

**Vrije Universiteit /
Vrije Universiteit medisch centrum**

Startnotitie m.e.r.

documentnr. 217971
definitieve versie
30 maart 2010

Opdrachtgever

Vrije Universiteit Amsterdam + VU Medisch Centrum
De Boelelaan 1105
1081 HV AMSTERDAM

datum vrijgave

30-03-2010

beschrijving versie

definitieve versie

goedkeuring

drs. T. Artz

vrijgave

dr. ir. L.T. Runia

Inhoud

Blz.

	Begrippen en terminologie	3
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding van de voorgenomen activiteiten	4
1.2	Samenhang VU en VUmc	4
1.3	Relatie met de Zuidas	5
1.4	Doel van de voorgenomen activiteiten	7
1.4.1	<i>Uitgangspunten</i>	7
1.4.2	<i>De plannen voor VU en VUmc</i>	7
1.5	Leeswijzer	9
2	De m.e.r.-procedure	10
2.1	Milieueffectrapportage	10
2.2	Waarom een milieueffectrapportage voor VU/VUmc?	10
2.3	Initiatiefnemer en bevoegd gezag	11
2.4	M.e.r.-procedure	12
2.4.1	<i>Te nemen besluit</i>	12
2.4.2	<i>Huidige m.e.r.-procedure</i>	12
2.4.3	<i>M.e.r.-procedure na 1 juli 2010</i>	13
2.5	Startnotitie	14
2.6	Zienswijzen op deze startnotitie	14
3	Voorgenomen activiteit	16
3.1.1	<i>Referentiesituatie</i>	16
3.2	Realisatie voorgenomen activiteiten VU en VUmc	17
3.3	Alternatieven en varianten	18
3.4	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	18
4	Beleidskader en genomen besluiten	19
4.1	Beleidskader	19
4.1.1	<i>Nationaal beleid</i>	19
4.1.2	<i>Provinciaal/ regionaal beleid</i>	20
4.1.3	<i>Beleid van VU/VUmc</i>	20
4.1.4	<i>Gemeentelijk beleid</i>	21
5	Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Verkeer en vervoer	25
5.3	Milieu	27
5.3.1	<i>Woon- en leefomgeving</i>	27
5.3.2	<i>Natuurlijk milieu</i>	29
5.4	Ruimtelijke ordening	31
6	Mogelijke gevolgen voor het milieu	32
6.1	Focus in dit MER	32
6.1.1	<i>Mogelijke effecten</i>	32
6.1.2	<i>Nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten</i>	32
6.1.3	<i>Samenhang met flanken Zuidas</i>	33

6.2	In het MER te onderzoeken milieugevolgen	33
6.2.1	<i>Effectbeschrijving en beoordelingskader</i>	33
6.2.2	<i>Verkeer en vervoer</i>	34
6.2.3	<i>Geluid</i>	34
6.2.4	<i>Luchtkwaliteit</i>	34
6.2.5	<i>Externe veiligheid</i>	35
6.2.6	<i>Ruimtelijke ordening en economie</i>	35
6.2.7	<i>Water en bodem</i>	35
6.2.8	<i>Ecologie</i>	35
6.2.9	<i>Landschap, cultuurhistorie en archeologie</i>	35
6.2.10	<i>Overige milieuaspecten</i>	36

Begrippen en terminologie

In deze startnotitie worden diverse begrippen gebruikt die niet in het alledaags taalgebruik terugkomen. Hieronder volgt een kleine opsomming van veel gebruikte begrippen in dit document:

- **Alternatieven:** de mogelijke manieren waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om grote veranderingen ten opzichte van het hoofdplan.
- **m.e.r.:** de totale procedure die uiteindelijk leidt tot een milieueffectrapport. In de tekst wordt het woord - procedure - er ter informatie achter gezet.
- **MER:** het milieueffectrapport zelf.
- **Plangebied:** het gebied waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.
- **Startnotitie m.e.r.:** een notitie waarin het voornemen, doel en aandachtspunten voor het op te stellen milieueffectrapport (MER) worden beschreven. Deze startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure.
- **Studiegebied:** het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect verschillen. Zo reiken effecten op de luchtkwaliteit verder dan effecten op de bodem
- **Varianten:** kleine variaties binnen alternatieven.
- **Voorgenomen activiteit:** de realisatie van de plannen bij de flanken, zoals weergegeven in tabel 3, die in het MER beschouwd worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van de voorgenomen activiteiten

De Vrije Universiteit van Amsterdam (VU) en het medisch centrum van de Vrije Universiteit (VUmc) zijn gelegen direct ten zuiden van de A10 Ringweg-zuid in het stadsdeel Zuider-amstel. VU en VUmc hebben plannen om hun terreinen her in te richten. Dat betekent dat gebouwen worden gesloopt, nieuwe gebouwen worden gebouwd en functies wijzigen en worden toegevoegd. De bestaande, te handhaven en gewijzigde functies worden vastgelegd in twee nieuwe bestemmingsplannen.

VU

De VU kiest voor een ambitieuze ontwikkeling; de realisatie van een nieuwe campus die de positie van de VU versterkt, nieuwe samenwerkingsvormen mogelijk maakt en een aantrekkelijke onderzoek-, werk- en studieomgeving biedt. De nieuwe VU-campus helpt de VU haar doelstellingen op het gebied van onderzoek, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening te bereiken. Een campus waar studeren, wonen, werken, zorgen, ontspannen en ontmoeten samenkomen en passend bij de wens voorop te willen lopen in duurzaamheid. De gemeente Amsterdam vindt de ontwikkeling van het VU-kwartier een belangrijke zelfstandige sleutel in de ontwikkeling nabij de Zuidas. Een belangrijke stap in deze ontwikkeling was de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen de gemeente Amsterdam en de VU in juli 2009.

Het document 'Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010 - 2020' geeft randvoorwaarden waarbinnen het ontwikkelproces zich afspeelt.

VUmc

VUmc en zijn gebouwen zijn aan constante veranderingen onderhevig. Op en rond het oorspronkelijke gebouw uit de jaren '60 en de grote uitbreiding uit de jaren '80 hebben de laatste jaren meerdere verdichtingen plaatsgevonden. Sinds enkele jaren maakt het VUmc zeer bewust een transitie door op het terrein van huisvesting en vastgoed. Vanuit een positie van groei en prestatieverbetering ontwikkelt VUmc zich proactief en in een krachtig tempo naar 'state of the art' huisvesting. Vanaf de start van dit proces ligt de prioriteit nadrukkelijk bij de technologische, relatief kwetsbare en soms sterk verouderde onderdelen van de huisvesting die de kern vormen van het klinisch bedrijf en research.

Het stedenbouwkundig masterplan VUmc (2010) geeft richting aan de ontwikkeling en geeft de randvoorwaarden waarbinnen het proces zich afspeelt weer.

1.2 Samenhang VU en VUmc

Het programma van de VU is thans programmatisch duidelijk, maar in uitvoering en fasering niet geheel voorzienbaar (deels ook buiten de bestemmingsplanperiode van 10 jaar). Een aantal functies moet nog verder worden uitgekristalliseerd. De locatie binnen het plangebied van een aantal functies, zoals parkeren, het eventueel te verplaatsen energiecentrum en de voorziene woningbouw (circa 900) ligt nog niet vast. Over een aantal functies, zoals een hotel en congrescentrum bestaan ideeën, maar hierover zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt.

Het programma van VUmc is zowel qua functies als fasering helder en valt veelal binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar. Logischerwijs zouden de plannen van VUmc separaat doorgang kunnen vinden. Bezien is echter of - ook vanuit vrijwillig m.e.r.-perspectief en het arrest van het Hof van Justitie EG op 15 oktober - een dusdanige verwevenheid tussen VU en VUmc dient te gelden dat het de voorkeur verdient VU en VUmc gezamenlijk te beoordelen. Met name het feitelijk delen van parkeerfaciliteiten en de energiecentrale alsmede het hebben van één Wvo-vergunning (maar 2 aparte milieuvergunningen) zouden kunnen leiden tot een verplichte gezamenlijke beoordeling van de milieueffecten, omdat VU en VUmc feitelijk dusdanig aan elkaar verbonden zijn, dat de activiteiten niet los van elkaar kunnen worden gezien (organisatorische-, functionele- en technische verbondenheid). Vanuit zorgvuldigheidsoptiek is dan ook geconcludeerd dat VU en VUmc gezamenlijk beoordeeld zullen worden.

Belang van VU en VUmc

Alhoewel de activiteiten van VU en VUmc los van elkaar kunnen worden gezien, en ook zelfstandig functioneren, en de activiteiten van VUmc op zichzelf niet m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn, hebben VU en VUmc besloten een gezamenlijke m.e.r.-procedure te doorlopen.

De uitstraling van beide instellingen is een positieve factor voor het imago van de Zuidas. Juist daar waar grote dienstverleners hun hoofdkantoren vestigen in het kerngebied van de Zuidas is de aanwezigheid - even verderop - van een kenniscentrum van grote meerwaarde.

Daarnaast kunnen VU en VUmc een sociale en financiële functie in het gebied bieden als het gaat om medische zorg, maatschappelijke dienstverlening, persoonlijke ontwikkeling en werkgelegenheid. Ten slotte versterken de aanwezigheid van het VUmc en de VU de internationale uitstraling van de Zuidas.

Gezamenlijke aanpak van de ontwikkelingen

Ten aanzien van de geplande activiteiten bij beide instellingen wordt waar noodzakelijk of wenselijk samen opgetrokken. Deze programmatische samenhang wordt in ruimtelijke zin vertaald door soms functies bij elkaar te situeren. De bestaande gebouwen van VU en VUmc zijn groot; mede daardoor is de buitenruimte leeg en minder aantrekkelijk. Bij de omvorming van het gebied wordt dit door beide instellingen, gezamenlijk of separaat, aangepakt. Er komt bij de VU een centraal VU-plein waar het universitaire leven zich afspeelt en bij VUmc een centraal VUmc-zorgtuin waar rust en groen de boventoon voeren. Op de overgangen tussen VU en VUmc en het openbare gebied komen entreepleinen.

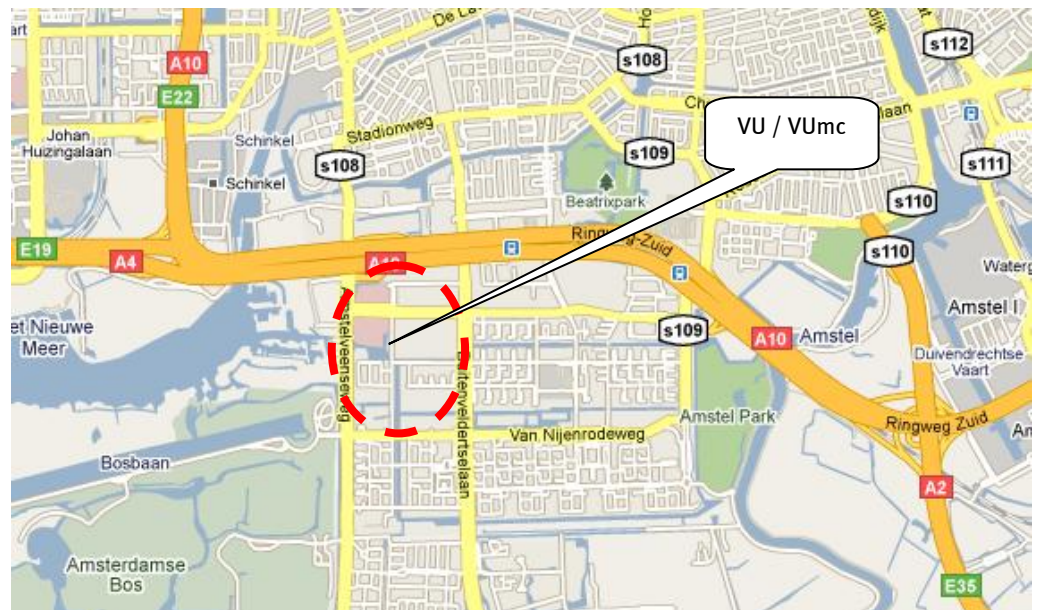
1.3 Relatie met de Zuidas

Hoewel sprake is van een ligging in de directe nabijheid van de Zuidas, staat dit project in principe los van het kerngebied van de Zuidas. In diverse ruimtelijke plankaders van onder andere de provincie, zoals de partiële herziening Amsterdam Zuidas (herziening van het streekplan, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 24 mei 2005), de Partiële herziening actualisering Streekplan Noord Holland Zuid (van 17 december 2007), de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie zijn VU en VUmc niet als onderdeel van het projectgebied Zuidas genoemd en/of nader beschreven. De ontwikkeling van VU en VUmc is dan ook geen afzonderlijke fase van de Zuidas. VU en VUmc kunnen hun eigen weg vervolgen, mits de mogelijke

verbanden met de Zuidas (bijvoorbeeld met betrekking tot campuswoningen) goed worden onderzocht en betrokken in de besluitvorming.

Separate plannen en besluitvorming

De VU en het VUmc zijn gelegen in het zuiden van Amsterdam tegen de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos aan. Oorspronkelijk lag dit gebied helemaal buiten de stad. VU en VUmc beheren dit gebied al jaren op zelfstandige wijze, waarbij uiteraard de nodige uitbreidingen en veranderingen hebben plaatsgevonden door de jaren heen. Het gebied ligt ten zuiden van de A10 Ringweg-zuid en in de directe nabijheid van tram-, metro en treinverbindingen, zie figuur 1. Ten noorden en oosten liggen de diverse deelgebieden van de Zuidas, die onder de 'flanken' vallen.



figuur 1 VU en VUmc met de directe omgeving

De ontwikkeling van VU en VUmc staat in functionele, organisatorische en technische zin los van de ontwikkeling van de Zuidas. Wel wil VU/VUmc door een menging van programmatische functies bijdragen aan een nieuw en levendig stadsdeel. Er is gekozen om ten behoeve van de op te stellen bestemmingsplannen VU en VUmc een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen, zie ook hoofdstuk twee. In deze m.e.r.-procedure zal – waar nodig – de samenhang met de ontwikkeling van de 'flanken' van de Zuidas meegenomen worden. Hier wordt verderop in het hoofdstuk nader op ingegaan.

Zuidas: flanken en dok

Naast de voorgenomen activiteiten bij de VU en het VUmc speelt ook de verdere ontwikkeling van de Zuidas. In totaal wordt daar verdeeld over de diverse deelgebieden circa 1.961.000 m² aan woningen, kantoren en voorzieningen gerealiseerd (Visie Zuidas, 2009).

De Zuidas is verdeeld in twee hoofdonderdelen, namelijk het centrale deel (de A10, spoor-, tram- en metrolijnen), aangeduid als 'dokgebied', en de rest van het gebied, ook wel aangeduid als 'flanken'. De flanken bestaan uit diverse deelgebieden, waarvoor op hoofdlijnen bouwprogramma's zijn vastgesteld.

Voor het centrale deel, de doorsnijding van het Zuidas-gebied door de infrastructuurbundel van de A10 en trein- en metrolijnen bestaan plannen voor het aanleggen van een

brede tunnel, waarboven stedelijke functies een plaats kunnen krijgen. Deze plannen, bekend onder de naam 'dok', staan in beginsel los van het programma voor de flanken. Hoewel een eerste principiële keuze met betrekking tot het dok door het kabinet is gemaakt, valt definitieve (juridische) besluitvorming vooralsnog niet te verwachten. Voor het dok zal te zijner tijd een tracebesluit/ m.e.r.-procedure worden gestart met het Rijk als bevoegd gezag. Naar verwachting zal het dok effect hebben op de milieusituatie in de flanken van de Zuidas en mogelijk ook in het plangebied van VU en VUmc. Het gaat hierbij om effecten op de verkeerssituatie, luchtkwaliteit en geluid. Ten aanzien van deze effecten zal in de m.e.r.-procedure voor VU en VUmc een doorkijk naar de toekomstsituatie worden gegeven.

Deze startnotitie is opgesteld in nauwe samenwerking met de gemeente Amsterdam, in het bijzonder het projectbureau Zuidas.

1.4 Doel van de voorgenomen activiteiten

1.4.1 *Uitgangspunten*

Het plangebied is onderverdeeld in activiteiten voor de VU en voor het VUmc. Voor de voorgenomen activiteiten zijn in het verleden uitgangspunten vastgelegd. Het gaat om het 'Stedenbouwkundig Masterplan VUmc' (concept februari 2010) en de 'Campusvisie en Kader VU-Kwartier 2010 - 2020 (versie 06a, februari 2010). In deze visies staan de voorgenomen activiteiten beschreven.

1.4.2 *De plannen voor VU en VUmc*

In het plangebied VU en VUmc worden de komende jaren de herontwikkeling of nieuwbouw van een polikliniek, revalidatiegeneeskunde, ziekenhuis-, onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen, laboratoria, woningen, retail- en andere voorzieningen zoals horeca, kantoren en andere diverse voorzieningen, zoals een congrescentrum, een hotelvoorziening, restaurant en cafés, sport- en cultuurfaciliteiten voorzien. In tabel 1 is het globale programma van de geplande ontwikkelingen weergegeven. Om de ontwikkelingen mogelijk te maken wordt op een aantal plaatsen de bestaande bebouwing gesloopt.

Het achterliggende doel van de voorgenomen activiteiten is het verbeteren van de kwaliteit van de huisvesting van VU en VUmc en het verder versterken van de positie van VU en VUmc. De herontwikkeling van de terreinen en gebouwen van VU en VUmc moet dit mogelijk maken.

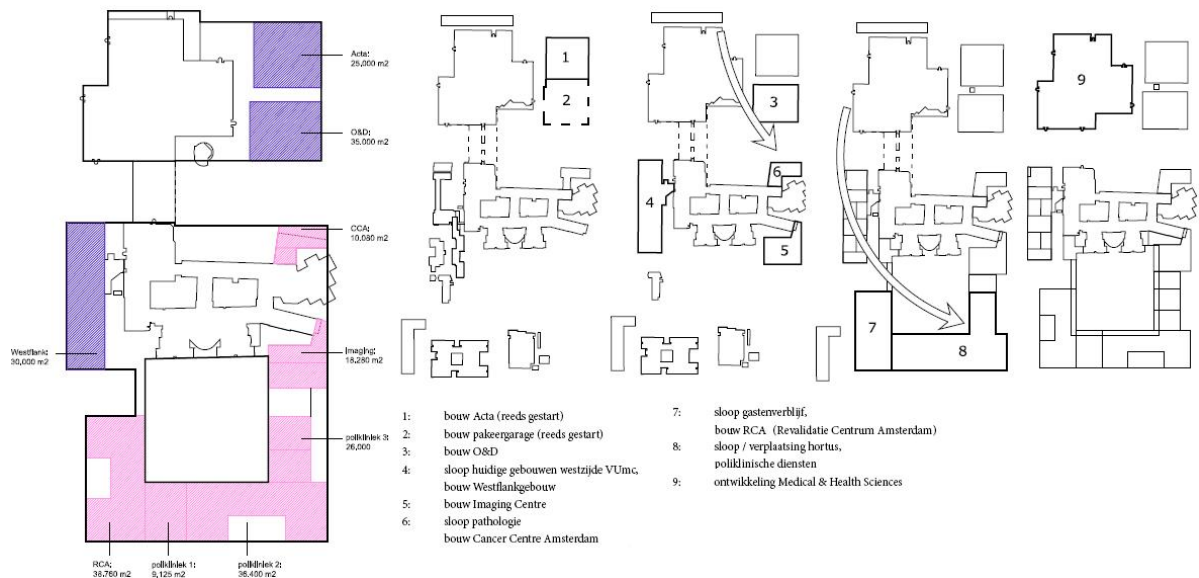
tabel 1 Totale programma van VU en VUmc

Deelgebied	Totaal m ²
Vrije Universiteit	circa 500.000
Vrije Universiteit medisch centrum	circa 230.000 (waarvan reeds delen zijn vergund en in de bouwfase zijn)

In figuur 2 zijn de totaal te ontwikkelingen m² weergegeven, alsmede een fasering van de voorgenomen activiteiten voor VUmc. De ontwikkelingen, zoals weergegeven in figuur 2 omvatten:

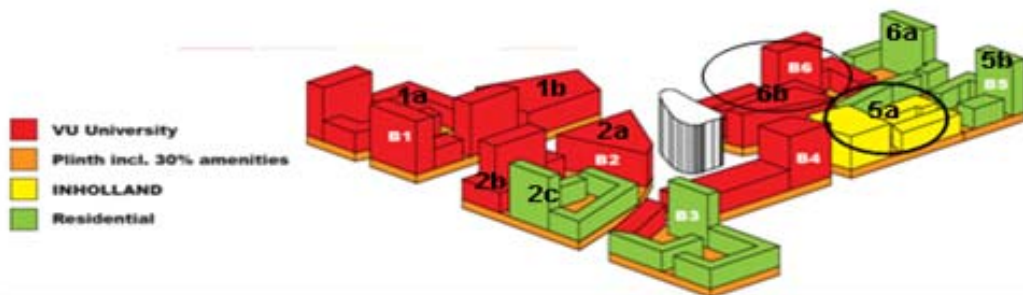
- Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam (ACTA, circa 25.000 m²), oplevering juni 2010; (opdrachtgever VU, maar opgenomen in “bestemmingsplangebied VUmc”)
- Onderzoek en Diagnostiek (O&D, circa 35.000 m²), 1^e fase is onherroepelijk;
- Cancer Centre Amsterdam (CCA, circa 10.080 m²), programma van eisen wordt ontwikkeld voor verplaatsing van het CCA;
- Westflank: gastenverblijf, GGZ inGeest, spoedeisende hulp, circa 30.000 m², is vergund, gereed 3^e kwartaal van 2012;
- Revalidatiecentrum Amsterdam (RCA, circa 38.760 m²), programma van eisen wordt opgesteld;
- Polikliniek, (circa 71.500 m²), programma van eisen moet nog opgesteld worden;
- Imaging Centre: onderzoeks-, patiëntenzorg- en opleidingsactiviteiten van de afdelingen radiologie, nucleaire geneeskunde en PET-research, circa 18.280 m², programma van eisen is concept definitief.

Van deze activiteiten valt een deel onder de autonome situatie/ontwikkeling. In de MER procedure zal dit verder worden uitgewerkt.



figuur 2 Geplande ontwikkelingen VUmc en globale fasering

In figuur 3 zijn de geplande ontwikkelingen van de VU weergegeven. In tabel 2 zijn de verschillende ontwikkelingen met m² weergegeven. Ook ten aanzien van het programma van VU zal in het MER worden ingegaan op datgene wat onder de autonome situatie/ontwikkeling valt.



figuur 3 Geplande ontwikkelingen VU en partners

tabel 2 Overzicht totale voorgenomen activiteiten bij de VU

Nummer	VU	Groei, allianties en voorzieningen	Woningbouw
1a + 1b (B1)	90.000 m ²	17.000 m ²	5.000 m ²
2a (B2)	28.800 m ²	11.300 m ²	-
2b (B2)	17.400 m ²	7.700 m ²	-
2c (B2)	-	14.800 m ²	28.500 m ²
3 (B3)	9.400 m ²	10.900 m ²	10.000 m ²
4 (B4)	19.100 m ²	11.400 m ²	6.600 m ²
5a (B5)	-	65.900 m ²	8.800 m ²
5b (B5)	13.900 m ²	13.100 m ²	8.800 m ²
6a (B6)	20.700 m ²	17.000 m ²	20.800 m ²
6b (B6)	20.700 m ²	15.900 m ²	6.500 m ²
Subtotaal	220.000 m²	185.000 m²	95.000 m²
Totaal	500.000 m²		

1.5 Leeswijzer

In dit hoofdstuk zijn de plannen en doelen op hoofdlijnen weergegeven. In hoofdstuk twee wordt de m.e.r.-procedure geschetst, waarbij wordt aangegeven waarom voor VU/VUmc een m.e.r.-procedure doorlopen wordt. Hier staan ook de formele vereisten in waar deze startnotitie en het vervolg van de procedure aan moet voldoen.

In hoofdstuk drie zijn de voorgenomen activiteiten weergegeven. Voor VU/VUmc zijn geen verschillende alternatieven uitgewerkt, maar er is wel sprake van diverse varianten. Deze worden kort genoemd in dit hoofdstuk.

Het volgende hoofdstuk (vier) heeft betrekking op de relevante beleidskaders. Hier wordt geen uitputtend overzicht gegeven, maar alleen de belangrijkste kaders benoemd en de mogelijke effecten van deze kaders op de voorgenomen ontwikkelingen geschetst.

Hoofdstuk vijf behandelt de bestaande milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling. Hieruit kan gedestilleerd worden welke thema's waarschijnlijk van belang zullen zijn in het MER.

Ten slotte wordt het beoordelingskader in hoofdstuk zes weergegeven en kort beschreven waar elk thema aan getoetst wordt.

2 De m.e.r.-procedure

2.1 Milieueffectrapportage

Het doel van milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

M.e.r. is geen doel op zich, maar vindt altijd plaats ten behoeve van het nemen van een besluit, bijvoorbeeld een bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure kent een aantal stappen. De resultaten van het milieuonderzoek worden opgenomen in een milieueffectrapport (MER).

Op 1 juli van dit jaar treedt een wijziging van de m.e.r.-regelgeving in werking. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de procedure voor VU en VUmc onder de 'oude' regeling zal vallen. In paragraaf 2.4.3 wordt ingegaan op de verschillen tussen de oude en nieuwe regeling.

2.2 Waarom een milieueffectrapportage voor VU/VUmc?

VU/VUmc heeft gekozen voor een vrijwillige m.e.r.-procedure. Deze keuze is gebaseerd op twee aspecten: de uitspraak van het Hof van Justitie met betrekking tot de drempelwaarden voor een m.e.r.-beoordelingplicht en de verscheidenheid van functies die mogelijk worden gemaakt bij VU/VUmc.

Uitspraak Hof van Justitie over de drempelwaarden

Het Hof van Justitie heeft recent¹ een arrest gewezen waaruit blijkt dat de Nederlandse wetgeving over de m.e.r. – waarin is neergelegd dat het bevoegd gezag per geval moet beslissen of een milieueffectbeoordeling moet plaatsvinden en dan alleen voor projecten die bepaalde drempelwaarden overschrijden – in strijd is met de richtlijn 85/337 EG en de daarin genoemde criteria.

Nederland heeft in zijn nationale wettelijke regeling drempelwaarden vastgesteld die slechts rekening houden met de omvang van het project.² Het Hof oordeelt daarom dat met de regeling in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. 1994 de grenzen worden overschreden van de beoordelingsmarge waarover Nederland krachtens artikel 2 lid 1 en artikel 4 lid 2 van de m.e.r.-richtlijn³ beschikt, omdat in de praktijk alle projecten van een bepaald type bij voorbaat zijn onttrokken aan de verplichting om een milieueffectbeoordeling uit te voeren, zonder dat is aangetoond dat deze projecten geen aanzienlijk milieueffect kunnen hebben.

¹ HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen Koninkrijk der Nederlanden).

² Bijvoorbeeld cat. 3 onderdeel D van het besluit mer: “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een waterweg” met als drempelwaarde (kolom 2: gevallen): “in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een waterweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer.”

³ Richtlijn 85/227/EG, gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en bij richtlijn 2003/35/EG.

Nederland heeft daarom in dit opzicht niet alle nodige maatregelen genomen om te verzekeren dat projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, overeenkomstig artikel 4 lid 2 en 3 van de m.e.r.-richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III van de richtlijn, worden onderworpen aan een vergunningprocedure en een beoordeling van dat effect. Daarom is Nederland de op haar rustende verplichtingen uit de richtlijn niet nagekomen.

Het arrest van het Hof kan niet de werking van de nationale regelgeving opschorten. Ook is er geen nadere "straf" door het Hof opgelegd. Het Hof verklaart slechts dat Nederland de m.e.r.-richtlijn niet goed heeft geïmplementeerd.

Artikel 228 lid 1 EG-verdrag bepaalt dat, indien het Hof heeft vastgesteld dat een Lid-Staat de verplichtingen uit het EG-verdrag niet nakomt, deze Staat gehouden is de maatregelen te nemen, welke nodig zijn ter uitvoering van het arrest van het Hof. Indien Nederland deze maatregelen vervolgens niet neemt, kan de Commissie er uiteindelijk voor zorgen dat het Hof een forfaitaire som of een dwangsom oplegt.⁴ Het ministerie van VROM is thans bezig met nieuwe regelgeving op te stellen die naar verwachting in mei 2011 in werking kan treden.

In principe regardeert die nieuwe wetgeving de onderhavige initiatieven niet, nu gekozen is voor een vrijwillige MER, en dus de stap van m.e.r.-beoordeling reeds is overgeslagen.

Functies die mogelijk worden gemaakt bij VU/VUmc

Ook zonder de uitspraak van het Hof van Justitie zou gekozen worden voor een vrijwillige m.e.r.-procedure. In het plangebied VU en VUmc worden de komende jaren de herontwikkeling of nieuwbouw van een polikliniek, revalidatiegeneeskunde, ziekenhuis-, onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen, laboratoria, woningen, retail- en andere voorzieningen zoals horeca, kantoren en andere diverse voorzieningen, zoals een congrescentrum, een hotelvoorziening, restaurant en cafés, sport- en cultuurfaciliteiten voorzien. Daarnaast wordt mogelijk ook het energiecentrum verplaatst.

De bovengenoemde geplande ontwikkelingen zijn op zichzelf niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige functies worden ruim onderschreden. Echter alle ontwikkelingen van VU en VUmc samen beschouwd is besloten dit toch in een vrijwillige m.e.r.-procedure te onderzoeken om zo te voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

2.3 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen conform de Wet milieubeheer in samenhang met de bestemmingsplanprocedure conform de Wet ruimtelijke ordening.

In de procedure treedt als initiatiefnemers op:

- Het College van Bestuur van de Vrije Universiteit Amsterdam en de Raad van Bestuur van het Vrije Universiteit Medische Centrum

⁴ Zie paragraaf 5, hoofdstuk 4 (Supervision by the Commission, Implementation and enforcement) uit: J.H. Jans en H.H.B. Vedder, European Environmental Law, Groningen: Europa Law Publishing 2008 (third edition).

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

- *Gemeenteraad van de gemeente Amsterdam*

2.4 M.e.r.-procedure

2.4.1 Te nemen besluit

Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan een juridisch besluit. In dit geval gaat het om het vaststellen van de bestemmingsplannen voor het plangebied van VU en VUmc. De m.e.r.-procedure heeft betrekking op alle ruimtelijke ontwikkelingen die zullen worden opgenomen in de bestemmingsplannen.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de ontwikkelingen van VU en VUmc in twee bestemmingsplannen zullen worden opgenomen. Het is echter niet uitgesloten dat er voor wordt gekozen voor een deel van de ontwikkelingen een apart ruimtelijk besluit te nemen, zoals mogelijke projectbesluiten of een omgevingsvergunning. In dat geval wordt de m.e.r. gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat in ontwerp ter inzage zal worden gelegd en worden vastgesteld. Daarna kan voor eventuele andere bestemmingsplannen, die vallen onder deze m.e.r.-procedure, onder voorwaarden⁵ verwezen worden naar het onderhavige MER.

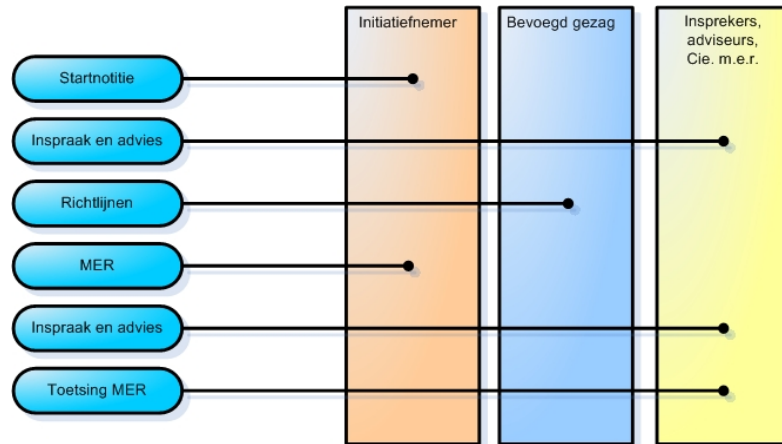
2.4.2 Huidige m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- *Het opstellen en publiceren van de startnotitie;*
Ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- *Het ter inzage leggen van de startnotitie;*
Om derden de mogelijkheid te geven zienswijzen in te dienen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- *Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);*
- *Het opstellen van het milieueffectrapport (MER);*
Het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) op het milieu en het onderzoek naar mogelijke maatregelen om de negatieve effecten te beperken;
- *Het ter inzage leggen van het MER;*
Om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- *Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.;*
De kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In figuur 4 is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.

⁵ Dit is het geval zolang het MER beschouwd kan worden als actueel en de plannen niet dermate afwijken van hetgeen in het MER aangenomen is, dat afwijkende milieueffecten te verwachten zijn.



figuur 4 stappen in de m.e.r.-procedure

2.4.3 M.e.r.-procedure na 1 juli 2010

De Wet modernisering m.e.r.-regelgeving is gepubliceerd in de Staatscourant op 26 januari 2010 en zal naar alle waarschijnlijkheid in werking treden op 1 juli 2010. Deze wetwijziging van de m.e.r.-regelgeving zorgt voor diverse aanpassingen aan de huidige procedures. Voor deze m.e.r.-procedure geldt dat de onderdelen, zoals weergegeven in onderstaande tabel, gewijzigd worden.

De te volgen m.e.r.-procedure vindt thans in het huidige wetgevende kader plaats. Het verschil met de nieuwe m.e.r.-wetgeving zit voornamelijk in de startfase. Deze is in de nieuwe wetgeving grotendeels vormvrij gelaten. In de startfase is een advies van de Commissie m.e.r. niet meer verplicht en ook de richtlijnen hoeven niet door het bevoegd gezag vastgesteld worden. In deze m.e.r.-procedure wordt de Commissie m.e.r. wel om advies gevraagd en worden de richtlijnen in principe vastgesteld door het bevoegd gezag. Mocht blijken dat het vaststellen van de richtlijnen pas plaats kan vinden na 1 juli, dus nadat de nieuwe wetgeving van kracht is geworden, geldt dat deze m.e.r.-procedure onder de nieuwe m.e.r.-wetgeving valt. Het moment van vaststelling van de richtlijnen is hiervoor maatgevend. Vaststelling voor 1 juli betekent dat de procedure onder de huidige wetgeving kan plaatsvinden, vaststelling na 1 juli betekent dat de procedure onder de nieuwe wetgeving valt.

Als deze m.e.r.-procedure onder de nieuwe m.e.r.-wetgeving gaat vallen is het niet noodzakelijk om in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief te beschouwen. Tevens geldt ook dat er geen aanvaardbaarheidsbeoordeling hoeft plaats te vinden.

Huidige m.e.r.-procedure voor projecten	Nieuwe regelgeving uitgebreide m.e.r.-procedure voor projecten
Opstellen startnotitie	Mededeling aan bevoegd gezag
Openbaar maken startnotitie	Openbare kennisgeving
Zienswijzen indienen + raadplegen wettelijke adviseurs	Zienswijzen indienen + altijd raadplegen adviseurs en betrokken overheidsorganen over reikwijdte en detailniveau
Richtlijnenadvies Commissie m.e.r.	Verplichting Commissie m.e.r. vervalt, vrijwillig advies is mogelijk
Vaststellen richtlijnen door bevoegd gezag	Advies reikwijdte en detailniveau
Opstellen MER, MMA verplicht	Opstellen MER, MMA niet verplicht
Aanvaardbaarheidsbeoordeling	Vervalt
Openbaar maken MER + opsturen aan de wettelijke adviseurs, incl. Commissie m.e.r.	Blijft hetzelfde

Zienswijzen indienen	Blijft het zelfde
Verplicht toetsingsadvies Commissie m.e.r.	Blijft hetzelfde
Besluit nemen, inclusief motivering + bekendmaken besluit	Blijft hetzelfde
Evaluatie	Blijft hetzelfde

2.5 Startnotitie

In deze startnotitie geven de initiatiefnemers VU en VUmc aan wat de voorgenomen activiteit is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers in het milieueffectrapport moeten worden onderzocht. De startnotitie wordt door de initiatiefnemers aangeboden aan het bevoegd gezag die de startnotitie vervolgens openbaar maakt. Een ieder kan op deze startnotitie zienswijzen naar voren brengen. Hierop wordt in paragraaf 2.6 nader ingegaan.

De startnotitie vormt het begin van de m.e.r.-procedure. De zienswijzen op en de adviezen over de startnotitie hebben als doel het richting geven aan de inhoud van het milieuonderzoek voor de m.e.r.. Daarbij gaat het er bijvoorbeeld om welke milieugevolgen in beeld moeten worden gebracht. In deze startnotitie m.e.r. worden de diverse alternatieven, die in het milieueffectrapport onderzocht worden kort weergegeven.

Op basis van de startnotitie m.e.r., de ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie voor de Milieueffectrapportage over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen opgesteld, die door de gemeenteraad worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Indien niet voor 1 juli 2010 richtlijnen zijn vastgesteld, dan zal de nieuwe wettelijke regeling van toepassing worden. In dat geval zullen de zienswijzen en adviezen direct worden betrokken bij het op te stellen MER.

2.6 Zienswijzen op deze startnotitie

Deze startnotitie wordt zes weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om een zienswijze over de startnotitie te geven. Deze zienswijzen zijn mede de basis voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). In uw zienswijze kunt u aangeven wat u in het MER onderzocht wilt hebben (welke alternatieven, welke milieugevolgen).

Op dit moment in de procedure gaat het niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Dat komt pas aan de orde in de vervolprocedure, na publicatie van het milieueffectrapport tezamen met het ontwerp bestemmingsplan. Schriftelijke opmerkingen op deze startnotitie kunnen gericht worden aan:

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening
t.a.v. de heer R.C. Bakker
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
o.v.v. inspraakreactie startnotitie m.e.r. VU/VUmc

De zienswijzen worden verzameld en aangeboden aan de Commissie voor de milieueffect-rapportage (Commissie m.e.r) ten behoeve van het opstellen en vaststellen van de richtlijnen voor het MER.

3 Voorgenomen activiteit

In dit hoofdstuk is een nadere beschrijving van de voorgenomen activiteit opgenomen. Tevens is beschreven welke referentiesituatie in het MER zal worden gehanteerd. Verder gaat dit hoofdstuk in op de in het MER te onderzoeken alternatieven.

3.1.1 Referentiesituatie

Referentiesituatie: huidige situatie en autonome ontwikkeling

De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden in het MER vergeleken met de referentiesituatie. Dit is die situatie die in 2020 zal zijn ontstaan op basis van de huidige situatie en het realiseren van vastgestelde (ruimtelijke) plannen, de zogenaamde 'autonome ontwikkeling'. Echter de voorgenomen ontwikkelingen worden gefaseerd gerealiseerd, hierbij kan er dus ook na 2020 nog realisatie van activiteiten plaatsvinden. Daarnaast geldt ook dat voor de toekomstige ontwikkeling van het dok dat deze mogelijk ook later dan 2020 gerealiseerd zal zijn.

Om de ontwikkeling van het dok en fasering van de voorgenomen activiteiten op een juiste wijze mee te nemen wordt in het MER ook een doorkijk naar 2030 gegeven. Dit maakt het mogelijk om alternatieven/varianten met elkaar te vergelijken en zichtbaar te maken hoe de alternatieven/varianten worden beoordeeld ten aanzien van de diverse (milieu)thema's. In dit kader zal ook de ontwikkeling van de flanken van de Zuidas aan de orde komen, te meer waar – indien nodig – rekening moet worden gehouden met de cumulatieve effecten daarvan.

De referentiesituatie is gebaseerd op de zogenaamde autonome ontwikkeling. Niet alleen maatregelen en ruimtelijke plannen, waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de referentiesituatie meegenomen. Daartoe zal de juridische en feitelijk bestaande toestand van het milieu in het MER worden beschreven. Hieronder vallen in ieder geval de vastgestelde en/of plannen in de eindfase van het planproces (niet-limitatieve opsomming):

- Filosofenhof, Belle-Vue en TenT (tentamenhal) zijn geplaatst op basis van art. 19.2, loopt nu een bouwvergunning voor.
- Campuscafé: geplaatst op basis van een bouwvergunning.
- Intitium, wordt op dit moment, aan de Buitenveldertselaan tussen het Hoofdgebouw en het W&N-gebouw, gebouwd op basis van een bouwvergunning.
- Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam, oplevering juni 2010.
- Onderzoek en Diagnostiek, 1^e fase.
- Westflank, is vergund, gereed 3^e kwartaal van 2012;

Doorkijk naar het dok

Zoals aangegeven vragen de plannen voor het centrale deel van de Zuidas (het dok) in het MER om aparte aandacht. Over het dok zijn nog geen concrete besluiten genomen, maar het is nadrukkelijk wel de bedoeling van de betrokken partijen om het dok te realiseren.

Het voornaamste doel hiervan is om op hoofdlijnen in beeld te brengen wat de eventuele effecten zullen zijn die de realisatie van het dok met zich meebrengt op de ontwikkelingen bij VU/VUmc. Bij de realisatie van het dok verandert de situatie voor de verkeerssituatie en voor diverse milieuthema's (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) ingrijpend.

Verwacht mag worden dat het ondergronds brengen van de infrastructuur een positieve invloed heeft op deze milieuthema's. Dit zal op hoofdlijnen worden onderzocht. Daarnaast wordt ook kwalitatief of beperkt kwantitatief onderzocht of de voorgenomen ontwikkelingen mogelijke belemmeringen kunnen vormen voor realisatie van het dok. Bij de doorkijk naar het dok wordt in de verkeerstudies ook rekening gehouden met de eventuele woningbouw op het dok zelf en de impact op de verkeerstromen. Dit wordt middels globale berekeningen beschouwd.

3.2 Realisatie voorgenomen activiteiten VU en VUmc

In het plangebied VU en VUmc worden de komende jaren de herontwikkeling of nieuwbouw van een polikliniek, revalidatiegeneeskunde, ziekenhuis-, onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen, laboratoria, woningen, retail- en andere voorzieningen zoals horeca, kantoren en andere diverse voorzieningen, zoals een congrescentrum, een hotelvoorziening, restaurant en cafés, sport- en cultuurfaciliteiten voorzien. Om de ontwikkelingen mogelijk te maken wordt op een aantal plaatsen de bestaande bebouwing gesloopt. In de tabel zijn de m² die gesloopt worden reeds verrekend met het aantal m² ontwikkelingen.

Een uitgebreide beschrijving van de totale programma's van VU en VUmc is in paragraaf 1.4 reeds weergegeven. Echter een deel van deze programma's maken reeds onderdeel uit van de bestaande fysieke situatie (de huidige gebouwen) en deels zijn ook al ruimtelijke besluiten genomen over toekomstige ontwikkelingen. De in tabel 3 weergegeven m² geven de te bouwvolumes weer die ook in het MER onderzocht moeten worden. Deze kunnen alleen mogelijk gemaakt worden middels nieuwe bestemmingsplannen.

Voor de VU geldt dat de huidige VU circa 220.000 m² aan bestaande gebouwen heeft en dat door groei, allianties en voorzieningen er circa 185.000 m² extra benodigd is en voor woningbouw circa 95.000 m² (zie ook tabel 2, de middelste en rechter kolom). In totaal is het aantal m² voor de VU dat in het MER onderzocht gaat worden: 280.000 m².

Voor VUmc is de totale opgave circa 230.000 m². Hiervan zijn echter al diverse voorzieningen vergund en/of planologisch mogelijk gemaakt. Een opsomming hiervan is in paragraaf 1.4.2 reeds weergegeven. Doordat het Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam (ACTA, 25.000 m²) en Westflank (30.000 m²) reeds vergund zijn, hetzelfde geldt voor de eerste fase van O&D (35.000 m²) is het totaal aantal m² dat in het MER beschouwd wordt: circa 140.000 m²

tabel 3 Programma van VU en VUmc dat in het MER beschouwd moet worden

Deelgebied	Totaal m ²
Vrije Universiteit	circa 280.000
Vrije Universiteit medisch centrum	circa 140.000

De planning ten aanzien van de ontwikkelingen loopt voor VU voor diverse ontwikkelingen verder door dan de bestemmingsplanperiode van 10 jaar. Het voorgenomen programma van VUmc valt grotendeels conform de huidige planning wel binnen deze bestemmingsplanperiode.

3.3 Alternatieven en varianten

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van het realiseren van de voorgenomen activiteit. Dat gebeurt aan de hand van alternatieven. De mogelijke manieren waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd worden in een MER aangeduid als *alternatieven*. In principe moeten in een MER alle 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven aan de orde komen.

In het geval van de ontwikkelingen van VU en VUmc wordt gekeken naar de plannen zoals die zijn opgenomen in in het Stedenbouwkundig Masterplan VUmc en de Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010-2020. Hierin liggen de hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur (infrastructuur, plaats en functie van gebouwen, verdeling openbare ruimte en gebouwen) vast. In m.e.r.-termen is er dus sprake van één alternatief met betrekking tot de locatie.

Naast het alternatief dat de voorgenomen activiteit, zoals weergegeven in tabel 3, mogelijk maakt wordt ook een ander alternatief beschouwd in het MER. Dit alternatief bestaat uit een ophoging van 15% van het programma, zoals weergegeven in tabel 3.

Er bestaan binnen het plangebied diverse variaties op de twee alternatieven. Deze worden nader toegelicht.

Varianten binnen het alternatief

Binnen dit alternatief is nog een aantal vrijheidsgraden aanwezig. Het gaat hierbij om de volgende onderdelen van de plannen:

- bandbreedte andere functies 'voorzieningen'
- bandbreedte van programma voor sommige functies
- plaats van enkele gebouwen (zoals locatie woningbouw in verband met de energiecentrale)
- aantal parkeerplaatsen, locatie en wijze van parkeren

In het MER zal de bandbreedte van deze ontwikkelingen worden vertaald in enkele varianten.

Naar verwachting zijn de effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit maatgevend voor het MER van VU en VUmc (zie hoofdstuk vijf). Juist deze effecten vragen om afstemming met de flanken van de Zuidas. Over de invulling van de varianten en de doorrekening daarvan (verkeer, luchtkwaliteit, geluid) zal nauw worden samengewerkt met de Zuidas.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Conform de huidige m.e.r.-regelgeving dient in een MER onderzoek te worden gedaan naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt: het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Gezien de aard van de ontwikkeling van VU en VUmc zal het MMA in dit geval bestaan uit een set van aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaamheid.

Als de richtlijnen voor dit MER na 1 juli 2010 worden vastgesteld geldt het nieuwe wetgevende kader ten aanzien van m.e.r. en is het MMA niet meer verplicht. Echter bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid kan een variant ontwikkeld worden die de rol van het MMA in het MER 'over kan nemen'.

4 Beleidskader en genomen besluiten

4.1 Beleidskader

De besluitvorming omtrent de voorgenomen activiteiten in de Zuidas staat niet op zichzelf. Enerzijds is het Europese, landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid kaderstellend voor de besluitvorming op lokaal niveau. Anderzijds wordt de besluitvorming op gemeentelijk niveau nog gevolgd door verschillende andere besluiten voordat daadwerkelijk met de uitvoering kan worden begonnen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het relevante beleid. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven, voor zover relevant.

Nationaal beleid en wetgeving

- Wetten: o.a. Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet op de Waterkering, Wet beheer Rijkswaterstaatwerken, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, Wet Luchtkwaliteit, Wet gemeentelijke taken;
- Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid;
- Nota's: o.a. Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw, Nationaal milieubeleidsplan 4, Nota Waterbeleid 21e eeuw, 4e Nota Waterhuishouding, Kaderrichtlijn Water.

Provinciaal/regionaal beleid

- Streekplan Noord-Holland Zuid (2003 en herzien in 2007);

Lokaal beleid

- Stedenbouwkundig Masterplan VUmc (concept 2010);
- Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010 - 2020 (concept 2010);
- Structuurplan 'kiezen voor stedelijkheid' (2003);
- Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam (concept 2010);
- Visie Zuidas (2009);
- Sociaal Structuurplan 2004 - 2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005);
- Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008).

4.1.1 *Nationaal beleid*

Nota Ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functie, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren.

Meer specifiek ligt de focus op vier algemene doelen:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;

- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- Borging van de veiligheid.

Crisis- en Herstelwet (2010)

Het wetsvoorstel Crisis en herstelwet is op 30 maart in de Staatscourant gepubliceerd. Met deze wet beoogt het Rijk een impuls te geven aan de economie door een aantal grootschalige projecten op het gebied van o.a. infrastructuur, wonen, werken, natuur, recreatie en klimaat/duurzaamheid versneld mogelijk te maken. De versnelling bestaat uit een vereenvoudiging van de te doorlopen procedures (b.v. het wegvallen van de verplichting om in het kader van de m.e.r.-procedure alternatieven te onderzoeken) en een versnelling van de procedurele doorlooptermijnen (b.v. een korte doorlooptijd van beroepsprocedures). Belangrijke voorwaarden zijn dat het project is opgenomen in de bijlagen van de Crisis en Herstelwet, een bijdrage levert aan het bestrijden van de crisis en dat voldaan blijft worden aan sectorale wetgeving (b.v. de Natuurbeschermingswet).

Dit project maakt geen deel uit van de Crisis- en Herstelwet. Er vindt nog een afweging plaats of dit wenselijk is.

4.1.2 Provinciaal/ regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2004, herzien in 2007)

Amsterdam neemt binnen het provinciale streekplan een bijzondere positie in. Als uitvloeisel van de gesloten beleidsovereenkomst tussen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Burgemeester en Wethouders is het gemeentelijke structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' op 17 februari 2004 vastgesteld door Gedeputeerde Staten vastgesteld als uitwerking van het streekplan Noord Holland-Zuid.

In 2010 zal de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040 - Kwaliteit door veelzijdigheid vaststellen.

4.1.3 Beleid van VU/VUmc

Stedenbouwkundig Masterplan VUmc (concept 2010)

Eind 2005 is bij VUmc de behoefte ontstaan een integrale visie te ontwikkelen voor verdere uitbreidingsmogelijkheden en verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit. Dit Masterplan wordt thans geactualiseerd. Bij deze actualisatie worden zowel de recente ontwikkelingen meegenomen op eigen terrein en in het VU-kwartier, als een verdere verdieping van de ontwikkelingsmogelijkheden van VUmc.

Het masterplan VUmc geeft vorm aan de noodzaak van een soepel draaiende logistiek van het ziekenhuis met mogelijkheden voor verandering en groei en daarnaast de wenselijkheid van een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Om dit te bereiken wordt een scherp contrast gezocht tussen buitenruimte en bebouwing middels het benoemen van bouwenveloppen. Bijkomend voordeel is dat binnen de enveloppen een grote mate van flexibiliteit gewaarborgd is. Niet een uitdijende bebouwingsmassa en restruimtes met een perifeer karakter, maar juist de duurzame kwaliteiten van een aantrekkelijke buitenruimte en karaktervolle stedelijke bebouwing worden beeldbepalend.

Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010 - 2020 (concept 2010)

De Vrije Universiteit Amsterdam (VU) kiest voor een ambitieuze ontwikkeling op de Zuidas; de realisatie van een nieuwe VU-campus die de positie van de VU versterkt, nieuwe samenwerkingsvormen mogelijk maakt en een aantrekkelijke onderzoeks-, werk- en studieomgeving biedt. Voor Amsterdam is de ontwikkeling van VU-kwartier een belangrijke sleutel in de voortgang van de Zuidas. Een belangrijke stap in die ontwikkeling was de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen de Gemeente Amsterdam en de VU in juli 2009. De SOK is een contract en dus een verplichting aan de slag te gaan.

Campusvisie en Kader informeert en bundelt informatie en analyses die tot op heden zijn gemaakt inzake de kerntaken en de mogelijke vertaling daarvan in huisvesting. Campusvisie en Kader legt sturende keuzes voor aan de VU ten aanzien van ordening van activiteiten, bundeling van voorzieningen, faciliteren van het nieuwe werken en leren.

De Campusvisie biedt een ontwikkelperspectief voor de komende 15 jaar, en dit is een dynamisch proces. Deze nota geeft de stand van zaken van dit moment weer (februari 2010). Aan de visie wordt de komende tijd verder gewerkt. Het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan en ook de uitwerking van de bouwprogramma's worden in de komende periode vastgesteld.

4.1.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' (2003)

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven.

De Zuidas en omgeving wordt in 20 tot 30 jaar ontwikkeld tot een deel van de stad, complementair aan de binnenstad, met een andere kleuring en een ander karakter. Kantoren en internationale voorzieningen, met name op het gebied van cultuur, zullen zorgen voor een divers karakter. Daarnaast zal er worden gewoond, gesport en gerecreëerd. Het grootste deel van de woningbouw zal plaatsvinden na 2010, uitgaande van uitvoering van het dokmodel op lange termijn.

Het is gewenst dat de infrastructuur in Zuidas grotendeels onder de grond wordt gebracht. Daarmee worden de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het gebied sterk vergroot. De milieuhinder neemt af en de aangrenzende woonbuurten Buitenveldert en Zuid kunnen met langzaam-verkeersroutes met elkaar worden verbonden. Bovendien kan er meer worden gebouwd. Er wordt in de Amsterdamse visie een programma van in totaal 2.000.000 m² gerealiseerd met een menging van 50% wonen en 50% werken. Ook groen en sport spelen een rol in Zuidas. Bestaande sportterreinen worden - in geoptimaliseerde vorm - opgenomen in het nieuwe Drentepark, boven op de infrastructuur. Amstelland en het Amsterdamse Bos gaan meer bijdragen aan de kwaliteit en uitstraling van het gebied, door het verbeteren van groene routes en de aanleg van ondersteunende voorzieningen in en aan het groen.

Structuurvisie Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam (concept 2010)

De structuurvisie Amsterdam 2040 vervangt het vigerende structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' uit 2003. Omdat over de structuurvisie Amsterdam 2040 op de hoofd-

punten besluitvorming heeft plaatsgevonden kan het beleid uit deze structuurvisie als leidend worden beschouwd. De hoofdpunten uit de structuurvisie zijn:

- Amsterdam wil 70.000 woningen in de stad bijbouwen om de bevolkingsgroei in de stad te accommoderen.
- Het centrumgebied zal zich verder uitrollen richting de ring A10.
- Een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersnet moet het centrum van de metropool verbinden met zijn omgeving.

Aan de ontwikkeling van de Zuidas wordt in de structuurvisie een aparte paragraaf (6.1) gewijd. Het doel is de Zuidas zo te ontwikkelen dat het niet alleen hét deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling is, er zal ook op grote schaal gewoond worden in verschillende prijsklassen en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken.

Amsterdam is al de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor de Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen. Toonaangevende bedrijven en instellingen, zoals de Vrije Universiteit met haar universitair medisch centrum dragen hier volop aan bij.

De plannen voor het gebied voorzien na 2015 ook in een uitbreiding en het ondergronds brengen van een deel van de A10 en de spoor- en metrolijnen, waarmee er meer kwalitatief hoogwaardige ruimte ontstaat.

Daarnaast wordt in de structuurvisie ook aandacht besteed aan de mogelijke consequenties van het binnenhalen van de Olympische Spelen in 2028. De Zuidas en omgeving zou hier qua verkeersknooppunt een belangrijke rol in kunnen spelen. In het MER zal indien hier meer duidelijkheid over bestaat kort kwalitatief op ingegaan worden.

Visie Zuidas (2009)

In de Visie Zuidas 2009 staat dat de Zuidas zich zal ontwikkelen tot een duurzame en succesvolle internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De voorgenomen activiteiten leveren een zeer wezenlijke bijdrage aan de ambitie. De ambitie voor de Zuidas vertaalt zich in de volgende uitgangspunten, die voor de voorgenomen activiteiten gelden als randvoorwaarden:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar:

- Topvoorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, horeca en detailhandel
- Eigentijdse architectuur
- Hoogwaardige inrichting openbare ruimte
- Gebouwen met voldoende flexibiliteit

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig:

- Bouwen in hoge dichtheid
- Een menging van functies, met een evenwichtige verdeling van wonen, werken en voorzieningen
- Openbare ruimte nodigt uit om te ontmoeten (maaiveldstad)
- Een plintinvulling die bijdraagt aan de levendigheid

Duurzaam: efficiënt en verantwoord:

- Ontsluiting van het gebied die geen claim legt op omliggende woonbuurten en optimaal gebruik laat maken van OV- en fietsontsluiting. Doorgaande routes voor

langzaam verkeer worden met name bij de stations verbeterd met sociale veiligheid als belangrijk aandachtspunt

- Aansluiting op de kwaliteiten in de omgeving
- Een ruimtelijke structuur die flexibiliteit van programma biedt en zorgt voor optimale afscherming van geluid.
- Gebouwen die een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen

Sociaal Structuurplan 2004 - 2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005)

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - b. werkende stad (werk en inkomen);
 - c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - f. veilige stad ((sociale) veiligheid).

Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008)

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen. Er is gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun

parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

5 Bestaande milieusituatie en autonome ontwikkeling

5.1 Inleiding

Om de effecten van de voorgenomen activiteiten bij VU en VUmc op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten in het plan- en studiegebied vergeleken met de referentiesituatie. Belangrijke aandachtspunten zijn gezien de ligging van het plangebied onder andere mobiliteit, geluid, akoestiek en waterhuishouding.

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per (milieu)thema is een beknopte beschrijving van de huidige situatie beschreven. Hierbij is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot en met het jaar 2020 met een eventuele doorkijk naar 2030. De basis voor deze autonome ontwikkelingen zijn de vastgestelde beleidskaders en ruimtelijke ontwikkelingen. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

5.2 Verkeer en vervoer

Het gehele gebied rondom VU/VUmc is een druk vervoerknooppunt. De A10 - Ringweg Zuid, diverse wegen die onderdeel uitmaken van het Amsterdamse hoofdwegenet, (HSL)station Zuid, station RAI voor metro en trein en diverse opstappunten voor de tram. Daarnaast spelen er diverse ontwikkelingen met betrekking tot aanpassing van het openbaar vervoer en de diverse wegen.

Autoverkeer

Op dit moment treedt vooral op de A10 - Ringweg Zuid congestie op, maar ook op de Mahlerlaan en de De Boelelaan staat het verkeer regelmatig vast. De overige wegen kunnen het verkeer in de autonome situatie redelijk tot goed aan.

In de omgeving zijn diverse projecten met betrekking tot het autoverkeer die invloed hebben op de verkeersstromen zoals weergegeven in de diverse figuren. Het betreft de realisatie van spitsstroken op de A4/A10/A2 (korte termijn) en de uitbreiding van de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere (lange termijn). Daarnaast is uiteraard de mogelijke ontwikkeling van het Dok met het ondergronds brengen van onder andere de A10, hetgeen invloed heeft op de verkeersstromen, aangezien ook de capaciteit van de A10 dan aangepast kan worden. Ten slotte hebben ook de voorgenomen activiteiten bij de flanken van de Zuidas een groot effect op de verkeersstromen.

Openbaar vervoersnetwerk

Treinnetwerk

In het gebied zijn diverse openbaar vervoersmodaliteiten aanwezig. Tram, bus, metro en treinverbindingen komen samen in de Zuidas. In de toekomstige situatie wordt het spoor, zowel voor de Hoge Snelheidstrein als conventionele trein, voor een deel ondergronds gebracht met globaal dezelfde ligging als in de huidige situatie. Voor studenten, werknemers en bezoekers van VU/VUmc geldt dat stations Zuid/WTC op loopafstand gelegen is.

Het project OV-SAAL (Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad) betreft diverse maatregelen om de kwaliteit van het spoor te verbeteren om zo de mainport Schiphol/Amsterdam op een juiste wijze te verbinden met het achterland. Een ander project dat invloed heeft op de vervoerstromen is het gebruik van de HSL Zuid, waarbij Zuid een van de stations is. Hierdoor krijgt VU/VUmc een grotere (internationale) bereikbaarheid.

Metro

Het huidige netwerk van metrolijnen, waarbij op de halte Zuid/WTC of de Amstelveenseweg voor VU/VUmc het meest bepalend is, wordt in circa 2017 uitgebreid met de Noord-Zuidlijn. Hierdoor komen twee metrostations bij: De Boelelaan/VU en Europaplein.

Tram en bus

In de Zuidas zijn reeds veel haltes voor tram en bus aanwezig. Er wordt gestreefd naar vrije bus- en/of trambanen. Daarnaast dient het netwerk van haltes op termijn te voldoen aan het criterium van een maximale loopafstand van 400 meter naar een halte toe.

Fiets

In en rondom het plangebied zijn diverse mogelijkheden het gebied per fiets te bereiken. In het MER wordt hier nader op ingegaan.

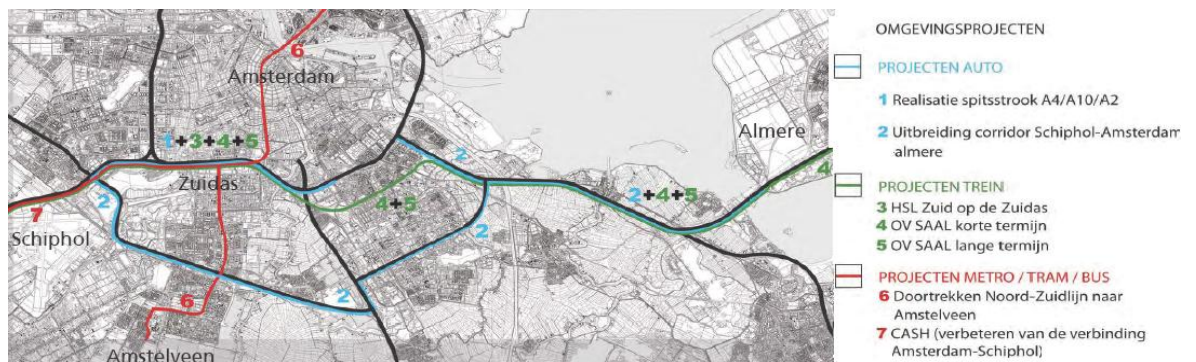
Parkeren

Zoals in hoofdstuk vier is aangegeven zijn parkeernormen vastgelegd in de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008). De normen voor kantoren en bedrijven zijn 1 parkeerplaats bij 250 m² b.v.o. op A-locaties en 1 parkeerplaats bij 125 m² op B-locaties. Voor woonfuncties zijn geen normen opgelegd en voor overige functies gelden specifieke normen, die aangepast zijn op basis van de CROW-parkeerscijfers. Over de normering en het benodigde aantal parkeerplaatsen loopt momenteel een studie die mede in het kader van het MER zal worden afgerond.

Verdere geplande ontwikkelingen

Naast de autonome ontwikkelingen zijn er ook ontwikkelingen die nog niet formeel zijn vastgelegd, maar welke wel een duidelijke impact hebben op de toekomstige situatie. Ten eerste is dit het onder de grond brengen van de infrastructuur. Hiervoor worden reeds studies uitgevoerd. Het onder de grond brengen van de infrastructuur verbetert de leefbaarheid. Daarnaast kan bij deze reconstructie ook de infrastructuur geoptimaliseerd worden, zodat de ontsluiting verbetert.

In figuur 5 zijn de diverse (autonome) ontwikkelingen weergegeven.



figuur 5 Overzicht van de diverse (autonome) ontwikkelingen met impact op het verkeer en vervoer

5.3 Milieu

5.3.1 Woon- en leefomgeving

Geluid

Langs de A10 - Ringweg Zuid en het spoor bevinden zich meerdere geluidszones. De geluidhinder als gevolg van de A10 - Ringweg Zuid is hierbij dominant. De geluidzone voor de A10 - Ringweg Zuid is 350 meter, uitgaande van drie of vier rijstroken (Wet geluidhinder).

De geluidbelasting dient alleen berekend te worden op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen (waaronder universiteiten) en medische voorzieningen. Kantoren zijn geen geluidsgevoelige objecten en hoeven niet getoetst te worden aan de geluidnormen. Geluidsgevoelige objecten waar sprake is van een dove gevel of vliesgevel hoeven ook niet getoetst te worden aan de geluidnormen.

Voor de geluidbelasting geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de weg en van 55 dB (voor woningen, voor scholen en medische voorzieningen geldt 53 dB) voor het spoor. Als deze voorkeursgrenswaarden overschreden worden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidshinder een hogere waarde (onthefving op de geluidbelasting) worden verleend door Burgemeester en Wethouders. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn. Het Amsterdamse geluidbeleid (2007) geeft aan dat voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend in principe dienen te beschikken over een stille zijde.

Voor een aantal reeds uitgevoerde projecten langs de A10 en het spoor zijn in het verleden hogere waarden vastgesteld. Dit betreft onder andere de locatie bij het stadsdeelkantoor, waar ook woningen zijn gerealiseerd en de ROC-vestiging.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt (naast de achtergrondconcentraties) met name bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, NO_2 en PM_{10} , door het verkeer. In figuur 6 is de concentraties NO_2 voor 2015 weergegeven. In 2015 moet voldaan worden aan de grenswaarden. De concentraties NO_2 liggen in 2015 ruim onder de grenswaarden.



figuur 6 Concentraties NO₂ Zuidas autonome situatie 2015



figuur 7 Concentraties PM₁₀ Zuidas autonome situatie 2010

VU/VUmc en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Sinds 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Dit programma bevat een set generieke en lokale maatregelen waardoor de luchtkwaliteit verbetert. Daarnaast zijn in het NSL ook diverse projecten opgenomen, die een grote impact op de luchtkwaliteit (kunnen) hebben. Van deze projecten is reeds berekend dat deze uitgevoerd kunnen worden, mits de projecten zich houden aan de aangegeven m² b.v.o. en aantal woningen.

VU/VUmc is niet als project opgenomen in het NSL. De Zuidas is wel als project opgenomen in het NSL. In de tabel met projecten heeft het nummer 724 en is beschreven als Zuidas (flanken). Als programma voor de flanken is opgenomen:

- 1.100.000 m² b.v.o kantoren
- 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)

Voor de kantoren en woningen is sprake van een overschatting van het aantal b.v.o. in het NSL, echter voorzieningen zijn niet meegenomen in het NSL.

Er mogen wijzigingen doorgevoerd worden in het project ten opzichte van wat in het NSL vermeld staat. Deze wijzigingen mogen echter niet leiden tot een toename van meer dan

0,1 µg/m³. Door middel van het toepassen van enkele vuistregels kan dit bepaald worden. Deze bepaling vindt plaats in de beginfase van het MER. Bezien zal tevens worden of een aanpassing van het NSL nodig is.

Externe veiligheid

Over de A10 - Ringweg Zuid vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De maximale Veiligheidszone gemeten vanaf het midden van de weg is, conform bijlage 5 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is 0 meter. Tot 2020 neemt deze Veiligheidszone niet toe, omdat het Basisnet Weg, waaruit deze 0 meter afkomstig is, reeds uitgaat van 2020. Naast de weg is ook een hogedruk aardgasleiding aanwezig in het oosten van het plangebied. De leiding heeft geen risicocontour. Hier wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat uit berekeningen voor de ontwikkelingen langs de A10 ter hoogte van de Zuidas en VU/VUmc van ingenieursbureau Aviv (2007, 2009) blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico op de gehele route wordt overschreden. In de toekomstige situatie zal dit verder toenemen als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Overige hinderaspecten

Door verkeer of andere aspecten kan ook hinder aanwezig zijn op het gebied van:

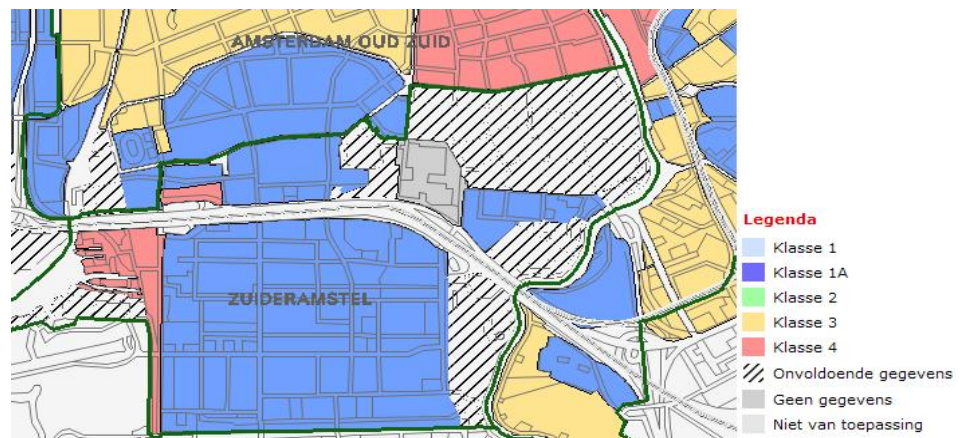
- Trillingen
- Licht
- Hittestress

Deze aspecten worden in het MER nader onderzocht middels een kwalitatieve analyse.

5.3.2 *Natuurlijk milieu*

Bodem en grondwater

Op grond van historische gegevens is het de verwachting dat er geen grootschalige bodemverontreinigingen voorkomen in het gehele gebied, zie onder andere bij referenties achterin deze startnotitie. Op grond van ervaringen in de al in ontwikkeling zijnde gebieden bij VU/VUmc en de Zuidas is bekend dat de bodem over het algemeen niet of in lichte mate verontreinigd is met op een enkele locatie een ernstige verontreiniging, zie figuur 8. Het grootste gedeelte kan echter geclassificeerd worden als klasse 1A, hetgeen overeenkomst met geen of lichte verontreiniging.



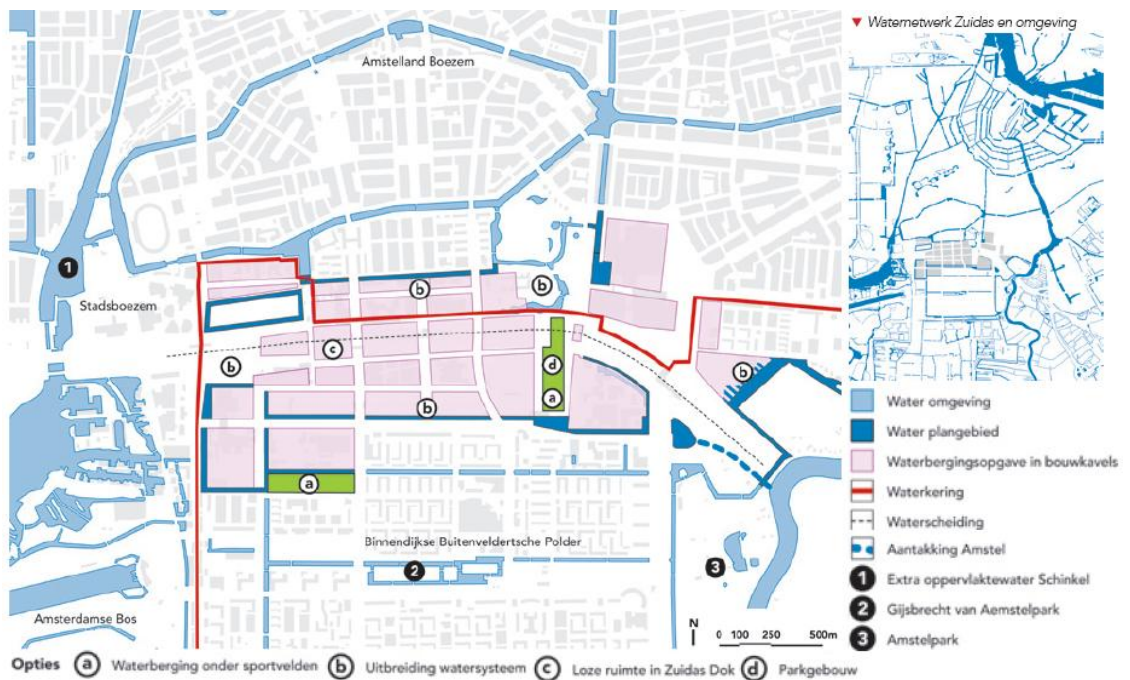
figuur 8 Bodemkwaliteit Amsterdam (2010)

In de nabijheid van VU/VUmc zijn geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden gelegen.

Water

In figuur 9 is het waternetwerk waar de VU/VUmc onderdeel van uitmaakt weergegeven. In het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (2006) is een Integrale Keur met betrekking tot het beschermen van wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. De aanleg van verhard oppervlak betekent tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

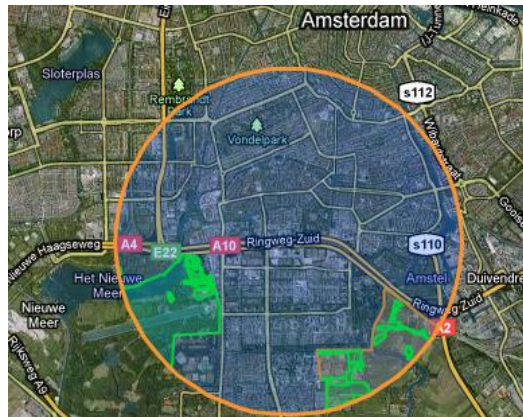
Om wateroverlast binnen en buiten VU/VUmc te voorkomen is een stand-still beginsel het uitgangspunt. Ingezet wordt in eerste instantie op het vasthouden van het gevallen regenwater, zie ook opties in figuur 14. In het MER wordt nader onderzocht welke effecten de voorgenomen activiteiten, waaronder eventueel ondergrondse voorzieningen op de waterhuishouding hebben. Over de uitgangspunten en de (compensatie)normering met betrekking tot de waterhuishouding loopt momenteel een studie die mede in het kader van het MER zal worden afgerond.



figuur 9 Waterstructuur VU/VUmc en omgeving (2009)

Ecologie

Natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het landelijk netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones, worden niet doorsneden door VU/VUmc en ook niet bij de voorgenomen ontwikkelingen, zie figuur 10. Wel zijn ten westen van het VU/VUmc terrein gronden gelegen die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur. Natura2000-gebieden liggen verder weg, waardoor deze in de beoordeling niet meegenomen hoeven te worden. In de diverse plangebieden zijn broedende vogels, eekhoorns, foeragerende vleermuizen en de bittervoorn waargenomen en beschreven in de diverse onderzoeken. In het MER dienen de effecten op flora en fauna nader onderzocht te worden.



figuur 10 Ecologische hoofdstructuur (groen) ten opzichte van VU/VUmc (Alterra, 2010)

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Het gebied van de VU/VUmc heeft geen bijzondere landschappelijke waarden, anders dan die gebruikelijk zijn voor stedelijk gebied. Het gebied is zowel in het nationale als het provinciale en gemeentelijke beleid aangewezen als een stedelijk te ontwikkelen gebied met hoge potenties. Het is de bedoeling om in het gebied een nieuw, levendig stadscentrum te creëren met een mix aan gebruikersgroepen en een aantrekkelijke openbare ruimte.

Ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie geldt dat er in het gebied geen bijzondere archeologische of cultuurhistorische waarden voorkomen (beoordelingsnotitie m.e.r., 2007).

5.4 Ruimtelijke ordening

In Amsterdam vinden naast de ontwikkeling bij VU en VUmc meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Er kunnen relaties bestaan tussen deze ontwikkelingen onderling. In het MER wordt op deze relaties beknopt kwalitatief ingegaan.

6 Mogelijke gevolgen voor het milieu

6.1 Focus in dit MER

6.1.1 *Mogelijke effecten*

De mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten bij VU/VUmc kunnen als volgt worden ingedeeld:

- effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied;
- effecten van de ontwikkelingen buiten het plangebied;
- effecten van buiten het plangebied op de toekomstige werk-, woon- en leefomgeving in het plangebied.

Effecten op bestaande waarden en functies binnen het plangebied

Hierbij gaat het om de effecten die de voorgenomen activiteit kan hebben op bestaande waarden (zoals natuurwaarden, cultuurhistorische of archeologische waarde) en functies in het plangebied. Omdat het bij VU/VUmc gaat om een plangebied in een stedelijke omgeving is de bestaande waarde van het plangebied klein. Hierdoor zijn de effecten van de ontwikkelingen voor natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie niet relevant. In het MER zal dit daarom een ondergeschikte rol spelen. Naar verwachting is wel aandacht nodig voor de mogelijke effecten van de ontwikkeling op de waterhuishouding.

Effecten van ontwikkelingen buiten het plangebied

Effecten van ontwikkelingen buiten het plangebied hebben voornamelijk betrekking op verkeer, luchtkwaliteit en geluid. Ontwikkelingen die mogelijk invloed hebben op deze thema's betreffen bijvoorbeeld de plannen bij de flanken van de Zuidas. Daarnaast kunnen ook infrastructurele aanpassingen een tijdelijk of permanent effect hebben op deze milieuthema's.

Effecten van de voorgenomen activiteiten op de omgeving

De voorgenomen activiteiten hebben effecten op de omgeving. Zo zorgen de ontwikkelingen bij VU/VUmc voor effecten op luchtkwaliteit, geluid, verkeer en mogelijk op de dichtbijgelegen EHS. Deze effecten worden in het MER gedetailleerd onderzocht.

Toekomstige werk-, woon- en leefomgeving in het plangebied

In het plangebied zullen functies worden verplaatst en nieuwe functies worden toegevoegd. Het gaat hierbij deels om functies die gevoelig zijn voor geluidhinder, luchtkwaliteit en die van belang kunnen zijn in het kader van externe veiligheid. Voor VU/VUmc is met name infrastructuur, de verkeersbelasting en bijbehorende milieukwaliteit van belang voor de toekomstige kwaliteit van de leefomgeving in het plangebied.

6.1.2 *Nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten*

In het MER ligt de nadruk op verkeer en verkeersgerelateerde effecten op en als gevolg van de voorgenomen activiteiten. De effecten van de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen activiteiten hebben een impact op het onderliggend wegennet, alsmede op luchtkwaliteit en de geluidbelasting. De ontwikkelingen bij VU/VUmc zijn dichtbij de

A10 gelegen en in de huidige situatie is reeds sprake van een hoge verkeersbelasting voor de wegen. Daarnaast zijn op diverse plaatsen hogere geluidswaarden verleend. In het MER wordt de inpasbaarheid van de voorgenomen activiteiten voor de verkeersgerelateerde effecten centraal gesteld.

6.1.3 Samenhang met flanken Zuidas

Zoals in de diverse hoofdstukken reeds is aangegeven bestaan er diverse verbanden tussen VU/VUmc en de flanken in de Zuidas. Voor de diverse uit te voeren onderzoeken bestaat op verscheidene punten overlap. Zo wordt er gewerkt met hetzelfde verkeersmodel, waarbij beide ontwikkelingen worden beschouwd. Vanuit dit verkeersmodel worden de effecten op het onderliggend wegennet met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidbelasting bepaald. Zoals in paragraaf 6.1.2 is vermeld ligt op deze thema's de nadruk in het MER.

De overige milieuthema's, zoals archeologie, ecologie, bodem en water zijn meer locatiegebonden, waardoor hier de aanwezige samenhang minder van belang is.

6.2 In het MER te onderzoeken milieugevolgen

6.2.1 Effectbeschrijving en beoordelingskader

Effectbeschrijving

In deze startnotitie is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name verkeer, geluid, lucht en externe veiligheid. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend).

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Beoordelingskader

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader. In tabel 4 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen. In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

tabel 4 beoordelingskader MER: thema's en aspecten

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Ruimtelijke ordening en economie	Wonen, werken en recreatie
Bodem en water	Bodemopbouw, bodemkwaliteit, waterstructuur, grondwater en

Thema	Aspect
Natuur	waterkwaliteit
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Beschermde gebieden, beschermde soorten, ecologische relaties
Overige hinderaspecten	Archeologische waarden, verwachtingswaarden, cultuurhistorische waarden, stedelijk landschap en barrièrewerking
	Trillingen, lichthinder, hittestress, kabels en leidingen

6.2.2 *Verkeer en vervoer*

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modelexercities. Hiervoor wordt het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam gebruikt. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2020. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de bepalende routes in het studiegebied. Hiervoor wordt een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen dat toeneemt.

In het MER worden ook de aspecten bereikbaarheid en verkeersveiligheid nader onderzocht. Bepalend is in eerste instantie de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen.

6.2.3 *Geluid*

Voor het aspect geluid wordt ten behoeve van het MER een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt vooral aandacht besteed aan wegverkeersgeluid en spoorweggeluid. In het MER zal met behulp van het geluidmodel inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de ontwikkeling zijn op geluidbelasting door wegverkeer in het studiegebied (welke wegen worden beïnvloed, hoe groot is die invloed, welke geluidbelasting treedt bij de verschillende alternatieven op). Bij deze berekeningen wordt de bandbreedte van de totale ontwikkeling, die tot uiting komt in de alternatieven, in beschouwing genomen.

Voor de situatie in het plangebied zelf wordt de aandacht die in het MER aan dit aspect wordt besteed afgestemd op de mate van concreetheid van de ontwikkeling. Dit kan per deelgebied verschillen: sommige deelgebieden komen pas later in ontwikkeling. Voor de deelgebieden die pas in later stadium in een bestemmingsplan worden opgenomen zal in dit MER globaal aandacht worden besteed aan de geluidniveaus in dat deelgebied zelf. Dit impliceert overigens dat voor deze deelgebieden bij de verdere uitwerking nader akoestisch onderzoek nodig zal zijn. Dat kan plaatsvinden in het kader van de dan te volgen bestemmingsplanprocedure.

6.2.4 *Luchtkwaliteit*

In het MER wordt de luchtkwaliteit voor de voorgenomen activiteit voor zover nodig berekend. Ten behoeve hiervan zal in het MER een analyse worden opgenomen van de manier waarop de Zuidas is meegenomen in het NSL en of VU/VUmc hier onderdeel van uit kan maken. Het MER zal ingaan op eventuele verschillen en waar nodig zullen

(model)berekeningen worden uitgevoerd. Alle stoffen, zoals genoemd in hoofdstuk vijf, titel 5.2 van de Wet milieubeheer worden hierbij beschouwd, al zijn de stoffen stikstofdioxide en fijn stof het meest kritisch.

6.2.5 Externe veiligheid

In het MER wordt het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat thans over de A10 en door diverse buisleidingen gaat beschouwd. Hierbij wordt zowel de plaatsgebonden risicocontouren en het groepsrisico beschouwd. Bij de doorkijk naar het dok wordt ook de veranderende externe veiligheidsituatie kort kwalitatief beschouwd.

6.2.6 Ruimtelijke ordening en economie

De impact van de voorgenomen activiteiten worden beknopt kwalitatief beschouwd op sociale veiligheid, lokale bereikbaarheid en barrièrewerking van de A10.

6.2.7 Water en bodem

In het kader van het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aanleg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap.

De voorgenomen ontwikkelingen hebben mogelijk effect op de bodemopbouw. Voor de realisatie moet grondverzet plaatsvinden.

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen van bodem en/of grondwater aanwezig zijn en hoe daarmee wordt omgegaan.

6.2.8 Ecologie

De voorgenomen activiteiten bij VU/VUmc kunnen effect hebben op de natuur ten westen van het plangebied. Hierbij wordt gekeken naar de volgende aspecten: ruimtebeslag, verstoring en versnippering.

In het MER wordt hier nader op ingegaan.

6.2.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De voorgenomen activiteiten hebben effect op het (stedelijke) landschap. Er is effect op de visuele kwaliteit te verwachten. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op het aanwezige (stedelijke) landschap en op karakteristieke elementen. In het MER wordt ook aandacht besteed aan barrièrewerking als gevolg van de aanwezigheid van de A10.

In het MER zal ook het effect van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) en archeologie worden beschreven.

6.2.10 Overige milieuaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen, licht en kabels, hittestress en leidingen in het MER beschreven (kwalitatief).