tijdens het trillen van damwanden), de opdrachtnemer vooraf een monitoringsplan dient op te stellen, en de werkelijke geluidwaarden (emissies) te meten en te toetsen aan de grenswaarden (monitoring). Zuidas en stakeholders in de directe omgeving dienen ten minste wekelijks inzicht te krijgen in de (meet)resultaten en berekende cumulatieve geluidswaarden.

Voor de bouwprojecten op Zuidas wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen, klachten en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Via het loket worden de meldingen aan de juiste partij geadresseerd. Van de aannemer wordt verwacht dat deze in geval van calamiteiten en hinder 24/7 bereikbaar is. Zuidas Bouwt zal regelmatig met stakeholders en bewoners het gesprek aangaan.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

12. *Door het Design & Construct-contract dat met de toekomstige aannemer van Zuidasdok zal worden gesloten, hebben bewoners geen invloed meer op de uitvoering. De criteria die worden gesteld aan de aannemer en de handhaving van deze criteria zijn een 'black box'. De gemeente moet goede afspraken maken met bewoners en bedrijven over monitoring, handhaving en melding van klachten.*

De uitvoering, het beperken van hinder en monitoring in het kader van project Zuidasdok worden meegenomen in de verschillende procedures behorende bij dat project en vallen buiten de reikwijdte van de Visie.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over bouw hinder ten gevolge van Zuidasdok in paragraaf 2.2.2 van deze Nota van Beantwoording.

13. *Is project Zuidasdok, een ingewikkelde en ingrijpende operatie over een periode die gelijk is aan de periode van deze Visie, wel zo verstandig? De ontwikkelingen rond de A9 en de verbinding met de A5 zijn onvoldoende betrokken bij de plannen voor het Zuidasdok.*

Met de vaststelling van de Visie Zuidas worden de plannen voor Zuidasdok niet opnieuw ter discussie gesteld.

De uitvoering van de A9 in Amstelveen valt niet binnen de reikwijdte van de Visie, maar is bij de voorbereiding van project Zuidasdok onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat de gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen minder ingrijpend zijn dan het eventueel uitstellen van één van beide projecten. De infrastructurele projecten van Zuidas worden voorafgaand en tijdens de uitvoering goed afgestemd met de infrastructurele projecten in de omgeving.

16. Zienswijze nummer 16

1. *Ga ervan uit dat het aandeel fiets bij het woon-werkverkeer in Zuidas tot 50% gaat stijgen.*

In de Visie wordt ambitie beschreven de om het aandeel fiets te laten stijgen. Of een percentage van circa 50% fietsbewegingen binnen de ring ook voor de bewegingen van en naar Zuidas haalbaar is, is nog maar de vraag. Reden hiervoor is dat veel werknemers in Zuidas van buiten Amsterdam komen. Indien werknemers binnen een straal van 15 kilometer van Zuidas worden,

kan de fiets of e-bike een reëel alternatief zijn. Voor forenzen die verder dan 15 kilometer van Zuidas wonen, geldt dit waarschijnlijk niet.

2. *Faciliteer ook in het centrale deel van Zuidas goede fietspaden.*

Ruimte voor de fiets is een structurele oplossing om Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en duurzaam te houden. De ambitie is om een beter en completer fietsnetwerk te realiseren. Denk hierbij aan nieuwe routes van en naar Zuidas, bredere fietspaden, een fijnmaziger netwerk en veilige oversteekplaatsen. In het gebied rondom het station wordt de inpassing van een fietscarré en een hooggelegen Daklaan met goede aansluitingen op de stadsstraten en de omgeving onderzocht. Ze vormen een systeem met tweerichtingsfietspaden die alle stallingen snel en veilig ontsluiten (pagina 73-74 van de Visie).

3. *Het is onduidelijk waar de fietsbrug tussen de Gustav Mahlerlaan en het Piet Kranenbergpad is bedacht.*

De Visiekaart (pagina 18-19 van de Visie) brengt in beeld waar belangrijke fietsverbindingen liggen of nog kunnen worden gerealiseerd. Voor fietsers en voetgangers wordt de meerwaarde erkend van een verbinding in het verlengde van de Gustav Mahlerlaan, richting het Piet Kranenbergpad. De exacte ligging en fysieke inpassing, alsmede de financiële haalbaarheid moeten nog worden onderzocht.

4. *Op 17 december 2014 heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten dat een volwaardig en veilige fietsroute vanuit het Beatrixpark over het Beethovenplein richting het fietstunneltje onder de Beethovenstraat moet worden aangelegd. Neem dit fietspad op in de tekening op pagina 18-19 van de Visie, aangezien de aanleg in volle gang is en de route in juli/augustus 2016 weer gebruikt kan worden.*

Het klopt dat er een fietsroute over het Beethovenplein, tussen AkzoNobel en Stibbe, aangelegd wordt. De Visiekaart op pagina 18 en 19 bevat niet alle fietsroutes die in de praktijk bestaan. De nadruk wordt gelegd op de nieuwe routes en/of routes waarvan wordt verwacht dat ze een belangrijke betekenis zullen hebben voor het fietsnetwerk van Zuidas in 2030. Voor het Beatrixpark geldt dat wordt ingezet op een belangrijke noordelijke route (het huidige Prinses Irene-fietspad) en een nieuwe zuidelijke route (parallel aan de A10). Deze worden op de kaart weergegeven. De overige routes, waaronder de aangehaalde route tussen Stibbe en AkzoNobel, worden niet op de kaart weergegeven. Twee routes die wel in de Visiekaart waren opgenomen, namelijk de twee routes die elkaar kruisen in het midden van het Beatrixpark, zijn ten behoeve van de eenduidigheid uit de Visiekaart gehaald. Deze routes passen niet binnen de hierboven beschreven definitie van de routes die wél worden opgenomen.

5. *Voorzie in een fietsverbinding tussen het Mahlerplein en het Zuidplein.*

De ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal en de daarin gelegen Minervapassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de (toegankelijkheid van de) Minervapassage en in paragraaf 2.1.3 van deze Nota van Beantwoording.

6. *Om Zuidas te veranderen van kantoorlocatie naar een gemengde buurt waar ook gewoond wordt, is het belangrijk om ook iets te doen aan de windhinder. Vooral op de grote pleinen en op de hoek van de Gustav Mahlerlaan met de Beethovenstraat en andere hoogbouw. Zorg voor overdekte loop passages, eventueel door de plinten.*

We proberen het windklimaat in Zuidas op verschillende manieren te beheersen c.q. te optimaliseren. Aan het ontwerp en de realisatie van hoogbouw ligt altijd een bouwenvelop ten grondslag. De gemeente legt daarin de programmatische en ruimtelijke kaders vast van het te realiseren gebouw. Bij het opstellen van de bouwenvelop wordt het zo veel mogelijk voorkomen van windhinder meegenomen. Daarnaast wordt de ontwikkelaar verzocht om in een vroeg stadium de gevolgen voor het 'windklimaat' in beeld te brengen.

Om het windklimaat in de openbare ruimte te verbeteren wordt meer groen toegevoegd. Bomen zorgen ervoor dat de wind gebroken wordt. Een goed voorbeeld daarvan is de herinrichting van het Mahlerplein. Ondanks genoemde maatregelen kan de gemeente niet voorkomen dat het windklimaat op sommige plekken overlast veroorzaakt.

7. *De leefbaarheid van Zuidas kan verder worden verhoogd met geluidsarme festivals zoals de Hakken & Pakken Run en de Zuidasrun.*

Ten einde de leefbaarheid binnen Zuidas te bevorderen wordt het aanbod aan (geluidsarme) activiteiten voor de buurt verder gestimuleerd en uitgebreid. Leef Zuidas, Hello Zuidas, De Nieuwe Poort maar ook een aantal bedrijven programmeren jaarlijks dan ook een aantal kleine of grotere bijeenkomsten/evenementen voor de bewoners en gebruikers.

8. *Overweeg om in de toekomst voor een meer bij Amsterdam passende architectuur te gaan, die minder contrasteert bij de sobere architectuur van Buitenveldert en de Prinses Irenebuurt dan nu het geval is.*

Zoals in het kader over de stedenbouw van Zuidas (zie pagina 54-55 van de Visie) aangegeven, gaat de context van het omringende Buitenveldert een grotere rol spelen als basis van de grote lijnen en architectonische referenties.

9. *Hoge gebouwen nemen de zon weg. Door de verdiepingen geen 3,30 meter hoog te maken maar 10% minder, valt al veel te bereiken.*

De voorgeschreven verdiepingshoogte van 3,30 meter heeft meerdere voordelen die ook in de Visie benoemd worden. Allereerst komt veel licht in de woningen en kunnen ook kleine woningen (waaronder sociale huur en middensegment woningen) een 'groots' gevoel krijgen (pagina 50 van de Visie). Daarnaast is de verdiepingshoogte van 3,30 meter van essentieel belang voor de flexibiliteit van de gebouwen. Immers, met deze hoogte kunnen gebouwen zowel een woon- als werkfunctie herbergen en zo door de tijd meebewegen met de veranderende vraag. In Zuidas worden verschillende middelen toegepast om de toetreding van licht te verbeteren. Set-backs, hogere verdiepingen c.q. torens die op grotere afstand liggen van de straat, worden geïntroduceerd om het windklimaat en de bezonning in de openbare ruimte te verbeteren. In Zuidas (en vooral het gebied ten zuiden van de A10 Zuid) staan hoge torens en lage blokken in een zogenoemd dambord patroon. Ze wisselen elkaar af om uitzicht en maximale bezonning te garanderen (pagina 54 van de Visie).

10. *Wees zuinig met de afgifte van evenementenvergunningen voor de Riekerpolder, het Olympisch stadion en de RAI.*

De mogelijkheid tot het organiseren van festivals en de voorwaarden waaronder evenementen mogen plaatsvinden, vinden hun grondslag in gemeentelijk evenementenbeleid. Het gemeentelijke evenementenbeleid maakt geen onderdeel uit van de Visie.

11. *Amsterdam heeft als taak om voor 3459 asielzoekers in huisvesting te voorzien. Bij een gelijkmatige verdeling over de stad zou Zuidas 1% van dit aantal asielzoekers moeten huisvesten. Faciliteer in deze behoefte.*

Het zoeken naar geschikte locaties voor het huisvesten van asielzoekers/statushouders vindt op stedelijk niveau plaats en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

12. *De Zuidas wordt een gebied ter grootte van een kleine stad. Burgemeesters en wethouders van een stad zijn volgens artikel 71 van de Gemeentewet verplicht zich met hun gezin te vestigen in hun stad. De burgemeester raakt daardoor meer betrokken bij zijn gemeente. Laat de hoofdverantwoordelijken van Zuidas en het Zuidasdok, de projectdirecteur, de gezamenlijke omgevingsmanager en de gezamenlijke manager communicatie zich in het gebied vestigen.*

In de Gemeentewet is bepaald dat raadsleden en wethouders ingezetene moeten zijn van de gemeente (artikel 10 en artikel 36a), en dat de burgemeester zijn werkelijke woonplaats moet hebben in de gemeente (artikel 71 van de Gemeentewet). Voor ambtenaren geldt een dergelijke eis niet en deze wordt dan ook niet gesteld.

13. *De buurt stelt prijs op nachtelijke rust. Ga niet te snel over tot werkzaamheden aan de openbare weg gedurende de nacht. Leef het Bouwbesluit na en vraag geen ontheffingen aan.*

Alle werkzaamheden dienen vanzelfsprekend aan de wettelijke eisen uit het Bouwbesluit 2012 te voldoen. Echter, in sommige gevallen (bv. om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden) kan het noodzakelijk zijn om ook 's nachts te werken. Bij een aanvraag om ontheffing zullen de belangen van de omgeving worden betrokken en dient de noodzaak te worden onderbouwd.

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt eveneens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

14. *Het werken met een Design & Construct-contract voor de realisatie van Zuidasdok ontnemt iedere invloed en controle van burgers en de politiek op de criteria die worden gesteld en de handhaving daarvan. Welke criteria het zwaarst wegen bij de gunning van projecten is een 'black box'. Een wezenlijke invloed van bewoners op de uitvoering is bij Design & Construct-contract niet mogelijk. De gemeente zou minstens goede afspraken moeten maken met bewoners en bedrijven over monitoring, handhaving en de melding van klachten. Publiceer de BLVC's voor inspraak.*

De uitvoering, het beperken van hinder en monitoring in het kader van project Zuidasdok worden meegenomen in de verschillende procedures behorende bij dat project.

Het belang van goede communicatie en afstemming met de omgeving wordt in de Visie Zuidas onderschreven. Voor de bouwprojecten in Zuidas (waaronder ook Zuidasdok) wordt één loket

ingericht waar geïnteresseerden en belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, klachten, meldingen en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Via het loket worden de meldingen aan de juiste partij geadresseerd.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

15. *In de Visie mist het gegeven dat de gebouwen die worden opgericht maar een beperkte levensduur hebben of na ongeveer 12 jaar een andere functie krijgen. Zuidas zal constant bezig zijn met bouwen en verbouwen.*

In de Visie komt expliciet naar voren dat Zuidas eigenlijk voortdurend in ontwikkeling is. Op pagina 23 staat hierover: "Er komen steeds meer bewoners en gebruikers en gebruikers en er zijn altijd gebouwen in aanbouw en verbouw". Om ervoor te zorgen dat de nieuwe gebouwen 'de tand des tijds' kunnen doorstaan en kunnen meebewegen op de veranderende vraag wordt ingezet in op flexibele gebouwen die zo ingericht worden dat ze makkelijk te transformeren zijn. De minimale verdiepingshoogte van 3,30 meter is hierbij zeer belangrijk.

16. *De De Boelelaan, Parnassusweg en Beethovenstraat zijn niet ontworpen voor de huidige verkeersstromen, zeker niet met het toekomstige extra bouwverkeer. Bovendien liggen veel straten open voor werkzaamheden aan kabels en leidingen.*

De genoemde wegen hebben voldoende capaciteit om de verdere ontwikkeling van Zuidas te faciliteren, met in achtneming van de maatregelen die zijn voorzien in het Actieplan wegverkeer Zuidas 2014 (waarvan actualisatie dit jaar zal plaatsvinden). Ook mét het extra bouwverkeer ten gevolge van de aanleg van Zuidasdok zal voldoende wegcapaciteit aanwezig zijn.

Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over leefbaarheid in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

17. Zienswijze nummer 17

1. *De Visie beweert dat de bevordering van het autogebruik op Zuidas wordt afgeremd, tegelijk worden nieuwe autoverbredingen voorgesteld die deze bewering ongeloofwaardig maakt. Waarom is niet duidelijk gemeld dat voor de auto is gekozen en dus niet voor het OV of de fiets?*

Kernpunt van de Visie op het vlak van bereikbaarheid is dat Zuidas voor alle vervoersmiddelen goed bereikbaar dient te blijven. Dat geldt dus zowel voor de auto als voor het OV, de fiets en de voetganger. Daarom wordt gekozen voor een aanpak waarbij voor ieder vervoersmiddel comfortabele routes van, naar en door Zuidas realiseren. Dat betekent keuzes maken: niet ieder vervoersmiddel zal overal voorrang hebben, maar elk deel van Zuidas is met ieder vervoersmiddel goed bereikbaar.

Om de bereikbaarheid van Zuidas te kunnen blijven garanderen is de realisatie van project Zuidasdok noodzakelijk, waarbij o.a. de A10 Zuid wordt verbreed, deels ondertunneld en doorgaand en bestemmingsverkeer wordt gescheiden. Maar ook een verschuiving in de vervoerswijzekeuze ten gunste van de fiets en het OV en ten koste van de auto is richting de verdere toekomst noodzakelijk om de bereikbaarheid van Zuidas op peil te houden. Het maatregelenpakket dat wordt gepresenteerd in de Visie ten gunste van de fiets en het OV (extra

OV-verbindingen, investeringen in fietsinfrastructuur en samenwerking met het bedrijfsleven teneinde dit te bewerkstelligen) ondersteunen dit doel.

2. *Hoewel tramlijnen 16 en 24 een aansluiting op station Amsterdam Zuid missen, worden deze tramlijnen in de Visie genegeerd. Dit bevestigt de keuze voor de auto.*

In de huidige situatie eindigt het tramspoor van lijn 16 en 24 op de De Boelelaan, tegenover het hoofdgebouw van Vrije Universiteit. De keerlus die nu tegenover het hoofdgebouw van de VU ligt, zal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt een keerlus op het dak van het Zuidasdok ter hoogte van deelgebied Ravel. Voornoemde infrastructurele aanpassing leidt ertoe dat de tramsporen die nu op de De Boelelaan eindigen, op termijn kunnen worden doorgetrokken tot station Amsterdam Zuid. Over de lijnvoering volgt nog besluitvorming. Naar aanleiding van de zienswijze wordt pagina 71 van de Visie aangepast.

3. *De vorige visies op Zuidas gaven aandacht aan luchtvervuiling, geluidshinder, milieu en energieverbruik. Waarom het energieverbruik (en de milieuvervuiling) onbelangrijk is geworden, wordt niet gemotiveerd.*

Op pagina 20-21 van de Visie wordt het belang van een duurzame Zuidas verwoord. Bij alle thema's in deze Visie is het uitgangspunt dat wordt ingezet op het scheppen van een gezonde, schone, compacte en energieneutrale leefomgeving. Door het als uitgangspunt op te nemen, is duurzaamheid belangrijk, zo niet fundamenteel, geworden in de uitvoering. In de Agenda Duurzaamheid 2015 staan de doelstellingen van de gemeente ten aanzien van o.a. luchtkwaliteit, energieverbruik en duurzaamheid vermeld en is beschreven hoe deze doelen worden verwezenlijkt. In het Duurzaamheidsverslag Zuidas worden de resultaten wat betreft duurzaamheid jaarlijks gemonitord en vastgelegd.

18. Zienswijze nummer 18

1. *Hoe reëel is het dat er sociale woningbouw wordt gerealiseerd op Zuidas gelet op de huidige grondprijzen, het toekomstige erfpachtstelsel en de stijging van de huizenprijzen?*

Voor dit type woningen wordt stedelijk een vaste grondprijs gehanteerd, waar in de grondexploitatie (te verwachte opbrengsten en kosten) rekening mee wordt houden.

2. *"parkeertarieven worden analoog aan Oud-Zuid en Rivierenbuurt voor belanghebbende parkeren in PI-buurt.". Wat betekent dit voor belanghebbende parkeren in de Prinses Irenebuurt?*

In de Visie wordt niet specifiek ingegaan op parkeertarieven in de Prinses Irenebuurt. In de Visie is aangegeven dat wordt ingezet om de parkeertarieven op straat in Zuidas handhaven op een tarief dat vergelijkbaar is met dat in Oud-Zuid en de Rivierenbuurt. Dit komt er momenteel op neer dat de tarieven op straat in Zuidas verhoogd worden naar 3 euro per uur en in het centrumgebied van Zuidas (Mahler/Gershwin) de huidige 4 euro per uur wordt gehandhaafd.

3. *Realiseer een 'plein' van de Lex van Deldenbrug naar de overkant van de De Boelelaan met voorrang fietsers en voetgangers.*

De inrichting van oversteken voor het langzaam verkeer over drukke autowegen, waaronder ook de genoemde oversteek over de De Boelelaan, zijn aan bepaalde normen en regels gebonden. Bovendien moet hierbij een afweging worden gemaakt tussen het belang van de betreffende voetgangers en fietsers in relatie tot de automobilisten. Hierbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming twee van de belangrijkste aspecten. Bij de nadere uitwerking van het verkeersontwerp voor de zogenoemde De Boelelaan Midden wordt bekeken wat, gezien vanuit alle vervoersmiddelen en afwegingen, de beste oplossing is voor deze kruising.

4. *De as van station Amsterdam Zuid naar Gelderlandplein wordt onderbelicht.*

Een goede verbinding met het Gelderlandplein wordt erg belangrijk geacht, hier wordt dan ook op ingezet. Dit is onder andere benoemd op pagina 17, 41, 51 en 73 van de Visie en wordt onder andere gerealiseerd door een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een goede oversteek over de De Boelelaan.

5. *Het Zuider Amstelkanaal kan een prettige verblijfsplaats worden als steigers, watertrappen, zitplaatsen of waterspeelplaatsen worden gerealiseerd. Dit dient wel in overleg met de bewoners te gebeuren en zoals is toegezegd door projectmanagers van Zuidas. Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich tot de Watervisie Amsterdam 2040 met ligplaatsen en op- en afstapplekken voor hetzelfde kanaal?*

Zoals in de Visie beschreven, hecht Zuidas waarde aan het beter benutten en ontsluiten van water en daarmee het vergroten van de leefbaarheid. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door steigers en watertrappen te realiseren. In de Watervisie Amsterdam 2040 wordt de ambitie beschreven om de beleefbaarheid van het water te vergroten, meer recreatieplekken aan het water te creëren en het water te activeren. De Visie Zuidas is in lijn met de Watervisie Amsterdam 2040. Voor initiatieven in en rondom het water is goed overleg met belanghebbenden (bewoners, werkgevers en werknemers, bezoekers en andere organisaties in het gebied) voor Zuidas vanzelfsprekend van groot belang. Indien zich een concreet voorstel aandient waar de gemeente positief tegenover staat, wordt daarover het overleg gestart met betrokkenen en belanghebbenden.

6. *Waarom wordt niet voorzien in een hoogwaardige zuidoever van Zuider Amstelkanaal als doorgaande lijn van de Schinkel naar de Amstel? Bewoners kunnen suggesties geven voor de invulling van de openbare ruimte.*

Een doorgaande lijn van Schinkel naar Amstel ligt, onder andere in verband met de haven bij de Fred. Roeskestraat en privétuinen, niet voor de hand. Desalniettemin wordt de kwaliteit van de groene oever langs het Zuider Amstelkanaal onderschreven. In de Visiekaart op pagina 18-19 van de Visie wordt deze groene oever duidelijker (en groener) in beeld gebracht.

7. *Wat is de relatie tussen Visie Zuidas en de Watervisie Amsterdam 2040 ter plaatse van het Zuider Amstelkanaal? Overlappen deze visies elkaar en welke visie heeft voorrang?*

Beide visies spreken de ambitie uit om het water beter te benutten en daarmee de leefbaarheid te vergroten. Dit wordt gerealiseerd door het water toegankelijker te maken en meer

verblijfsplekken aan het water te realiseren. De stedelijke Watervisie en de gebiedsgerichte Visie Zuidas zijn op dit punt met elkaar in lijn.

8. *"Het water uit plan Berlage krijgt royale afrondingen"- wat wordt hiermee bedoeld?*

Het bestaande water vanuit Plan Berlage heeft in de huidige structuur afrondingen in de vorm van het water in het Beatrixpark en het Zuider Amstelkanaal met daaraan gelegen de waterkom bij de Fred. Roeskestraat (zie pagina 55 van de Visie). Met de royale afrondingen wordt bedoeld op het verbreden en verbeteren van dit water op zich en/of het opwaarderen van de verblijfskwaliteit (zie de kaart pagina 66-67 van de Visie).

9. *Wat wordt bedoeld met "Het verbeteren van de waterstructuur bij waterkom Beatrixpark en Zuider Amstelkanaal" en hoe verhoudt dit zich tot de Watervisie Amsterdam?*

Door het uitbreiden van het water zal de waterstructuur verbeteren. In het Beatrixpark geldt 'uitbreiding' voor het water in de zuidwesthoek van het park. Bij de Fred. Roeskestraat geldt dit voor het water bij de begraafplaats en dus niet voor het Zuider Amstelkanaal. De ingrepen zijn in lijn met de Watervisie Amsterdam.

10. *Het waterprobleem in algemene zin wordt onderschat. De waterbalans is momenteel negatief en kan niet opgelost worden binnen het Zuidasgebied. Verharding moet gecompenseerd worden met oppervlaktewater, maar dit gaat weer ten koste van groen.*

De waterthematiek omvat grondwater, hemelwaterafvoer, grootschalige en kleinschalige waterberging, waterkwaliteit en waterveiligheid. Al deze onderdelen hebben de aandacht en worden in het ontwikkelingsproces van de Zuidas/Zuidasdok integraal aangepakt. Voor iedere ontwikkeling waarbij sprake is van verharding bestaat een wateropgave in de vorm van een compensatieplicht. Het compensatie-percentages binnen de Amstellands Boezem voor de aanleg van extra verharding is 10%. Deze wateropgave wordt opgenomen in de waterbergingsboekhouding Zuidas voor de Amstellands Boezem conform het Protocol Waterbalans Zuidas. Zuidas en Waternet onderzoeken samen de mogelijkheden voor alternatieve vormen van waterberging (bijvoorbeeld op daken).

Het belang van groen voor de leefbaarheid in Zuidas wordt erkend. Bij concrete ontwikkelingen worden al deze aspecten betrokken en afgewogen.

11. *Wat betekent "extra kantoorontwikkeling als er elders moet worden ingeruild"? Valt de ruimte rondom de nieuwe rechtbank als extra kantoorontwikkeling of binnen de nog te ontwikkelen 300.000 m²?*

Voor het gebied rondom de nieuwe rechtbank is nog geen gedetailleerd ruimtelijk plan gemaakt. De beoogde uitbreiding van het gebied rondom de rechtbank is daarom ook nog niet meegenomen in het totaalprogramma zoals genoemd op pagina 43 van de Visie. Op termijn wordt in dit gebied, conform de kaarten op pagina 18-19 en 44 van de Visie, een gemengd programma voorzien met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Kantoorontwikkeling ter plaatse is mogelijk, mits de maximale hoeveelheid kantoren, zoals weergegeven op pagina 43 van de Visie, niet wordt overschreden. De rechtbank zelf wordt niet als kantoorontwikkeling aangemerkt.

12. *Wat gebeurt er met de terreinen rond de nieuwe rechtbank als deze in gebruik is genomen? Wat gebeurt er met het terrein van de tijdelijke rechtbank en parkeergarage?*

Voor het gebied rondom de rechtbank wordt op termijn, conform de kaarten op pagina 18-19 en pagina 44 van de Visie, een gemengd programma voorzien met mix van wonen, werken en voorzieningen. Er is momenteel nog geen gedetailleerd ruimtelijk plan gemaakt. Wanneer de nieuwe rechtbank wordt opgeleverd, naar verwachting omstreeks 2020, worden de tijdelijke rechtbank en de tijdelijke parkeergarage gesloopt en zullen de terreinen een nieuwe bestemming krijgen in lijn met de beschreven ambities. Nadere besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.

13. *Voorgesteld wordt om toren E en F van de rechtbank als kunst en cultuurcentrum te gebruiken.*

De functie die het monumentale deel van de huidige rechtbank na oplevering van de nieuwbouw zal krijgen, wordt over enkele jaren samen met de overige ontwikkelmogelijkheden in deelgebied Parnas vastgelegd in een nieuw ruimtelijk uitwerkingsplan. Het is de ambitie van Zuidas om culturele voorzieningen te vestigen in het gebied. Of dat ter plaatse van toren E en F ook daadwerkelijk mogelijk en wenselijk is, zal bij het opstellen van het nieuwe plan worden onderzocht.

14. *Wat is de status van de plannen ten aanzien van 'kunst en cultuur in Beatrixpark' nu The Next niet doorgaat?*

Zoals in de concept Visie werd vermeld (zie pagina 40), was de ambitie om een grote publiekstrekkende kunstinstelling bij het Beatrixpark te realiseren. Ook nu The Next niet door gaat, is deze ambitie gewijzigd. De ambities ten aanzien van kunst en cultuur bij het Beatrixpark zijn vastgelegd in het Uitvoeringsbesluit Beethoven. Momenteel wordt nagedacht over de precieze invulling van de ambities in de tweede fase van de ontwikkeling van Beethoven. De tekst op pagina 42 van de Visie is naar aanleiding van deze ontwikkelingen aangepast.

15. *Waar wordt in de Fred. Roeskestraat ruimte gecreëerd voor maatschappelijke- of vrijetijdsinstellingen die aansluiten bij de behoefte in buurt?*

Op de betreffende kaart op pagina 44 van de Visie wordt verwezen naar de aard van de voorzieningen. In het 'centrum van Zuidas', rond station Amsterdam Zuid en richting het Kenniskwartier, komt de focus te liggen op voorzieningen die passen bij het grootstedelijk karakter. Hier bevindt zich de concentratie van winkels en horeca. In de andere gebieden wordt uitgegaan van passende buurtvoorzieningen. Er is ruimte voor winkels en horeca, maar in beperkte(re) concentratie. Dit geldt ook voor de Fred. Roeskestraat, waar deze functies reeds gevestigd zijn (o.a. scholen, kinderdagverblijven, brasserie). Hier wordt vooralsnog geen grote uitbreiding van het voorzieningenaanbod voorzien. Dit is aangepast op de voorzieningenkaart op pagina 44 van de Visie.

16. *Wat gaan Zuidas en opdrachtgevers van Zuidasdok doen om overlast en mogelijke schades onder controle te houden? Voorstellen uit de Prinses Irenebuurt worden nauwelijks overgenomen of slechts*

na veel aandringen. Er is te weinig aandacht voor overlast van bouwactiviteiten voor bewoners van aangrenzende wijken zoals de Prinses Irenebuurt en Buitenveldert.

Om de ontwikkeling van Zuidas succesvol te laten verlopen, is draagvlak vanuit de omgeving van belang. Het behoud van de leefbaarheid van Zuidas tijdens de bouw, evenals goede communicatie en afstemming met de omgeving, wordt daarom in de Visie onderschreven. Dit geldt niet alleen voor direct omwonenden maar voor alle bewoners en gebruikers in de omgeving, ook in de Prinses Irenebuurt en Buitenveldert. Zo zijn de bewoners en gebruikers van de Prinses Irenebuurt intensief betrokken bij de plannen voor de fietsparkeergarage aan de Vijfhoek.

Ten aanzien van de beperking van overlast en schade ten gevolge van bouwplannen (waaronder Zuidasdok) wordt verwezen naar een algemene reactie op de zienswijzen over de leefbaarheid en bouw hinder in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

17. *Hoe wordt de leefbaarheid verhoogd door festivals speciaal voor de buurt? De buurt ziet festivals eerder als een verlaging van leefbaarheid.*

Zuidas groeit, zo ook het aantal bewoners en gebruikers. Het aanbod aan activiteiten voor de buurt wordt gestimuleerd. Vanuit Leef Zuidas wordt niet ingezet op grootschalige en/of luidruchtige festivals, maar op kleinschalige festivals/initiatieven die bijdragen aan de leefbaarheid in het Zuidasgebied.

18. *De Daklaan is geen goede ontsluiting van hart van Zuidas, maar een mogelijkheid om Zuidas snel te passeren. De Daklaan voegt daarom niets toe. Investeer in de voorgestelde fietsersbrug tussen de Gustav Mahlerstraat en het Piet Kranenbergpad.*

De Daklaan en de verbeterde verbinding tussen de Gustav Mahlerlaan en het Piet Kranenbergpad worden beiden nader onderzocht. De Daklaan is een aanvulling op de bestaande routes, zonder dat de aanwezige routes hier nadeel van ondervinden. Naast dat de Daklaan een verbinding vormt tussen het Beatrixpark en de Parnassusweg, zal de Daklaan fietsenstallingen in het centrumgebied ontsluiten en dus ook bestemmingsfietsverkeer dienen.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de Daklaan in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

19. *Investeer in plaats van in de Daklaan, in een betere oversteek aan de noordzijde van de Beethovenstraat en in betere oversteeken aan de noord- en zuidzijde bij de Amstelveenseweg. Dit kan eventueel in combinatie met een fietsbrug van de Gustav Mahlerstraat naar het Piet Kranenbergpad.*

Aan de noordzijde van de A10 ligt al een uitstekende verbinding tussen de Beethovenstraat en de Amstelveenseweg, namelijk via het fietspad langs de Strawinskylaan en de Fred. Roeskestraat. Daar komt in de toekomst aanvullend de Daklaan bij. Fietsers kunnen dus zonder een verkeerslicht tegen te komen vanaf de RAI tot aan de Amstelveenseweg doorfietsen. Ook aan de zuidkant worden verbeteringen beoogd, o.a. in de vorm van een mogelijke fietsbrug over de Amstelveenseweg die de verbinding met De Nieuwe Meer en het Piet Kranenbergpad verder verbetert. De eventuele realisatie van de Daklaan sluit dit niet uit.

20. *Hoe steil worden de hellingen van de Daklaan en fietsbrug Amstelveenseweg?*

Het stijgingspercentage is nog niet bepaald maar zal binnen de daarvoor geldende normen vallen.

21. *Hoe zijn fietsparkeergarages vanaf de Daklaan bereikbaar?*

Fietsers kunnen via een entree op niveau van het dak van de fietsenstalling de stalling in fietsen en via de begane grond de fietsenstalling verlaten. Voor voetgangers komt een aantal aparte opgangen per trap. Hierbij is het uitgangspunt dat er geen extra verharding komt.

22. *Hoe wordt de Daklaan bereikbaar voor voetgangers?*

Conform de huidige ideeën komt er een voetpad over de gehele lengte van de mogelijke Daklaan. De Daklaan is dan ook toegankelijk vanuit het Beatrixpark en vanaf de Parnassusweg. Daarnaast komen er meerdere aanvullende opgangen, zoals bij station Amsterdam Zuid. Het schetsontwerp van de Daklaan waarin ook de opgangen voor voetgangers zijn meegenomen, wordt thans uitgewerkt.

23. *Wat zijn de ideeën ten aanzien van de compensatie van de verharding ten gevolge van de Daklaan?*

Het uitgangspunt is dat er geen extra verharding komt. Met de Daklaan wordt juist veel groen toegevoegd aan Zuidas. In omvang vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Oeverpark in Overhoeks of het Wertheimpark, maar dan in een langgerekte variant.

24. *In de Visie staat de restant van het talud van de A10 Zuid als een groene hellende strook beschreven, maar er wordt niets vermeld over trappen of bankjes. Hoe staat het met de (publieke) toegankelijkheid van het restant van het talud van de A10 Zuid als het Zuidasdok is afgerond?*

Het talud van de tunnel van de A10 Zuid is op veel plaatsen te stijl voor verblijf. Op sommige plekken komen onderaan het talud openbaar toegankelijke routes of verblijfsplekken. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de zuidelijke fietsroute en de verblijfsplek bij Kenniskwartier.

25. *Hoe worden tussen de rijbanen en in de nieuwe openbare ruimte lang de A10, na afronding van het Zuidasdok, bomen gerealiseerd?*

De realisatie van groen in het Zuidasdokgebied is beschreven in het Landschapsplan behorende bij het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok.

Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. In de groene bermen en taluds worden wat kleinere bomen zoals bijvoorbeeld acacia's en appelbomen geplant. In het centrum van Zuidas wordt bovenop de tunnels het groen doorgezet met bomen in de Arnold Schönberglaan en het Matthijs Vermeulenpad. Ook komen er bomen en heesters, vaste planten, siergrassen en bollen op het talud en op plekken bij het station.

26. *Waarom is in de Minerva-as geen fietspad opgenomen?*

De ontwikkeling van de Minervapassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage in paragraaf 2.1.3 van deze Nota van Beantwoording.

19. Zienswijze nummer 19

1. *De genoemde ontwikkelingen waarbij het autogebruik wordt teruggedrongen, zijn niet te rijmen met de verbreding van de A10 Zuid. Waarom wordt niet gekozen om de huidige twee keer drie stroken onder de grond te brengen?*

Besluitvorming over project Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie Zuidas. Met de vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld.

2. *Door de kap van bomen wordt het groene karakter van het gebied zeer ernstig aangetast. Wordt er voldoende geld vrijgemaakt om het groen terug te plaatsen en te onderhouden?*

Ja, daarvoor is in de diverse grondexploitaties geld gereserveerd. Een grondexploitatie is een begroting die wordt opgesteld om grondkosten en grondopbrengsten van een ruimtelijk ontwikkelingsplan in beeld te brengen. Zuidas heeft tevens een Groeifonds Groen om extra te investeren in de openbare ruimte. Ten aanzien van de kap van bomen en het groeifonds wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over groen in paragraaf 2.5.1 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Indien de huidige twee keer drie rijstroken van de A10 Zuid ondergronds wordt gebracht, kunnen de kosten die met de uitbreiding van de rijstroken worden bespaard, besteed worden aan groencompensatie.*

De vastgestelde uitgangspunten voor Zuidasdok zijn als gegeven gehanteerd bij het opstellen van de Visie Zuidas. Met vaststelling van de Visie worden deze plannen niet opnieuw ter discussie gesteld.

Ten aanzien van groencompensatie wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over groen in paragraaf 2.5.1 van deze Nota van Beantwoording.

4. *Het is betreurenswaardig dat nagenoeg alle gebouwen in Zuidas in navolging van ABN AMRO in strijd met het gevelbeleid neonletters mogen aanbrengen op de gevel.*

Voor verlichting/reclame in Zuidas gelden welstandscriteria die in 2013 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Voor reclame-uitingen geldt dat zij een ingetogen chique uitstraling hebben en terughoudend in omvang, kleur en lichtniveau zijn. Om de kwaliteit van de vereiste hoogwaardige architectuur en openbare ruimte te waarborgen, is naast de welstandscommissie een supervisor Zuidas aangesteld.

5. *Het beheer en onderhoud van nieuwe projecten laat vaak te wensen over. Worden er harde afspraken gemaakt ten aanzien van beheer en onderhoud en hoe worden deze afspraken vastgelegd en nagekomen?*

Zuidas en het stadsdeel zullen harde afspraken maken over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Deze afspraken worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen beide partijen. Zoals in de financiële paragraaf van de Visie is weergegeven (op pagina 82 e.v.) behoort het aanvullend beheer onder de maatregelen waarvoor nog gezocht moet worden naar dekking.

6. *De vele initiatieven voor 'groene' gevels van de afgelopen jaren zijn nog niet gerealiseerd. Waarom hebben niet alle kantoorgebouwen op Zuidas een groene gevel?*

Bij nieuwe gronduitgiftes is duurzaamheid een belangrijke factor. Hier wordt door de projectontwikkelaars bij het ontwerp rekening mee gehouden. De ambitie van groene gevels van (kantoor)gebouwen binnen Zuidas wordt gedeeld. De gemeente Amsterdam wil echter niet zover gaan dat groene gevels per definitie worden voorgeschreven. Groen kan juist ook op het dak van gebouwen (bv. in het kader van de waterhuishouding) of rondom het gebouw van betekenis zijn, in recreatieve zin, maar bijvoorbeeld ook voor waterberging.

20. Zienswijze nummer 20

1. *Voorzie in voorschriften voor bakfiets- en scooter en bromfietsparkeren in het Zuidasgebied.*

Op pagina 77 van de Visie staat beschreven dat "minimaal 5% van alle parkeerplaatsen geschikt moet zijn voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen en gemotoriseerde tweewielers (zoals scooters) en dat per specifiek geval maatwerk nodig is". Wanneer een bouwenvelop of maaiveldontwerp wordt opgesteld, wordt de vraag gespecificeerd.

2. *Voordat verdere kosten voor het Prinses Irenefietspad worden gemaakt, dient het wegdek te worden aangepast zodat aan congres- en andere voetgangers een veilig pad met kwaliteit in iedere fase wordt geboden.*

Ondertussen is een deklaag aangebracht op het voetpad waardoor het zich duidelijk onderscheidt van het fietspad.

3. *De Minervapassage kan zonder fietspad nooit een interwijkse functie vervullen. Door minder winkels en horeca toe te staan, kan in de Minervapassage een fietspad worden ingepast.*

De ontwikkeling van de Minervapassage maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven.

Het aantal trein- en metroreizigers groeit de komende jaren, onder andere door toenemend gebruik van het openbaar vervoer en het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn. Om Zuidas bereikbaar te houden is uitbreiding van het station tot een hoogwaardige openbaarvervoerterminal noodzakelijk.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de Minervapassage in paragraaf 2.1.3 van deze Nota van Beantwoording.

4. *De fietspaden zoals weergegeven op pagina 18-19 van de Visie moeten aan de realiteit worden aangepast en voldoen niet aan de door de gemeenteraad meegegeven opgave:*

- het Stibbe/AkzoNobel fietspad is niet meer ingetekend;
- het verbindende pad tussen Prinses Irenestraat en Diepenbrockstraat is verdwenen en heeft nu een niet te nemen bocht bij de RAI (dit vraagt om een olifantenpad);
- Prinses Irenestraat/Groenezoom loopt over het net gerealiseerde kinderspeelobject, deze wijziging kan binnen 10 jaar niet de bedoeling zijn.
- In de Visie gaat het over een fietsroute aan beide zijden van de A10, op de tekening ontbreekt de noordelijke route, waarmee een comfortabele, vanzelfsprekende, veilige route naar Overamstel voor werkenden en studenten vervalt. Dit past niet in de opdracht van de gemeenteraad.
- Vanaf de RAI loopt nu een pad door de nieuwe wijk Kop van Zuid, maar dit pad loopt dood op de Amsteldijk, dit is niet comfortabel.
- De oprit naast de ingang Amstel naar het zuid gelegen fietspad richting Zuidoost, het AMC en Arena ontbreekt op de tekening. Het wordt veel gebruikt en met de komst van veel elektrische fietsen zal het fietsverkeer vanuit Abcoude en verder gelegen plaatsen toenemen.

Het klopt dat er een fietsroute over het Beethovenplein, tussen AkzoNobel en Stibbe aangelegd wordt. De Visiekaart op pagina 18-19 bevat niet alle fietsroutes die in de praktijk bestaan. De nadruk wordt gelegd op de nieuwe routes en/of routes waarvan verwacht wordt dat ze een belangrijke betekenis zullen hebben voor het fietsnetwerk van Zuidas in 2030. Voor het Beatrixpark geldt dat wordt ingezet op een belangrijke noordelijke route (het huidige Prinses Irene-fietspad) en een nieuwe zuidelijke route (parallel aan de A10). Deze worden op de kaart weergegeven.

De overige routes, waaronder de route tussen Stibbe en AkzoNobel, het verbindende pad tussen de Prinses Irenestraat en Diepenbrockstraat en 'oprit' naast de ingang Amstel etc., worden niet op de kaart weergegeven. Twee routes die wel in de Visiekaart waren opgenomen, namelijk de twee routes die elkaar kruisen in het midden van het Beatrixpark, zijn ten behoeve van de eenduidigheid uit de Visiekaart gehaald. Deze routes passen niet binnen de hierboven beschreven definitie van de routes die wél worden opgenomen.

5. *Voorgesteld wordt om de gemeente na de beëindiging van de bouwwerkzaamheden aansprakelijk te houden voor eventuele schade aan de houten funderingen.*

Uitgangspunt is dat de veroorzakers van schade aansprakelijk zijn voor deze schade, bijvoorbeeld aan de omgeving, zoals schade aan funderingen. Voor de bouwprojecten op Zuidas (waaronder begrepen Zuidasdok) wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen, klachten en schadeclaims: Zuidas Bouwt. Dit zal de afwikkeling van schades sneller en eenvoudiger moeten maken. De schadeclaim wordt vervolgens geadresseerd aan de betreffende opdrachtgever.

6. *Voorgesteld wordt om het intensievere gebruik van het Beatrixpark te laten vervallen en niet te belasten met evenementen.*

Vanwege de ontwikkelingen in Zuidas zullen naar verwachting steeds meer mensen gebruik gaan maken van het Beatrixpark. Daar komt bij dat het Amsterdamse Groot Groen Onderzoek (1996-2008-2013) laat zien dat het parkbezoek door Amsterdammers sowieso sterk is gestegen. Ook het Beatrixpark zal naar alle verwachting intensiever gebruikt worden. Ingezet wordt om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Het noordelijk deel is een beschermd monument en blijft in huidige vorm behouden, waardoor de relatieve rust ook behouden blijft. Het zuidelijk

deel van het park wordt ingericht op intensiever gebruik. Groen is een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van de omgeving. Het Beatrixpark kan gebruikt worden voor kleine evenementen zoals dat nu ook al gebeurt. Grote evenementen vinden in beginsel elders plaats.

7. *Voorgesteld wordt om de geplande bruggen ten gunste van toegankelijkheid van begraafplaatsen te laten vervallen, om recreanten op de begraafplaats tegen te gaan.*

Zowel bij de R.-K. begraafplaats Buitenveldert als bij Zorgvlied zijn (loop)bruggen beoogd. De gemeente Amsterdam wil vooral vanuit landschappelijke, recreatieve en Amsterdamse (natuur)historische waarden de begraafplaatsen toegankelijker maken en meer open stellen voor voetgangers. De begraafplaats is in eerste plaats een rustplaats voor overledenen. Het toegankelijker maken van de begraafplaats is vooral bedoeld voor omwonenden en werkenden die in betrekkelijke rust willen wandelen.

8. *Voorgesteld wordt pas met de bouw van de fietsenstalling aan de Vijfhoek te starten indien het drainagetransportriool in de Prinses Irenestraat in werking is.*

De Visie overstijgt het detailniveau van deze specifieke planning-technische vraag over de aanleg van de fietsparkeergarage aan de Vijfhoek. Deze vraag is eerder gesteld in het kader van het project Vijfhoek en wordt aldaar behandeld.

9. *De in de Visie gewenste toename van de horecabedrijven in- en om Zuidas zorgt voor een toenemende mogelijkheid voor het aanvragen van ontheffingen van de geluidsvoorschriften, namelijk twee per jaar per locatie. Om overlast door cumulatie van het aantal ontheffingen voor Riekerhaven, Olympisch Stadion, de Zuidaspleinen, de RAI, Strandzuid, de hotels en de parken te voorkomen, zou het aantal ontheffingen voor de horeca in Zuidas moeten worden verminderd tot één per locatie.*

Het stedelijke beleid ten aanzien van ontheffingen van de geluidvoorschriften is dat elk horecabedrijf maximaal twee keer per jaar een dergelijke ontheffing kan verkrijgen. Bij de beoordeling van een verzoek om ontheffing worden de belangen van de omgeving meegewogen. Op voorhand is geen aanleiding om van het stedelijke beleid af te wijken en het aantal ontheffingen van de geluidvoorschriften in het Zuidasgebied te beperken.

10. *Verzocht wordt om het verouderde welstandscriterium voor verlichting/reclame te herzien en nieuwe regelgeving voor belichting in het Zuidasgebied vast te stellen.*

De welstandscriteria voor verlichting/reclame in Zuidas (in 2013 vastgesteld door de gemeenteraad) zijn naar het oordeel van de gemeente niet verouderd. Voor reclame-uitingen geldt dat zij een ingetogen chique uitstraling moeten hebben en terughoudend in omvang, kleur en lichtniveau zijn. Om de kwaliteit van de vereiste hoogwaardige architectuur en openbare ruimte te waarborgen, is naast de welstandscommissie een supervisor Zuidas aangesteld.

11. *Het is onzeker om uit te gaan van meer winkels en horeca in station Amsterdam Zuid. Vanaf het najaar rijden er 12 intercity's per uur waardoor minder behoefte zal zijn aan winkels en horeca op het station zelf.*

De voorzieningen in station Amsterdam Zuid maken onderdeel uit van project Zuidasdok en zijn voor de Visie een gegeven.

Om Zuidas bereikbaar te houden is uitbreiding van het station tot een hoogwaardige openbaarvervoerterminal noodzakelijk. De behoefte aan voorzieningen in het station zijn het afgeleide van het uitgangspunt dat ter plaatse een (economische) toplocatie en infrastructuurknooppunt wordt ontwikkeld.

12. *De ontwikkeling van Beethoven eerste en tweede fase geeft weinig vertrouwen in de toekomst. De communicatie met Beethoven loopt moeizaam, in tegenstelling tot de communicatie vanuit Strawinsky en Zuidas. Er is geen overleg geweest over het oost-westelijke fietspad door het park. Het nu aangelegde fietspad met een brede voetgangersstrook aan de zuidzijde is een racebaan, met gevaarlijke kruispunten voor voetgangers (de oversteek bij convict, de RAI, het zuid gelegen naar het noord gelegen voetpad en van het speelobject naar de ligweide). Deze gevaarlijke situaties zijn te verhelpen door een meter van het brede zuid gelegen voetpad vanaf de Princesseflat aan de noordkant van het fietspad aan te leggen. Deze kosten kunnen worden gedekt uit het fonds waarin de monetaire waarde van de 223 gekapte en niet herplaatste bomen voor Beethoven 2 is gestort.*

De ontwikkeling en uitvoering van Beethoven vindt op detailniveau plaats en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

Volledigheidshalve wordt het volgende opgemerkt. Met de buurt is uitgebreid overleg geweest over de fietspaden in het Beatrixpark. Het oost-west fietspad in het Beatrixpark behoort tot het fietshoofdnet. Bij dit fietspad is er voor gekozen om aan de zuidzijde een breed voetpad te realiseren. De meeste voetgangers moeten aan de zuidkant zijn (Nicolaas Lyceum en Convict, Kapel en Restaurant As) en komen van de zuidkant (station Amsterdam Zuid). Ondertussen is een deklaag op het voetpad aangebracht waardoor het voetpad zich duidelijk onderscheidt van het fietspad. Naar het oordeel van de gemeente is de situatie overzichtelijk.

13. *De afstanden in het fietscarré rond het station en het Zuidascentrum zijn te groot, waardoor er gefietst zal worden daar waar dat niet de bedoeling is*

Juist om deze reden is de ambitie beschreven om een fietsverwijssysteem aan het fietscarré toe te voegen. Hierdoor wordt al bij het aanfietsen duidelijk in welke stalling er ruimte beschikbaar is. Dit voorkomt onnodig heen en weer fietsen op zoek naar een beschikbare stallingsplek en hopelijk dus ook fietsen waar dat niet de bedoeling is. Overigens is het fietsen buiten de toegestane fietspaden een overtreding op grond waarvan gehandhaafd kan worden.

14. *Beethoven 2 blijft na afronding van de werkzaamheden voorlopig een park. De verwachting is dat dit terrein zal worden gebruikt als werkterrein voor het Zuidasdok.*

De ontwikkeling en uitvoering van Beethoven vindt op detailniveau plaats en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

'Beethoven tweede fase' zal worden bebouwd met hoofdzakelijk woningbouw. Een deel van het Beatrixpark is in het tracébesluit aangewezen als werkterrein voor de realisatie van project Zuidasdok. Ook direct langs de wegverbreding en de tunnel zijn werkterreinen en bouwwegen nodig. Deze worden zorgvuldig ingepast.

15. *Strand Zuid is slechts een sierhaven en is van 21:00 - 10:00 uur niet toegankelijk omdat de brug volgens afspraken met het stadsdeel gesloten is.*

Het klopt dat de brug van 21.00 - 10.00 uur gesloten is waardoor Strand Zuid tussen die tijden niet toegankelijk is met de boot. Op dit detailniveau gaat de Visie Zuidas echter niet in.

16. *Het geplande fietspad ten oosten van de Vijfhoek dient direct te worden aangelegd.*

In het nieuwe ontwerp voor het maaiveld is aan de westzijde van de Vijfhoek een dubbelzijdig fietspad opgenomen en geen fietspad aan de oostzijde. Er is voor één dubbelzijdig fietspad gekozen, omdat de ingang van de fietsparkeergarage aan de westzijde komt te liggen. Vanuit de capaciteit en fietsstromen gezien is één dubbelzijdig fietspad aan de westzijde voldoende. Hiermee ontstaat tevens een kwalitatief hoogwaardig verblijfsgebied aan de zonkant van het plein (de oostkant) om o.a. zitgelegenheden te realiseren. Een fietspad aan de oostzijde is echter niet onmogelijk gemaakt.

17. *In de definitieve versie van de Visie Zuidas moet de wettelijke norm ten aanzien van luchtkwaliteit worden vermeld en de maatregelen ter verbetering van deze wettelijke norm. Aan de verbetering van de luchtkwaliteit wordt in de Visie Zuidas te weinig aandacht geschonken.*

Op pagina 64 van de Visie wordt het belang van een duurzame Zuidas verwoord. Binnen Zuidas wordt gewerkt aan duurzame energieopwekking, een klimaatbestendige stad én schone lucht. In de Agenda Duurzaamheid 2015 staan de doelstellingen van de gemeente ten aanzien van lucht vermeld: De lucht in Amsterdam wordt gezond, met zo min mogelijk stikstofdioxide, fijnstof en roet. Ook staat in de Agenda Duurzaamheid beschreven hoe dit doel wordt verwezenlijkt. In het Duurzaamheidsverslag Zuidas worden de resultaten wat betreft duurzaamheid jaarlijks gemonitord en vastgelegd.

18. *Alleen voor Zuidascentrum geldt dat het Zuidasdok een beter leefklimaat met minder fijnstof en geluidsoverlast creëert. Dit geldt niet voor de wijken Ravel, Vivaldi en Kop Zuidas, deze wijken krijgen meer verkeer te verwerken. Bovendien wordt in de Visie genoemd dat het verblijfsklimaat bij de sportvelden verbetert. Dit ziet alleen op geluid, maar niet voor de CO₂-uitstoot die juist voor sporten van belang is.*

Zuidasdok heeft in een groot gebied slechts beperkt effecten op de luchtkwaliteit: een 'niet-in-betekende-mate'-effect. Ter plaatse van de tunnel is een verbetering van de luchtkwaliteit berekend en in de onmiddellijke omgeving van de tunneluitgangen is een verslechtering van de luchtkwaliteit vastgesteld. Als gevolg van Europees, landelijk en gemeentelijk beleid zal de luchtkwaliteit in de toekomst wel verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Ook het verkeer op de A10 zal in de toekomst minder uitstoten dan vandaag, waardoor het verblijfsklimaat wel degelijk zal verbeteren. Naar aanleiding van de zienswijze worden pagina 13 en 46 van de Visie aangepast.

21. Zienswijze nummer 21

1. *De investering in een dynamisch fietsverwijssysteem is noodzakelijk.*

Hier wordt bij aangesloten. Zo is de ambitie om zo veel mogelijk stallingen, ook de private, openbaar te maken en aan te sluiten op een dynamisch fietsverwijssysteem (zie pagina 79). De komende jaren wordt dit opgepakt.

2. *Is de investering in de Daklaan wel rendabel gelet op het beperkte aantal fietsers dat ervan gebruik zal maken?*

De Daklaan zal een investering vragen van overheidsinstanties en niet (volledig) uit de opbrengsten van de gronduitgifte gefinancierd kunnen worden.

Ten aanzien van dit punt wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de Daklaan in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Financiële voorbehouden ten aanzien van financiering van diverse infrastructurele fietsplannen stroken niet met het "vol inzetten op fiets en OV".*

Zoals beschreven op pagina 82-84 van de Visie zijn de kosten voor het merendeel van de in de Visie beschreven acties al onderdeel van het Financieel Perspectief Zuidas. In sommige gevallen - waaronder de aanleg van enkele genoemde infrastructurele fietsplannen, zoals de aanleg van een fietsbrug over de Amstelveenseweg of de aanleg van de Daklaan - is vooralsnog geen financiële dekking. De aankomende jaren zal verder gewerkt worden aan deze projecten. Niet alle genoemde ingrepen/projecten zullen direct worden opgepakt.

4. *Schenk aandacht aan het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen aan noordzijde van het station (Matthijs Vermeulenpad). De fietsgarages Zuidplein en Vijfhoek zullen niet voldoende zijn voor grote stroom fietsers uit noorden.*

Bijna 90% van alle fietsparkeerders rond station Amsterdam Zuid reist verder met de trein. Van alle inkomende fietsers komt bijna 80% uit het noorden. Om die reden heeft de aanleg van voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen in het centrumgebied hoge prioriteit, in het bijzonder aan de noordzijde van het station (pagina 74 van de Visie). Het aanbod aan fietsparkeerplaatsen aan de noordzijde van station Amsterdam Zuid groeit de komende jaren van circa 4.000 plaatsen die momenteel beschikbaar zijn naar ruim 6.000 plaatsen. Het klopt dat dit aantal naar verwachting op termijn onvoldoende is. Juist daarom wordt enerzijds ingezet op het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen bij de verschillende herontwikkelingen van kantoren aan de noordzijde (zodat deze minder gebruik hoeven te maken van de publieke stallingen), en worden in het kader van Zuidasdok 5.500 fietsparkeerplaatsen aangelegd rondom het station om de verdere groei op te kunnen vangen. Van deze 5.500 extra fietsparkeerplaatsen is het merendeel ten noorden van het station gesitueerd.

5. *De toeleiding vanuit noorden naar de fietsparkeergarage Mahlerplein moet optimaal worden gefaciliteerd en, net als het fietscarré, al tijdens aanleg van Zuidasdok goed bereikbaar zijn.*

De fietsparkeergarage Mahlerplein is zowel tijdens de bouw Zuidasdok als de eindsituatie bereikbaar via de fietsroutes Beethovenstraat en Parnassusweg naar de Gustav Mahlerlaan. De fietsparkeergarage is niet via de Arnold Schönberglaan bereikbaar. In het gebied rondom het station wordt de inpassing van een fietscarré en een hooggelegen Daklaan met goede aansluitingen op de stadsstraten en omgeving onderzocht. Ze vormen een systeem met tweerichtingsfietspaden die alle stallingen snel en veilig ontsluiten (pagina 75 van de Visie). Het

voornemen is om aan de noordzijde van de Gustav Mahlerlaan een tweerichtingsfietspad te realiseren. Met tweerichtingspaden aan de westzijde van de Beethovenstraat en oostzijde van de Parnassusweg kunnen fietsers vanuit het centrum (via de tunneltjes bij de Strawinskylaan) conflictvrij hun weg vinden naar de fietsparkeergarage Mahlerplein en omgekeerd.

6. *Voor een goede en veilige toevoer naar de fietsparkeergarage Mahlerplein is tweerichtingsverkeer ter plaatse noodzakelijk.*

De toevoer naar de fietsparkeergarage Mahlerplein vindt plaats op detailniveau en valt buiten de reikwijdte van de Visie. Wel wordt de door u aangegeven urgentie gedeeld en streeft de gemeente naar een fietscarré met tweerichtingsfietspaden en een veilige entree naar de nieuwe fietsparkeergarage Mahlerplein.

7. *Het is voorbarig om de fietsroute ter hoogte van de AkzoNobel/Stibbe-gebouwen niet op te nemen in de Visiekaart en de uiterst onzekere Daklaan wel. Deze fietsroute wordt naar verwachting in juli/augustus 2016 weer in gebruik genomen.*

Het klopt dat een fietsroute over het Beethovenplein, tussen AkzoNobel en Stibbe, wordt aangelegd. In het gemeenteraadsbesluit is opgenomen dat dit fietspad wordt heroverwogen wanneer de zuidelijke route is gerealiseerd. De Visiekaart op pagina 18-19 bevat niet alle fietsroutes die in de praktijk bestaan. De nadruk wordt gelegd op de nieuwe routes en/of routes waarvan wordt verwacht dat ze een belangrijke betekenis zullen hebben voor het fietsnetwerk van Zuidas in 2030. Voor het Beatrixpark geldt dat wordt ingezet op een belangrijke noordelijke route (het huidige Prinses Irene-fietspad) en een nieuwe zuidelijke route (parallel aan de A10). Deze worden op de kaart weergegeven.

De overige routes, waaronder aangehaalde route tussen Stibbe en AkzoNobel, worden niet op de kaart weergegeven. Twee routes die wel in de Visiekaart waren opgenomen, namelijk de twee routes die elkaar kruisen in het midden van het Beatrixpark, zijn ten behoeve van de eenduidigheid uit de Visiekaart gehaald. Deze routes passen niet binnen de hierboven beschreven definitie van de routes die wél worden opgenomen.

8. *Geef prioriteit aan de realisatie van het fietscarré zonder voorbehoud van financieringen.*

Zoals beschreven op pagina 82-84 van de Visie zijn de kosten voor het merendeel van de in de Visie beschreven acties al onderdeel van het Financieel Perspectief Zuidas. In sommige gevallen - waaronder de aanleg van enkele genoemde infrastructurele fietsplannen, zoals een fietsverwijssysteem, het fietscarré of de aanleg van de Daklaan - is nog geen financiële dekking. De aankomende jaren zal verder gewerkt worden aan deze projecten. Niet alle genoemde ingrepen/projecten zullen direct opgepakt worden.

3.3 Rechtspersonen en bedrijven

22. Zienswijze Liander N.V.

1. *Alliander faciliteert en stimuleert de ontwikkeling van duurzame energievormen en denkt graag in een vroeg stadium mee over een toekomstbestendige energievoorziening voor Zuidas.*

We gaan graag met u in overleg over hoe de genoemde ambities in concrete acties en programma's kunnen worden vertaald. Zuidas hanteert hiervoor tot nu toe het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen (MENZ), dat regelmatig wordt geactualiseerd. Een actualisatie wordt voorzien in 2017. De resultaten van het overleg met u zullen bijvoorbeeld hierin hun beslag krijgen.

2. *Betrek Liander in een vroeg stadium bij de voorziene gebiedsontwikkelingen en projecten, zodat de infrastructuur kan worden afgestemd op flexibele bestemmingen.*

Uw positieve reactie op de Visie wordt zeer op prijs gesteld en de gemeente gaat graag in op het aanbod gezamenlijk en in een vroeg stadium de stedenbouwkundige plannen uit te werken om zodoende de overlast van werkzaamheden in de openbare ruimte terug te dringen, de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, voorzieningen in pandig en/of ondergronds in te passen in gebouwde voorzieningen en data te delen.

23. Zienswijze Eiger Amstelveen B.V., Planbureau Projecta Amstelveen II B.V., Planbureau Projecta-Amstelveen B.V., Netjes Beheer B.V.

1. *Investeer in het uitbreiden van bestaande autoverbindingen met Amstelveen.*

Zuidas voert iedere twee jaar een verkeersonderzoek uit, waarin zowel wordt gekeken naar de huidige als naar de toekomstige doorstroming van het verkeer. Daarbij wordt het effect van autonome verkeersgroei en dat van het groeiende programma in Zuidas bekeken. De keuze om wel of niet aanpassingen aan de infrastructuur te verrichten ten behoeve van specifiek de auto, hangt samen met een integrale afweging waarbij ieder vervoersmiddel wordt bekeken en wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen c.q. investeringen. Op dit moment wordt een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd. Indien daartoe aanleiding is, zullen voorstellen worden gedaan om de verkeersdoorstroming richting Amstelveen te verbeteren.

2. *Investeer in betere OV- verbindingen met Amstelveen.*

De voorziene ombouw van de Amstelveenlijn gaat voor een belangrijke kwaliteitssprong zorgen in de OV-verbindingen met Amstelveen. Daarnaast gaan de aanpassingen aan station Amsterdam Zuid (zowel voor de bussen als de trams) zorgen voor een compactere overstap tussen vervoersmiddelen en wordt gezocht naar manieren om de busverbindingen vanuit het zuiden een zo comfortabel mogelijke route richting station Amsterdam Zuid te bieden.

3. *Het schrappen van een directe OV-verbinding tussen Amstelveen, via station Amsterdam Zuid, naar station Amsterdam Centraal doet afbreuk doet aan de bereikbaarheid en de verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Forenzen moeten hierdoor extra lopen en overstappen. Er wordt onevenredig veel prioriteit gegeven aan het toevoegen van extra kiosken op het nieuwe station Amsterdam Zuid, welke op de plaats van de huidige Amstelveenboog wordt beoogd. Voorgesteld wordt om het in stand laten van de Amstelveenboog te heroverwegen.*

De Visie gaat uit van de vervanging van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid, zoals daartoe is besloten door

de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. De mogelijkheid om voorzieningen (kiosken) te realiseren in en rondom het toekomstige station maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven.

Het aantal trein- en metroreizigers groeit de komende jaren, onder andere door toenemend gebruik van het openbaar vervoer en het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn. Om Zuidas bereikbaar te houden is uitbreiding van het station tot een hoogwaardige openbaarvervoerterminal noodzakelijk. De behoefte aan voorzieningen in het station zijn het afgeleide van het uitgangspunt dat ter plaatse een (economische) toplocatie en infrastructuurknooppunt wordt ontwikkeld.

Het besluit tot ombouw van de Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen en station Amsterdam Zuid staat los van de voorzieningen die met project Zuidasdok mogelijk worden gemaakt. Een nadere toelichting over de Amstelveenlijn is gegeven in paragraaf 2.4.2 van deze Nota van Beantwoording.

4. *Bij de zienswijze is de inspraakreactie d.d. 16 juni 2015 en de zienswijze d.d. 3 februari 2016 gevoegd die door Eiger Amstelveen B.V., Planbureau Projecta Amstelveen II B.V., Planbureau Projecta-Amstelveen B.V. en Netjes Beheer B.V. over het (voor)ontwerpbestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveen naar voren zijn gebracht.*

Het plangebied van het bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveen valt buiten het bereik van de Visie en buiten het grondgebied (en derhalve buiten de bevoegdheid) van de gemeente Amsterdam.

24. Zienswijze Beheermaatschappij WTC Amsterdam B.V. (WTC)

1. *Automobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de gebruikers van Zuidas. De realisatie van een rondweg om Zuidas is daarom van belang. In ieder geval moet hier aan de noordzijde van Zuidas ruimte voor worden vrijgehouden. Tijdens de bouw van Zuidasdok kan een rondweg een oplossing zijn voor het vastlopen van verkeer als gevolg van het vele bouwverkeer.*

Het is een bewuste keuze om juist geen rondweg rondom Zuidas aan te leggen.

Verkeersonderzoeken (die iedere twee jaar worden uitgevoerd om de toekomstige doorstroming van het verkeer inzichtelijk te maken) wijzen de noodzaak daarvoor ook niet uit. Daarnaast is deze optie aan de oostzijde praktisch gezien vrijwel onmogelijk, wegens de ligging van de RAI en het Beatrixpark. Aan de westzijde is het een bewuste keuze om dit niet te doen. De Fred. Roeskestraat is momenteel een van de belangrijkste fietsroutes vanuit het noordwesten van de stad richting het centrumgebied van de Zuidas. Daarnaast wordt de straat gekenmerkt door de aanwezigheid van veel scholen. Dat is niet verenigbaar met een door de auto gedomineerde straat, die het zou worden door de Fred. Roeskestraat te verbinden met de Parnassusweg. Praktisch gezien is het bovendien niet mogelijk, zolang de Parnassusweg hoog ligt. Overigens zal het extra bouwverkeer van Zuidasdok niet leiden tot problemen in de verkeersstromen.

2. *Bij de herinrichting van de kruising Buitenveldertselaan/De Boelelaan wordt aan de tram absolute prioriteit gegeven. De De Boelelaan is in de Visie de enige oost-west as voor de auto die prioriteit krijgt. Dit staat op gespannen voet met het voorrang geven aan de tram. Kies hierbij voor de auto.*

De intentie, zoals die in de Visie is verwoord, gaat ervan uit dat ieder vervoersmiddel (auto, fiets, OV en voetganger) ergens in Zuidas beschikt over een route waarop deze comfortabel kan doorrijden. Dat wijkt af van de huidige systematiek waarbij iedereen vrijwel overal dezelfde voorrang heeft. Problemen treden over het algemeen pas op wanneer meer dan twee verschillende stromen prioriteit hebben op een kruising. Precies om die reden is de huidige prioriteit (waarbij naast de auto en het OV ook de fiets en de voetganger dezelfde prioriteit hebben) gewijzigd ten koste van de voetganger en de fiets. Deze krijgen elders in de noord-zuid en in de oost-westrelatie voorrang. Het bovengenoemde voorstel is een verbetering ten opzicht van de huidige situatie voor zowel de auto als het OV.

3. *Vanaf de op- en afritten van de A10 krijgt het inkomende en uitgaande autoverkeer prioriteit. Momenteel krijgt het naderende OV echter voorrang op alle kruispunten en op sommige plaatsen overstekende voetgangers. Wat zijn de voorgenomen wijzigingen waaruit blijkt dat het autoverkeer daadwerkelijk voorrang zal krijgen op dit traject?*

Zoals eerder gesteld onder punt 2 van de beantwoording van de zienswijze is het voorstel om autoverkeer daadwerkelijk te prioriteren. Het centraal stellen van de auto betekent niet dat niet tegelijkertijd voorrang kan worden verleend aan bijvoorbeeld de R-net bussen op de Amstelveenseweg (deze kunnen in de regeling gelijk op rijden met het autoverkeer, dus in feite versterken ze elkaar eerder dan dat ze elkaar hinderen). Tevens kunnen fietsers over de De Boelelaan West profiteren van meer groentijd voor de auto. De 'knoppen' waaraan gedraaid kan worden zijn enerzijds de groentijd en anderzijds de gemiddelde wachttijd (de tijd tussen twee groencycli). Na vaststelling van de Visie worden deze aspecten voor de betreffende kruisingen op detailniveau nader uitgewerkt.

4. *Wat wordt bedoeld met 'de groene inrichting' van de Strawinskylaan? Het is van groot belang dat de straat naar beide richtingen ontsloten blijft, een groen inrichting mag daar geen afbreuk aan doen.*

Op termijn zal de tram uit de Strawinskylaan verdwijnen. Dit biedt kansen voor het realiseren van een groenere straat die tevens een prettige verblijfsplek is. De tram verdwijnt uit de middenberm en deze kan dan groen(er) ingericht worden. Tevens kan het huidige groen op de taluds worden opgewaardeerd. Dit zal te zijner tijd verder worden uitgewerkt. Deze inrichting zal geen afbreuk doen aan de ontsluiting van de straat per auto.

5. *De Daklaan is een positieve ontwikkeling, aangezien de oost-west fietsverbinding sneller wordt en het extra mogelijkheden genereert voor het gebruik van de fiets. De Daklaan mag echter niet ten koste gaan van de thans beschikbare ruimte op het Matthijs Vermeulenpad. Met de ontwikkeling van Zuidasdok wordt deze straat voor het WTC-complex meer een voorzijde met extra levendigheid. Bij het ontwerp van de Daklaan dient hier rekening mee gehouden te worden.*

Het huidige onderzoek naar De Daklaan valt buiten de reikwijdte van de Visie. De Daklaan zal naar verwachting geen invloed hebben op de beschikbare ruimte op het Matthijs Vermeulenpad. Door het toevoegen van (commerciële) functies in de plint van de Daklaan zal de levendigheid bij het Matthijs Vermeulenpad juist vergroot worden.

6. *Dubbelgebruik van parkeerplaatsen komt het ruimtegebruik ten goede maar leidt tot meer verkeer indien voor de functies de maximale norm wordt aangehouden. Regulering en handhaving is dan belangrijk of het aanpassen/uitbreiden van het wegennet. De Visie heeft hier geen aandacht voor.*

Het klopt dat dubbelgebruik leidt tot effectief ruimtegebruik, maar ook tot extra autoverkeersbewegingen. Bij gronduitgifte is een van de uitgangspunten dat parkeerplaatsen in gebruik gekoppeld worden aan de bijbehorende bestemming. Het gebruik van parkeerplaatsen voor bewoners door kantoorgebruikers leidt tot extra ongewenst verkeer in de spitsperiodes. Er wordt op ingezet om dit zo veel mogelijk tegen te gaan. Op termijn kan dubbelgebruik, evenals andere ontwikkelingen, leiden tot nieuwe inzichten ten aanzien van de te verwachten hoeveelheid verkeer. Mede daarom wordt iedere twee jaar een verkeersonderzoek voor de hele Zuidas uitgevoerd. Daarbij worden de inzichten telkens geijkt op basis van recente verkeerstellingen, zodat altijd het meest actuele beeld voor handen is. Op grond hiervan kunnen, indien nodig, aanvullende maatregelen worden getroffen.

7. *De aanleg van P+R-terreinen wordt toegejuicht, deze moeten dan wel direct aan de A10 Zuid liggen. Dit vraagt om concrete ruimtereserveringen.*

De insteek is niet om nieuwe P+R-terreinen aan te leggen (tenzij hier directe aanleiding toe is), maar om bestaande P+R-terreinen beter aan te sluiten op de Zuidas. Het is bovendien goed denkbaar dat P+R-terreinen op grotere afstand van Zuidas liggen (bijvoorbeeld langs de A2, de A4 of de A10 West) en de laatste kilometers met de trein, bus of metro worden afgelegd. Uw mening dat P+R-terreinen die op kortere afstand van Zuidas liggen, en waarbij het natransport te voet of per fiets moet worden afgelegd, dicht bij de A10 dienen te liggen, wordt overigens gedeeld.

8. *Functiemenging wordt toegejuicht, maar een onderbouwing van de optimale mix van functies ontbreekt. Is de voorgenomen verhouding van 41% voorzieningen, 35% kantoren en 24% woningen een goede verhouding om de ambities van Zuidas te bewerkstelligen en internationale bedrijven naar Zuidas te trekken?*

De gemeente Amsterdam is van mening dat voorgestelde functiemenging (zie tabel op pagina 43 van de Visie) het beoogde gemengd stedelijk gebied tot stand brengt, dat door zijn kwaliteit, functiemenging en levendigheid aantrekkelijk is voor zowel bedrijven als bewoners. In de gehele Visie worden de beoogde doelstellingen die dit vestigingsklimaat aantrekkelijk maakt beschreven. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat wordt gestreefd naar multifunctionele en flexibele gebouwen die nu - en in de toekomst - kunnen 'meebewegen' met de veranderende vraag. Dat maakt dat de tabel op pagina 43 een weergave is van de nu verwachte programmatische invulling, maar dat deze door de jaren heen kan veranderen.

9. *Nergens wordt duidelijk wat bedrijven wordt geboden c.q. wat het speerpunt is om bedrijven naar Zuidas te halen. Door onvoldoende aandacht voor en onderschatting van het (noodzakelijk) autogebruik zal dit, samen met de bouwoverlast van de aankomende 10 jaar, meespelen bij de locatiekeuze van kantoorgebruikers.*

De gehele Visie beschrijft wat bedrijven die zich in Zuidas (willen) vestigen wordt geboden. Daarnaast geldt dat Zuidas voor alle vervoersmiddelen goed bereikbaar dient te blijven, dus ook voor de auto. O.a. op pagina 70 van de Visie worden de maatregelen genoemd om de

autobereikbaarheid van Zuidas te kunnen (blijven) garanderen. Ten slotte wordt de verwachte bouwoverlast zeker niet onderschat; het gehele eerste hoofdstuk is hieraan gewijd.

10. *In de Visie is opgenomen dat elke tijdelijke situatie die langer duurt dan drie maanden aan dezelfde kwaliteitseisen dient te voldoen als bij een definitieve situatie. Dit strookt helaas niet altijd met de praktijk. Op het Zuidplein komt een nieuwe centrale trap richting Strawinskylaan. De functie en het beeld zouden versterkt kunnen worden indien de beide oude trappen in de hoeken worden verwijderd. Dit gebeurt echter niet met als argument dat het een tijdelijke situatie betreft.*

De nieuwe centrale trap van het Zuidplein naar de Strawinskylaan wordt gerealiseerd om de grote aantallen mensen die overstappen van de bus of de tram op de trein of de metro en vice versa beter te faciliteren. De trap wordt aangelegd alsof het een definitieve situatie betreft. Om voor een goede spreiding van de overstappers te zorgen, opstoppen op de trap te voorkomen en dus de veiligheid te bevorderen, worden de twee bestaande trappen gehandhaafd.

11. *Bij een toplocatie als Zuidas behoort een station als icoon. Werk de Visie ten aanzien van het station verder uit en de uitgangspunten voor het ontwerp en uitvoering van station Amsterdam Zuid op in de Visie.*

Het ontwerp van de openbaarvervoerterminal maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Op pagina 30-31 van de Visie Zuidas zijn de eisen en uitgangspunten voor het nieuwe station opgenomen. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de openbaarvervoerterminal in paragraaf 2.1.2 van deze Nota van Beantwoording.

12. *Een aanvullende opmerking: een van de initiële uitgangspunten bij Zuidasdok was om de noord- en zuidzijde van Zuidas meer met elkaar te verbinden. Dit is nu moeilijker vanwege het dijklichaam voor de treinen. Door onderdoorgangen open en licht te maken kan een verbinding wel worden bevorderd. Tevens kan dit door aandacht te schenken aan een eenduidig ontwerp van viaducten, onderdoorgangen en kolommen, maar ook aan een eenduidige materialisatie en ruimtelijke kwaliteit aan beide zijden. Goede ontwerpen van goede architecten kunnen het verschil maken, daarom moet dat niet alleen aan de ontwerper worden overgelaten.*

Het vormgevingsdocument stelt kwalitatieve eisen met betrekking tot de tunnel/viaduct onderdoorgangen en streeft naar eenduidigheid. De plannen die hiervoor opgesteld worden door de twee inschrijvende partijen (waar vooraanstaande ontwerp bureaus deel van uit maken) worden getoetst aan deze eisen. Deze integrale toetsing op de kwalitatieve en ontwerp-technische eisen vindt plaats door het hiervoor in het leven geroepen Q-team (kwaliteitsteam). Hierin zitten onder andere de supervisor van de Zuidas, de rijksspoorbouwmeester en een adviseur landschap. Het kwaliteitsteam draagt zorg voor een integrale borging van de gestelde eisen.

13. *Welke ambities zijn er met Leef Zuidas en met welke activiteiten wordt dit bevestigd en gestimuleerd? Dit wordt niet duidelijk en staat haaks op de gestelde ambitie.*

Zuidas is uitgegroeid tot hét internationaal zakencentrum van Nederland. Om dit te blijven en de voortrekkersrol daarin te blijven vervullen, voorziet het Leef Zuidas-programma in ideeën en initiatieven die deze rol bevestigen en stimuleren. De Leef Zuidas-activiteiten maken de ambitie

en het internationale karakter leefbaar. Een aantal activiteiten die reeds een vertrouwd verschijnsel zijn in Zuidas blijven in het Leef Zuidas-programma gehandhaafd. Voorbeelden hiervan zijn: ArtZuid, tijdelijke kunstinitiatieven, Zuidasrun, outdoor Filmfestivals, CEO ontbijt waar Zuidas CEO's gezamenlijk de duurzaamheidsambities bepalen en het Hello Zuidas Magazine.

14. *Zoals ook bij de Visie aangegeven: het station verdient veel meer aandacht als centrum en als icoon. Met het Leef Zuidas programma zou ook de connectie met Schiphol kunnen worden versterkt om het internationale aspect en aantrekkingskracht te onderstrepen.*

Uw stelling dat de ligging van Zuidas in de nabijheid van Schiphol van belang is voor de internationale aantrekkingskracht en dat dit versterkt kan worden, wordt onderschreven. In het verlengde daarvan wordt in de Visie het belang aan van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol aangegeven (zie pagina 72). De besluitvorming hieromtrent ligt echter bij de Stadsregio Amsterdam.

Op korte termijn kunnen verschillende kleine en grote initiatieven de connectiviteit tussen Zuidas en Schiphol vergroten, onder andere in het kader van Leef Zuidas. Denk hierbij ook aan het (gedoseerd) vergroten van het aantal hotelkamers, waardoor zowel het zakelijke als het toeristische publiek beter wordt bediend (pagina 45 van de Visie).

Het ontwerp van station Amsterdam Zuid maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie Zuidas een gegeven. Ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de openbaarvervoerterminal in paragraaf 2.1.2 van deze Nota van Beantwoording.

25. Zienswijze Initiatiefgroep Zuidas Experience

1. *Presenteer een reeks van sterke tussen- en eindbeelden van Zuidas als geheel, waarin zowel het groene en ecologische karakter versterkt wordt, maar waarin ook de verdere verstedelijking voor wonen en werken, gemengd met publieksattracties duidelijker tot uitdrukking komt.*

De Visiekaart op pagina 18-19 van de Visie Zuidas verbeeldt de belangrijkste ambities ten aanzien van de verdere ontwikkeling van Zuidas als gemengd stedelijk gebied. De kaarten op pagina 44 en pagina 66-67 van de Visie verbeelden respectievelijk de programmatische plannen (inclusief publieksattracties) en de ambities ten aanzien van groen en water. Bij de verdere uitwerkingen op deelgebiedsniveau (geen onderdeel van deze Visie), wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van 3D modellen, omdat op deze wijze de implicaties van ruimtelijke keuzen beter inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Hierbij krijgen ook de tussenfasen expliciete aandacht.

2. *Voorgesteld wordt om het gehele spoorwegtracé op een open en door kolommen gedragen constructie te plaatsen waarmee een open en transparant openbaar maaiveld mogelijk wordt, waarin ook tal van attractieve publieksfuncties kunnen worden opgenomen; dit als verwezenlijking van het oorspronkelijke uitgangspunt om de stadsdelen Zuid en Buitenveldert maximaal met elkaar te verbinden.*

Het ontwerp van de openbaarvervoerterminal maakt onderdeel uit van project Zuidasdok en is voor de Visie een gegeven. Op pagina 30-31 van de Visie Zuidas zijn de eisen en uitgangspunten

voor het nieuwe station opgenomen. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op de zienswijzen over de openbaarvervoerterminal in paragraaf 2.1.2 van deze Nota van Beantwoording.

3. *Reserveer ruimtelijke mogelijkheden voor toekomstige bruggebouwen en Ecoducten welke het totale verkeerstracé zowel onder- als bovengronds kunnen overbruggen ten behoeve van voetgangers, auto's, woon-, werk- en leisure functies. Daarmee kunnen nieuwe toekomstperspectieven worden geopend voor zowel attractie- en belevingswaarden, maar ook voor exploitatie- en grondopbrengsten.*

De reservering van ruimtelijke mogelijkheden vindt plaats in bestemmingsplannen en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

In de bestemmingsplannen voor het Zuidasgebied wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met toekomstige en flexibele bestemmingen, in het kader van ruimtelijk af te wegen belangen. Het bestemmingsplan Zuidasdok voorziet niet in de mogelijkheid om het (spoorweg)tracé boven- of ondergronds te overbruggen. Deze initiatieven zijn thans niet aan de orde en nader onderzoek is hiervoor noodzakelijk.

4. *Voorkom het rooien van de maar liefst 10.000 bestaande bomen op het ondergrondse A10-tracé, hetgeen mogelijk is door deels handhaving en deels herplanting over de gehele lengte van Zuidas maar ook geconcentreerd in 'Pocket parken'. Vernietiging van het bomenbestand is onnodig en daarmee onaanvaardbaar.*

De bomen die ten behoeve van het Zuidasdok project gerooid worden, staan over het hele tracé van Zuidasdok (van knooppunt De Nieuwe Meer tot knooppunt Amstel) in plaats van alleen daar waar de A10 onder de grond gaat (over een lengte van ongeveer een kilometer ter hoogte van Zuidas). Het gaat voor een groot deel om bomen die in de bermen en op de taluds van de A10 staan. Omdat de weg breder wordt is het helaas niet mogelijk om de bomen te handhaven zoals in de zienswijze wordt voorgesteld. Doordat de A10 Zuid wordt verbreed, worden de nieuwe taluds steiler of komen er keerwanden. Deze zijn niet geschikt om bomen op te planten. Ten aanzien van de kap van bomen wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over groen in paragraaf 2.5.1 van deze Nota van Beantwoording.

5. *Bij de zienswijze is de zienswijze d.d. 13 april 2015 gevoegd die door Initiatiefgroep Zuidas Experience over het ontwerptracébesluit en milieueffectrapport Zuidasdok naar voren is gebracht en de zienswijze d.d. 3 oktober 2012 die over de Structuurvisie Zuidasdok en planMER naar voren is gebracht.*

Besluitvorming over project Zuidasdok heeft reeds (en recent) plaatsgevonden. Verwezen wordt naar de Nota van Beantwoording behorende bij de toelichting van het tracébesluit Zuidasdok en de Nota van Beantwoording behorende bij de vaststelling van de Structuurvisie Zuidasdok. Hierin zijn de destijds ingediende zienswijzen van een reactie voorzien.

26. Zienswijze RAI Amsterdam Convention Centre

1. *Op de overzichtskaart wordt een fietsroute dwars door de RAI getekend. Momenteel worden over dit knooppunt gesprekken met de gemeente gevoerd om tot een veilige oplossing te komen. Er is*

bezwaar tegen het presenteren van een fietsroute door de RAI die op dit moment slechts wordt gedoogd. Pas deze fietsroute aan totdat tot een definitieve oplossing is gekomen voor de fietsroute.

Als gemeente Amsterdam hechten we grote waarde aan de fietsroute over het RAI-terrein. Dit is een van de meest gebruikte fietsroutes in Zuidas en een zeer belangrijke schakel in het fietsverkeer richting het oosten vanuit Zuidas (en vice versa). Uiteraard moet dit fietsverkeer wel op een veilige manier worden gecombineerd met de overige verkeersstromen in en om de RAI, met name met de voetgangers ter hoogte van Strand Zuid midden op het RAI-terrein. Aankomend jaar zal het gesprek met u worden aangegaan om te komen tot gerichte verbeteringen.

27. Zienswijze Strawinskyhuis B.V.

1. *Neem in de Visie op dat in het gebied ook nadrukkelijk in woningbouw voor het hoge woonsegment zal worden voorzien. Er is niet alleen behoefte aan beschikbare en betaalbare woningen voor starters, maar ook grotere (nieuwbouw)woningen met een hoog comfortniveau, voor bijvoorbeeld expats en vermogenden.*

Op pagina 48 van de Visie staat beschreven dat in Zuidas voldoende ontwikkelruimte is om woningen te bouwen voor verschillende doelgroepen. Gestreefd wordt naar een balans tussen huur- en koopwoningen, een variatie in woninggrootte en voldoende aanbod van betaalbare woningen. Dat betekent niet dat woningen in het hoge marktsegment zijn uitgesloten. Integendeel. Ook woningen met een hoog comfortniveau ten behoeve van bijvoorbeeld expats en vermogenden zijn in Zuidas goed denkbaar en passen bij het internationaal karakter van het gebied.

28. Zienswijze R.-K. Begraafplaats Buitenveldert

1. *De juiste benaming van de begraafplaats is: R.-K. Begraafplaats Buitenveldert.*

De naam is aangepast in de tekst van de Visie.

2. *Door de ondertunneling van de A10 wordt een groen dijklichaam ten zuiden van de begraafplaats aangelegd die een verbindende functie in de groenstructuur zal hebben. Neem op pagina 16 van de Visie de begraafplaats aanvullend op als groene verbinding en rustpunt.*

In de inleiding wordt kort en globaal ingegaan op de groenstructuur in Zuidas. In het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water' wordt hier dieper op ingegaan. De functie van de begraafplaats als stilte- en groengebied is nu meer benadrukt in dit hoofdstuk. Tevens is in de inleiding van het hoofdstuk 'Verbonden door groen en water' een alinea toegevoegd over de Hoofdgroenstructuur waar de begraafplaats ook onderdeel van uit maakt.

3. *De kaart op pagina 42-43 van de Visie voorziet in een buurtvoorziening bij de begraafplaats. Hierbij is niet vermeld dat deze buurtvoorziening al aanwezig is in de vorm van de Brasserie (horecagelegenheid van begraafplaats).*

Op de betreffende kaart op pagina 44 van de Visie wordt per locatie verwezen naar de aard van de toe te voegen voorzieningen (zoekgebieden). Bestaande voorzieningen, zoals de brasserie, zijn niet opgenomen.

4. *Waarom staan de R.-K. begraafplaats en het uitvaartcentrum niet als voorziening in het kaartmateriaal op pagina 42 opgenomen? De begraafplaats heeft een functie van ontmoeten en samenkomen, mede door de horecagelegenheid.*

Naar aanleiding van de zienswijze wordt de begraafplaats als voorziening opgenomen op pagina 66-67 van de Visie.

5. *Op pagina 59 van de Visie staat aangegeven dat de recreatieve waarde van de begraafplaats kan worden versterkt door extra bruggen. De exacte locaties van de beoogde bruggen ontbreekt in de Visie.*

Op de Visiekaart op pagina 18-19 zijn naar aanleiding van de zienswijze de indicatieve locaties aangegeven. De exacte locaties worden later verder uitgewerkt. Deze indicatieve locaties worden ook op de groenkaart opgenomen. De exacte locaties zullen in overleg met de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert bepaald worden.

6. *Op pagina 52 van de Visie is de verbinding van het Beatrixpark en de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert onderbelicht. Deze functie is een deel van het noordelijk ecolint.*

Het ecolint verbetert de kwaliteit van de watersystemen in Amsterdam en verbindt een aantal groengebieden. Kleine diersoorten kunnen zich zo langs het ecolint van het ene naar het andere groengebied verplaatsen. Het ecolint bevindt zich net buiten de grenzen van Zuidas. Ten aanzien van groen en water is het doel om het bestaande en nieuwe groen en water in en rondom Zuidas onderling beter te verbinden. Deze ingrepen sluiten aan bij de ambities van het ecolint.

7. *Op pagina 58 en 59 van de Visie ontbreekt de functie van de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert als stilte- en groengebied.*

In de Visie is op pagina 61 de R.-K. Begraafplaats Buitenveldert als stilte- en groengebied opgenomen.

8. *Ook de begraafplaats is een rustgebied zoals genoemd op pagina 59 van de Visie en geopend van zonsop- tot zonsondergang. De voorgestelde verbetering van de waterhuishouding zal aan het gebied ten goede komen. Tevens moet op een juiste manier aangegeven worden waar extra bruggen worden gerealiseerd.*

De voorgestelde verbetering van de waterhuishouding is opgenomen in de groen en water kaart. In de algemene Visiekaart op pagina 18-19 zijn de indicatieve locaties voor de bruggen opgenomen. Deze indicatieve locaties zijn nu ook in de groen en waterkaart opgenomen. In overleg met de betrokken stakeholders zal de definitieve locatie bepaald worden. De op pagina 61 genoemde openstelling van het terrein buiten de reguliere openingstijden heeft geen betrekking op begraafplaatsen.

9. *Hoe en waar gaan wandel- en fietsroutes lopen, zoals aangegeven in tweede alinea van pagina 61 van de Visie? Deze routes kunnen niet over de begraafplaats worden aangelegd.*

Zoals in de themakaart 'Verbonden door groen en water' (pagina 66-67 van de Visie) is aangegeven, loopt de groene route door de Fred. Roeskestraat. De route zal niet over de begraafplaats lopen.

10. *Wethouder Van der Burg is van harte uitgenodigd om de Begraafplaats te bezoeken.*

Deze uitnodiging zal worden doorgegeven aan het secretariaat van de wethouder.

29. Zienswijze VU medisch centrum (VUmc)

1. *Hoe wordt het Kenniskwartier een gebied met eigen identiteit, waarbinnen de VU en het VUmc beter en tevens herkenbaar geïntegreerd zijn? Dit is van belang zodat het Kenniskwartier binnen Zuidas een initiërende rol als stadscampus kan spelen door schakering van internationale bedrijvigheid, spin-offs en wonen.*

Het is ook voor Zuidas van belang dat het Kenniskwartier een gebied wordt met eigen identiteit, waarbinnen de VU en het VUmc herkenbaar zijn geïntegreerd. Deze ambitie staat uitvoerig beschreven op pagina 39 en 40 van de Visie. Om deze doelstelling te behalen, vindt intensief contact plaats tussen de gemeente, de universiteit en het ziekenhuis.

2. *Hoe blijft de bereikbaarheid tijdens de bouwfasen, van met name het Zuidasdok en de verdere invulling van Zuidas (als eerste de De Boelelaan Oost), bewaakt en gewaarborgd?*

Vanuit de werkzaamheden ten behoeve van Zuidasdok en de werkzaamheden aan het stedelijk wegennet (die zoveel mogelijk daaraan voorafgaand worden uitgevoerd) zal onvermijdelijk hinder ontstaan voor het verkeer. Het is onmogelijk om dusdanig grote werkzaamheden uit te voeren zonder dat de omgeving daar iets van merkt. De gemeente Amsterdam ziet het (samen met de andere partners binnen project Zuidasdok) als haar plicht om die hinder in ieder geval zo klein mogelijk te maken en bestemmingen zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Op pagina 24 en 25 van de Visie zijn enkele maatregelen beschreven om de bereikbaarheid tijdens de bouw te blijven garanderen. Zo blijft station Amsterdam Zuid in alle fasen van de aanleg van Zuidasdok in gebruik en worden omleidingen goed aangegeven.

3. *Hoe wordt voldoende waterberging in en - afvoer uit Kenniskwartier tijdens de gefaseerde realisatie van het gebied (de route naar het 'eindmodel water') gecreëerd?*

Het belang van voldoende waterberging in het deelgebied Kenniskwartier wordt erkend. De Visie overstijgt echter het detailniveau van deze specifieke waterbergingsopgave. De waterberging in Kenniskwartier is op dit moment een punt van onderzoek en gesprek tussen de VU, het VUmc, Waternet en de gemeente.

4. *Er bestaan zorgen over de verkeersintensiteit op de De Boelelaan die, naast de Gustav Mahlerlaan voor hoofdzakelijk langzaam verkeer, wordt bestemd voor hoofdzakelijk auto- en OV-verkeer. De in*

de gemeenteraad vastgestelde verkeerslichtgeregelde voetgangersoversteekplaats voor het OZW-gebouw is derhalve een absolute must.

Op dit moment is een tijdelijke oversteekplaats nabij het OZW-gebouw gerealiseerd. In de toekomst zal een permanente oversteekvoorziening gerealiseerd moeten worden. Te zijner tijd zal de definitieve oversteekplaats vormgegeven worden. Dit komt bij de nadere uitwerking van het Kenniskwartier aan de orde en maakt geen deel uit van de Visie.

5. *De grote aantallen studenten en medewerkers die lopen en gebruik maken van het OV, tussen station Amsterdam Zuid en de VU, zorgen op meerdere punten langs die route voor een zware belasting van de openbare ruimte en de oversteken (denk aan de kruising Parnassusweg, de kruising De Boelelaan/Buitenveldertselaan en de kruising Amstelveenseweg/De Boelelaan). Houdt bij het ontwerp van het station, de openbare ruimte en de gelijkvloerse kruisingen die rekening met de hoge pieklasten, waardoor grotere en bredere oplossingen worden ingezet, dan normaal gesproken het geval.*

We delen de aandacht die vanuit de VU en het VUmc uitgaat naar de voetgangersstromen in en om het station Amsterdam Zuid en richting beide instellingen. Met name voor de oversteek van de Parnassusweg en de kruisingen met de Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan ter hoogte van de diagonaal door Kenniskwartier geldt dat wellicht rekening moet worden gehouden met een extra brede voetgangersoversteek. De mogelijkheden hiertoe worden momenteel onderzocht en afgestemd met de projectorganisatie Zuidasdok, voor wat betreft de Parnassusweg. Bij de uitwerking van het openbare ruimte ontwerp van de overige twee kruisingen wordt aan deze zorg ook aandacht besteed.

6. *De veilige oversteekbaarheid van de De Boelelaan tussen de polikliniek en kliniek van het VUmc blijft van doorslaggevend belang.*

De Visie spreekt zich niet uit op dit detailniveau, maar gaat uit van de inrichting zoals in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier opgenomen. In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier wordt de oversteek tussen de polikliniek en de kliniek van het VUmc gehandhaafd. De gevte zorg zal worden meegenomen in de lopende gesprekken tussen de gemeente en het VUmc.

30. Zienswijze Vrije Universiteit Amsterdam (VU)

1. *Hoe wordt het Kenniskwartier een gebied met eigen identiteit, waarbinnen de VU en het VUmc beter en tevens herkenbaar geïntegreerd zijn? Dit is van belang zodat het Kenniskwartier binnen Zuidas een initiërende rol als stadscampus kan spelen door schakering van internationale bedrijvigheid, spin-offs en wonen.*

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van VUmc onder punt 1.

2. *Hoe blijft de bereikbaarheid tijdens de bouwfasen, van met name het Zuidasdok en de verdere invulling van Zuidas (als eerste de De Boelelaan Oost), bewaakt en gewaarborgd?*

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van VUmc onder punt 2.

3. *Hoe wordt voldoende waterberging in en - afvoer uit Kenniskwartier tijdens de gefaseerde realisatie van het gebied (de route naar het 'eindmodel water') gecreëerd?*

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van VUmc onder punt 3.

4. *Er bestaan zorgen over de verkeersintensiteit op de De Boelelaan die, naast de Gustav Mahlerlaan voor hoofdzakelijk langzaam verkeer, wordt bestemd voor hoofdzakelijk auto- en OV-verkeer. De in de gemeenteraad vastgestelde verkeerslichtgeregelde voetgangersoversteekplaats voor het OZW-gebouw is derhalve een absolute must.*

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van VUmc onder punt 4.

5. *De grote aantallen studenten en medewerkers die lopen en gebruik maken van het OV, tussen station Amsterdam Zuid en de VU, zorgen op meerdere punten langs die route voor een zware belasting van de openbare ruimte en de oversteken (denk aan de kruising Parnassusweg, de kruising De Boelelaan/Buitenveldertselaan en de kruising Amstelveenseweg/De Boelelaan). Houdt bij het ontwerp van het station, de openbare ruimte en de gelijkvloerse kruisingen die rekening met de hoge pieklasten, waardoor grotere en bredere oplossingen worden ingezet, dan normaal gesproken het geval.*

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van VUmc onder punt 5.

31. Zienswijze BP Europa SE – BP Nederland

1. *Voorzie bij de nieuwe plannen in een BP verkooppunt aan de Parnassusweg. Het verkooppunt biedt een meerwaarde aan het plangebied en voorziet in een toenemende behoefte.*

De besluitvorming over de inpassing van een BP verkooppunt vindt op detailniveau plaats en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

Het breder dimensioneren en langs de Buitenveldertselaan aanleggen van voet- en fietspaden in combinatie met het inpassen van een verkooppunt op een zodanige wijze dat geen sprake zal zijn van ongewenste kruising met voetgangers en fietsers, is niet mogelijk. Inpassing van het verkooppunt op een andere plek in het gebied zou evenzeer leiden tot een onaanvaardbare strijdigheid met de ruimtelijke kwaliteiten van de openbare ruimte en leiden tot onaanvaardbare spanning met de nu reeds grote, en in de toekomst verder toenemende hoeveelheden langzaam verkeer.

2. *Verzocht wordt om het huidige BP verkooppunt aan de Parnassusweg zo lang mogelijk te handhaven. Voor een vroegtijdige herbestemming, middels een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord, bestaat geen aanleiding.*

De besluitvorming over de handhaving van het BP verkooppunt aan de Parnassusweg vindt op detailniveau plaats en valt buiten de reikwijdte van de Visie.

De opgenomen wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord heeft betrekking op de situatie dat de gemeente de aanwezigheid van het verkooppunt niet langer aanvaardbaar acht. De gemeente zal dan in haar privaatrechtelijke hoedanigheid van eigenaresse van de grond na beëindiging en ontruiming wederom over die grond kunnen beschikken. Dan zal ook de bestemming worden gewijzigd teneinde de verkeersinfrastructuur aan te passen. De zekerheid die BP vraagt ten aanzien van de periode dat zij nog van de gronden gebruik kan maken, kan de gemeente om redenen van de goede ruimtelijke ordening niet bieden.

3. *Bij de zienswijze is de zienswijze d.d. 19 juli 2015 gevoegd die door BP Europe SE - BP Nederland over het ontwerpbestemmingsplan Kenniskwartier Noord voren is gebracht.*

Verwezen wordt naar de Nota van Beantwoording behorende bij het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord. Hierin zijn de destijds ingediende zienswijzen van een reactie voorzien.