

Nota van Beantwoording Startbesluit Strawinsky

April 2009

d.d. 29 april 2009

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Nota van Beantwoording	4
3. Reacties per thema	12
Algemeen	12
Relatie Zuidas Dok	14
Huidig en toekomstig programma in het gebied	16
Stedenbouwkundig ontwerp	17
Groen en Openbare Ruimte	24
Uitvoering	27
Verkeer en vervoer	27
Geluid en lucht	38
Sociale veiligheid	38
Financieel	39
Positie Eigenaren	40
Plangrenzen	40
Omgeving	41
Vervolgtraject	41
Overig	43

Bijlage I Verslag inspraakavond concept Startbesluit Strawinsky dd 27 november 2008

1. Inleiding

Het plangebied Strawinsky wordt herontwikkeld tot een multifunctionele en hoog stedelijke omgeving die goede aansluiting vindt op de overige ontwikkelingen in Zuidas en de directe omgeving. Met een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. Tevens zal de Strawinskylaan verlaagd worden zodat deze straat een verbinding tussen de Zuidas en de stad vormt.

Onderdeel van de Zuidas

Het deelgebied Strawinsky ligt in het centrumgebied van Zuidas en omvat het gebied van de Strawinskylaan en de huidige kantoorzones aan beide zijden van deze straat. In het gebied bevinden zich een aantal kenmerkende gebouwen en functies van de Zuidas, zoals het WTC en het Atrium-complex. De grenzen van het gebied worden ongeveer gevormd door de Prinses Irenestraat in het noorden, de Beethovenstraat in het oosten, Mat. Vermeulenpad in het zuiden en de Parnassusweg in het westen. Het gebied vormt de overgang tussen de Zuidas en de Prinses Irenebuurt.

Het Startbesluit

De hoofdlijnen voor de herontwikkeling van Strawinsky staan beschreven in het voorliggende Startbesluit Strawinsky. Het startbesluit is een eerste formele stap in de ontwikkeling van het plangebied Strawinsky. Het startbesluit bevat uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verdere planvorming en wordt na advies van de centrale stad vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Zuideramstel. Binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden van dit Startbesluit, wordt het Uitvoeringsbesluit opgesteld. Het Startbesluit kan dus worden gezien als een soort opdrachtformulering voor het Uitvoeringsbesluit. Het Uitvoeringsbesluit bestaat onder andere uit een stedenbouwkundig plan. Om dit plan te kunnen maken worden diverse onderzoeken, op basis van het Startbesluit, uitgevoerd. Het Startbesluit zet dus de lijnen uit, en het Uitvoeringsbesluit geeft inzicht in de oplossingen. Het Uitvoeringsbesluit is dan ook veel gedetailleerder dan het Startbesluit.

Vooroverleg

In het begintraject van de totstandkoming van het Startbesluit is eind 2007 een startnotitie opgesteld. Deze plannen zijn besproken met de belanghebbenden in het gebied, eigenaren en bewoners. Op 23 april 2008 is hiervoor een informatieavond georganiseerd. In het vervolg is er regulier overleg geweest met een klankbordgroep van bewoners uit de Prin. Irenebuurt.

Voorafgaand aan de inspraakavond is er met bewoners en belanghebbenden gesproken over de plannen.

Nota van Beantwoording Startbesluit

Inspraak over het Startbesluit

Het Bestuurlijk Overleg Zuidas heeft het Startbesluit Strawinsky op 25 september 2008 vrijgegeven voor inspraak en advies. De inspraakperiode liep van 12 november 2008 tot en met 24 december 2008. Op donderdag 27 november 2008 is een inspraakavond georganiseerd, met inloop vanaf 19.00 uur, en start presentaties om 20.00 uur. Het verslag van deze avond is een bijlage van deze Nota van beantwoording en is reeds verstuurd aan de aanwezigen van deze avond (presentielijst).

2. Nota van Beantwoording

Alle inspraakreacties op het concept-Startbesluit Strawinsky zijn gebundeld in de voorliggende Nota van Beantwoording. In de Nota van Beantwoording wordt aangegeven hoe met de inspraakreacties wordt omgegaan. Er zijn in totaal 154 inspraakreactie binnen de inspraaktermijn binnengekomen. 5 Reacties zijn buiten de termijn binnengekomen. Deze zijn in de Nota van Beantwoording niet opgenomen.

Vervolg

Het Startbesluit wordt met de Nota van Beantwoording in het eerste kwartaal van 2009 aan het Bestuurlijk Overleg Zuidas ter besluitvorming voorgelegd. Naar aanleiding van de inspraak kan het Bestuurlijk Overleg Zuidas besluiten het plan te wijzigen. Het plan wordt ter advisering voorgelegd aan het College van B&W. De Stadsdeelraad stelt vervolgens het Startbesluit bestuurlijk vast.

Aanvulling

In aanvulling op navolgende beantwoording van de inspraakreacties zal aan het bestuur de beslissing worden voorgelegd om in het kader van het op te stellen Uitvoeringsbesluit Strawinsky naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.

Leeswijzer

De Nota van Beantwoording is als volgt ingedeeld. De opmerkingen zijn op thema gerubriceerd. In de eerste kolom is de reactie weergegeven. In de tweede kolom de afzender. Deze zijn veelal afgekort weergegeven. Onder deze leeswijzer treft u een lijst met afkortingen en hun betekenis. In de derde, tevens laatste kolom wordt toegelicht waarom een reactie op een bepaalde manier wel dan niet in het Startbesluit verwerkt is en/of hoe de reactie in de vervolgproducten verwerkt zal worden. Hier staan ook antwoorden op vragen.

Binnen de Zuidas wordt gewerkt volgens de planvormingssystematiek Startbesluit – Uitvoeringsbesluit, waarin het Startbesluit de hoofdlijnen en uitgangspunten voor de ontwikkeling van een gebied aangeeft, en het Uitvoeringsbesluit de uitwerking. Veel antwoorden op in de inspraakreacties gestelde vragen, kunnen

Nota van Beantwoording Startbesluit

pas gegeven worden als alle onderzoeken zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken vinden plaats in het kader van het opstellen van het Uitvoeringsbesluit. In de Nota van Beantwoording wordt dus veel verwezen naar de volgende fase in de planvorming, het Uitvoeringsbesluit.

Door de grote hoeveelheid inspraakreacties is besloten om sommige reacties met hetzelfde onderwerp samen te voegen. Dit is aangegeven met een * bij het nummer van de reactie. Bij afzender zijn alle namen vermeld van insprekers die een inspraakreactie hebben ingediend van deze strekking.

Lijst met afkortingen

Zuidas Amsterdam	ZA
Concept Startbesluit Strawinsky	SB
Uitvoeringsbesluit Strawinsky	UB
Startnotitie herontwikkeling Strawinsky (23/4/08)	SN
Stedenbouwkundig plan	SP
Nota van Beantwoording	NvB
Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg	Ver. B/P
Bewonersplatform Zuidas	BPZ
Vereniging Vrienden van het Beatrixpark	Vriend B.park
Bestuurlijk Overleg Zuidas	BOZ
Openbare ruimte	o.r.
Floor Space Index	FSI
Prinses Irenestraat	PI-straat
Prinses Irenebuurt	PI-buurt
Prinses Irenegracht	PI-gracht
De zichtlijn van bebouwing zuidzone naar Prinses Irenebuurt (zie bijlage 4 bij SB)	principelijn
Het stedenbouwkundig schema (zie bijlage 3 bij SB)	sted. schema
Kabels en leidingen	k/l
Noord/Zuidlijn	N/Zlijn
Amendement raadslid de heer Olij c.s. inzake Visie Zuidas (Strawinskylaan),	Amendement
Gemeentebld afd.1, nr. 303	
Verkeersregelinstallatie	VRI
Business case	BC
Netto contante waarde	NCW

3. Reacties per thema

* Samengevat uit meerdere inspraakreacties

Algemeen			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
1) *	Het SB gaat uit van de verlaging van de Strawinskylaan, terwijl de Gemeenteraad bij behandeling van de Prospectus een amendement heeft aangenomen dat stelt dat een beslissing daarover niet kan worden genomen zonder uitgewerkt SP. In het SB zou op zijn minst rekening gehouden moet worden met het alternatief, er is immers nog geen SP. Kan er op dit concept dan wel een besluit worden genomen? Is het theoretisch denkbaar dat dit SB wordt vastgesteld, maar dat de beslissing over verlaging anders uitvalt?	Fietsersbond, Mante	Bij de behandeling van de Visie heeft het College de Gemeenteraad toegezegd met een uitgewerkt SP terug te komen ter onderbouwing van de verlaging van de Strawinskylaan. Het UB met SP moet voldoen aan het SB vandaar dat daarin de verlaging is opgenomen. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd. Ja, het is denkbaar.
2)	Ik maak er bezwaar tegen dat aan de Stadsdeelraad een stuk wordt voorgelegd ter vaststelling dat de verlaging van de Strawinskylaan de eerste schakel noemt. Een dergelijk besluit is voorgehouden aan de Gemeenteraad.	Meurs	Voor de planvorming wordt de procedure van het coalitiemodel gevolgd, dus eerst wordt een SB aan de Stadsdeelraad voorgelegd en gevolgd door een UB met daarin een uitgewerkt SP, dat wordt voorgelegd aan de Gemeenteraad. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd. De Stadsdeelraad heeft bij het vaststellen van de Zuidas Accenten 2008 (d.d. 17 juni 2008) ingestemd met de verlaging van de Strawinskylaan. De Gemeenteraad neemt de uiteindelijke beslissing in kader van het UB.
3)	Is het niet noodzakelijk dat eerst een uitgewerkt SP voor deelgebied Strawinsky voorhanden moet zijn alvorens dit	WTC	De tekst van het amendement is vastgesteld, echter niet de toelichting. Zonder SB kan er geen SP worden gemaakt. Het besluitvormingstraject

Nota van Beantwoording Startbesluit

	<p>concept SB voor inspraak ter visie te leggen? Daarnaast blijkt uit de toelichting van het amendement dat zolang er geen def. besluit over het Dok is er geen besluit hoeft te worden genomen over de verlaging.</p> <p>Aan de hand van het SP en de vereiste positieve besluitvorming over de aanleg van het Dok zou dan de verdere inrichting van dit deelgebied, inclusief gevolgen voor infra en de concrete inrichting van de Strawinskylaan tijdens en na de ontwikkeling moeten worden gezien en de bevindingen daarvan in het concept SB worden neergelegd.</p>		<p>schrijft voor dat er eerst een SB wordt gemaakt wat het kader vormt voor de verdere planvorming (een UB met uitgewerkt SP).</p> <p>In het UB zal de verdere inrichting van het gebied, incl. gevolgen voor de infrastructuur worden gezien.</p>
4) *	<p>De stadsdeelwethouders van Zuideramstel behartigen niet de belangen van bewoners in het BOZ en tegenover Zuidas. We hebben de indruk dat er een verborgen agenda is, vandaar de grote haast met dit project. Waarom wordt er niet meer tijd genomen om de vele knelpunten kritischer te benaderen?</p>	<p>Ver. B/P, Witteveen, Van Mourik, Friedman</p>	<p>Er is geen verborgen agenda bij dit project. Het SB vormt voor het deelgebied Strawinsky de eerste uitwerking van de in juni 2008 vastgestelde Visie en biedt een eerste kader om ontwikkelingen in dit gebied voortgang te kunnen bieden.</p> <p>De verschillende planonderdelen (stedenbouw/ verkeer& vervoer/ openbare ruimte/ onderwereld etc.) zullen kritisch worden gezien in kader van het op te stellen UB.</p>
5)	<p>Ongeloofwaardig stadsbestuur: de plannen voor Strawinsky (vernietigen bestaande veilige routes voor fietsers/voetgangers en kaalslag van bomen) contrasteren wel erg sterk met de Gemeentelijke plannen voor herinrichting van het gebied Damrak tot Weteringcircuit, waar het bestuur meer ruimte wil voor fietsers en voetgangers, en minder ruimte voor auto's.</p>	<p>Eernstman</p>	<p>Ieder deel van de stad kent andere mogelijkheden en problematiek. In het op te stellen UB wordt aandacht besteed aan voldoende ruimte voor zowel langzaam verkeer, OV en auto en een goede inrichting van de openbare ruimte.</p>
6) *	<p>De Ver. B/P is tegen de verlaging van de Strawinskylaan en de daarmee samenhangende grootschalige bebouwing omdat we concluderend kunnen stellen dat er geen totaalplan is met oplossingen voor alle knelpunten. Het SB betreft slecht uitgewerkte, vage en onduidelijke plannen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn en daarom geen of onvoldoende oplossingen bieden voor diverse nadelige gevolgen voor omwonenden, verkeersdeelnemers, werkenden, de</p>	<p>Ver. B/P, Hudig</p>	<p>De Visie Zuidas schetst het totaalplan. Het voorliggende SB geeft het kader aan voor de geplande ontwikkelingen in het deelgebied Strawinsky. De uitwerking van de verschillende planonderdelen zal plaatsvinden in het UB.</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

	portomonnaie van Amsterdammers en de maatschappij.		
7)	Het SB verschilt inhoudelijk maar heel weinig van de SN. Er is nog steeds geen uitgewerkt plan, er moet nog veel onderzocht worden en staat het vol onzekerheden. Het is niet terecht dat een dergelijk concept voor inspraak wordt aangeboden.	Mante-Wagenaar	Dat klopt. Voorafgaand aan het SB is er begin 2008 een SN gemaakt. De twee producten komen inhoudelijk zeer overeen. Het nu voorliggende SB is echter een formeel product waarop inspraak plaatsvindt. De onderzoeken worden uitgevoerd in het kader van het UB dat in de loop van 2009 gereed is.
8)	Wij hebben eerder, per brief, gereageerd op de SN, wij constateren dat onze opmerkingen niet verwerkt zijn, aangezien de inhoud van beide stukken vrijwel identiek is. Daarom verwijzen wij naar onze eerdere brief en achten de inhoud hiervan van toepassing op het SB.	WTC	Dat klopt, de SN is inhoudelijk (bijna) gelijk aan het SB. De opmerkingen die gemaakt zijn, worden meegenomen in de inspraak en in het UB. De andere inhoudelijke reacties van het WTC zijn beantwoord op andere plekken in de NvB (gerelateerd aan het inhoudelijke punt).
9) *	Hoe worden de belangen van bewoners afgewogen tegen de financiële belangen? Bij alle besprekingen over de ontwikkeling van Strawinsky merken wij weinig van echt rekening houden met deze buurt in de zin van harde toezeggingen bijvoorbeeld over de hoogte van de toekomstige bebouwing in de Noordzone. Er wordt alleen gesproken over dat de nieuwe bebouwing <i>in principe</i> binnen de zonlijnen valt, i.p.v. harde garantie.	Ver. B/P, Friedman, Ernstman	De belangen van bewoners worden afgewogen tegen de andere belangen van o.a. de pandeigenaren en stedelijke belangen. Bewonersbelangen zijn in het SB vertaald in oa. De principelijn, loskoppelen Prinses Irenestraat van de Zuidas, nieuwe ontwikkelingen Noordzone alleen ontsluiten via Strawinskylaan, aanleg Prinses Irenegracht. D.m.v. de principelijn is bepaald dat het merendeel van de bebouwing onder deze lijn zal blijven. Er geldt alleen een uitzondering van de koppen, hier kunnen stedelijke accenten aangebracht worden.
10)	Wij behouden ons het recht voor om opmerkingen te maken op de plannen.	CBRE/Quinlan Private	Waarvan akte
11)	Er is bij de oproep voor de inspraakavond onvoldoende informatie gegeven aan de betrokkenen. Het SB had meegezonden moeten worden. Ook op de website is geen informatie over dit project te vinden.	Vetter	Ten behoeve van de inspraak heeft reguliere informatie voorziening plaatsgevonden. Het SB lag ter inzage op de 3 gebruikelijke plekken: 2 stadsdeelkantoren en op het stadhuis. Verder is het SB uitgedeeld tijdens de inspraakavond en zijn desgewenst nog exemplaren nagestuurd.
	Relatie Zuidas Dok		
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord

Nota van Beantwoording Startbesluit

12) *	In SB wordt op verschillende plaatsen het dokmodel als reden gebruikt voor verlaging van de Strawinskylaan/ontwikkeling van het gebied. De besluitvorming voor Dok is nog niet afgerond, tot die tijd moet ook rekening gehouden worden met het niet doorgaan. In SB zou ook moeten worden opgenomen welk alternatief dan wordt overwogen voor de Strawinskylaan en hoe het SP voor het gebied er uitziet zonder Dok.	BPZ, Nassenstein	<p>Strawinsky is een dokonafhankelijk project op 2 onderdelen na: de parkeergarage Atrium en de kabels en leidingen in de PI-straat. De keuze voor een maaiveldstad met een verlaagde Strawinskylaan is gebaseerd op de Visie.</p> <p>Naast het gereed maken van het gebied voor de komst van het Dok, volgen er uit de Visie ook andere redenen om tot deze plannen over te gaan, o.a. de transformatie van een anonieme monofunctionele omgeving naar een multifunctionele en prettige stedelijke, met aanleg van de PI-gracht, herontwikkeling van de noordzone en toevoeging van woningen.</p> <p>Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.</p>
13) *	Kan het gehele project Strawinsky niet getemporiseerd worden totdat duidelijkheid over en financiering van het Dok is verkregen en zodat de tijd genomen kan worden om alternatieven uit te werken?	Mante, Hudig, Fietsersbond	<p>Zie antwoord onder 12.</p> <p>De huidige planning is een indicatieve planning. De snelheid van het project is afhankelijk van de besluitvorming over de verlaging en de bereidwilligheid van de pandeigenaren.</p> <p>Het moment van uitvoering van de verlaging zal in samenhang met de projectuitvoeringen in de directe omgeving, waaronder het Dok, worden vastgesteld.</p> <p>Een aantal maatregelen zal echter ten behoeve van het Dok project moeten worden uitgevoerd, waaronder k&l en de parkeergarage.</p>
14)	Het SB gaat uit van ondergrondse infrastructuur, terwijl daarover nog geen def. beslissing is genomen. Als dat nog jarenlang duurt dan is er nog steeds de enorme barrière van de A10; derhalve is het onbegrijpelijk dat de Strawinskylaan snel en voortvarend moet worden verlaagd.	Vriend. B.park	<p>Zie antwoord onder 12/13.</p> <p>Verlaging van de Strawinskylaan is onafhankelijk van het Dok. Verlaging dient de stedenbouwkundige kwaliteit en herontwikkelingsmogelijkheden voor dit gebied.</p>
15) *	Vooruitgelopen op de eventuele bouw van het Dok moet in 2011 de Atriumgarage verplaatst zijn. Van de vermeende, grote urgentie van deze verplaatsing is nu geen sprake meer nu het Dok er voorlopig (of helemaal) niet komt. Er moet nog	Mante- Wagenaar, Hudig, Ernstman,	Er zullen in het kader van het UB verschillende varianten worden onderzocht. Een parkeergarage onder de Strawinskylaan is 1 van deze varianten. Indien het Dok niet doorgaat, vervalt de urgentie voor de verplaatsing van de parkeergarage.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	<p>onderzocht worden of deze garage onder de lage Strawinskylaan kan komen en ook de ontsluiting staat nog niet vast.</p> <p>Het SB zwijgt over het bestaan van enkele uitstekende alternatieven voor deze garage. Er is een overmaat aan parkeerplaatsen bij de Mahlerkavel en in het Dok zelf worden parkeergarages te over voorzien.</p>	Meurs	
16) *	<p>Het Strawinskyproject is voor de verplaatsing van tram- en busstation (voor een 34 m. profiel) wel degelijk afhankelijk van het Dok en zonder ontwikkeling van het Dok kunnen deze functies niet naar het nieuwe station Zuid verplaatst worden.</p> <p>Ook de verplaatsing van de waterkering is afhankelijk van het Dok.</p>	Ver. B/P, Mante- Wagenaar, Friedman	<p>Momenteel wordt er onderzoek gedaan naar het profiel van de Strawinskylaan in relatie tot de locatie voor tram- en busstation. Dit profiel wordt vastgesteld in het UB.</p> <p>Indien het Dok niet doorgaat zal tegen die tijd gekeken worden hoe met deze functies opgegaan wordt.</p>
17)	<p>In het SB wordt aangegeven dat het Mat. Vermeulenpad functievrij moet worden gemaakt. Het Mat. Vermeulenpad is om diverse redenen van groot belang voor WTC: loading docks, bereikbaarheid nood- en hulpdiensten, de taxistandplaats, leidingen/riolering. Het functievrij maken levert direct zeer grote problemen. Wij kunnen nimmer toestaan dat onze panden de facto niet meer bruikbaar zullen zijn.</p>	WTC	<p>Overleg over de implicaties van het functievrij maken is reeds gestart. Uitgangspunt is dat de bestaande bebouwing moet kunnen blijven functioneren tijdens de bouw van het Dok.</p> <p>Overigens valt het Mat. Vermeulenpad niet onder het deelgebied Strawinsky.</p>
Huidig en toekomstig programma in het gebied			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
	Wonen		
18)	<p>Het is tendentius om de woningen in het plangebied in een paradijsachtige omgeving te tonen, terwijl deze in werkelijkheid op een steenworp afstand van de A10 aan de voet van hoge wolkenkrabbers gebouwd zullen worden. De toekomstige (sociale) woningbouw komt in schaduw, stank en lawaai. Wie wil daar wonen of is dit goed genoeg voor de daar geplande sociale woningbouw?</p>	Hudig, Eernstman	<p>In Strawinsky komt 30% goedkope woningbouw (geen sociale woningbouw) en 70% is dus niet-goedkoop. De woonpotentie in relatie tot de herontwikkeling van het gebied wordt door deskundigen hoog genoemd.</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

19)	In de noordelijke zone komt 30% sociale woningbouw, onduidelijk is hoe een goede ruimtelijke kwaliteit hiervan wordt gewaarborgd.	WTC	Voor deze woningen wordt dezelfde ruimtelijke kwaliteit beoogd als voor de duurdere woningbouw. De 30% goedkope woningbouw geldt voor alle flankprojecten van Zuidas. Het UB zal duidelijkheid bieden over de uiteindelijke kwaliteit. De exacte locatie van de goedkope woningen wordt door de ontwikkelaars bepaald.
	Kantoren		
20)	Waarom wordt niet ingezet op stijlvolle renovaties van de bestaande gebouwen, zoals o.a. met de assurantiebeurs is gebeurd. Dit zou allerlei negatieve consequenties en overlast voor de buurt verminderen.	Kemme	Dit is niet mogelijk gezien de opgave voor Strawinsky zoals meegegeven in de Visie: FSI van 2-4, 40% woningbouw en een gracht. Met dit plan proberen wij deze opgave te realiseren.
	Stedenbouwkundig ontwerp		
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
	Algemeen		
21) *	Het plan is gebaseerd op een onberedeneerd stedenbouwkundig concept "maaienveld stad". Dit concept op zich heeft weinig kracht van argument, er zijn veel moderne steden waar met verschillende niveaus wordt gewerkt. Eigenlijk bestaat er nu reeds een maaiveld, de verbinding met het station is nu geheel gelijkvloers. Met een verlaging wordt alleen additioneel bereikt visueel gelijkvloerse vlakken langs de Beethovenstraat en Parnassusweg. De combinatie van verlaging en de noordflank vervangt de zichtblokkade van de hoge Strawinskylaan door die van de bebouwing langs de PI-gracht. Het maaiveld is een 'doelgedreven' ideologie die niets toevoegt aan de feitelijke situatie.	Willems, Ver. B/P, Friedman	In de Visie is gekozen voor het concept van de maaiveldstad. Het gaat om het contact tussen gebouwen en de straat. In een normale stad is het uitgangspunt dat gebouw en straat vloeiend in elkaar overlopen. Verhoogde straten en onderdoorgangen zijn hier niet mee te verenigen. Het gaat om het verschil tussen een dynamisch stadsbeeld met verschillende functies bij elkaar tegenover monofunctionele en anonieme ruimtes. Dit concept wordt verder uitgewerkt in het UB. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
22) *	Een nagenoeg aaneengesloten wand van massale gebouwen van 18½ m tot 42 m hoog met nog hogere accenten aan de zijkanten vormt geen geleidelijke overgang tussen de ruimte en open laagbouw van de PI-buurt en de rest van de Zuidas,	Buurtstencil, BPZ, Hudig, Kemme,	De goede stedenbouwkundige overgang wordt vormgegeven door geleidelijke afnemende bouwhoogte vanaf huidige Zuidas naar de PI-buurt, zoals weergegeven in de principelij. In de noordelijke zone zit voorts voldoende ruimte voor doorzichten en openheid. Dit zal worden uitgewerkt

Nota van Beantwoording Startbesluit

	<p>zoals thans bestaat. De bebouwing dient een echte overgang te vormen tussen laagbouw aan de ene zijde en hoogbouw in het centrum van de Zuidas. Het vasthouden van de menselijke maat van gebouwen is een voorwaarde voor de leefbaarheid. De plannen worden geleid door een gemeentelijke streven zoveel mogelijk m² bebouwing in het gebied onder te brengen.</p>	<p>Ver. B/P, Witteveen, Friedman, Eernstman</p>	<p>in het UB.</p>
23)	<p>In het SB worden voorstellen en wensen (doorvaarbare gracht, doortrekken hoofdnet fiets en verlagen Strawinskylaan) geuit waarvan bij voorbaat al aan te geven is dat deze, door hoogteverschillen, niet combineerbaar zijn. Terwijl deze wensen in de huidige situatie met slechts kleine aanpassingen wel mogelijk zijn.</p>	<p>Golsteijn</p>	<p>Onderzoek naar de doorvaarbbaarheid van de PI-gracht (amendement bij de Visie) zal uitsluitsel geven over de combineerbaarheid met andere SB-amendementen. Vooralsnog voorzien wij geen problemen. Eventuele hoogteverschillen zullen goed gecombineerd kunnen worden met het maaiveldstadprincipe, zoals o.a. bij bruggen in de rest van de stad blijkt.</p>
24)	<p>Uit mijn analyse komt naar voren dat het SB op essentiële punten strijdig is met de Visie o.a. de definitie bouwenvelop, geplande programma SB t.o.v. Visie, FSI.</p>	<p>Lindenbergh-Krabbendam</p>	<p>Het SB is de uitwerking van de Visie. In de Visie is geformuleerd dat de overgang van de hoge en dichte bebouwing (in het centrale deel van Zuidas) naar de omgeving toe geleidelijk zal moeten verlopen. De Visie geeft voor de Strawinsky noordzijde een dichtheid aan van minimaal 2 tot maximaal 4 FSI. Er is dus geen sprake van strijdigheid met de Visie. (zie ook antwoord onder 28 ,30,31)</p>
25)	<p>Uit mijn analyse komt naar voren dat de huidige plannen leiden tot een verslechtering van het leefklimaat bewoners in de omgeving en weinig mogelijkheden bieden voor gewenste bebouwing van hoogwaardige kwaliteit door maximaal programma, hoogteaccenten op de koppen, groen en bezonning.</p>	<p>Lindenbergh-Krabbendam</p>	<p>Het SB betreft geen stedenbouwkundige uitwerking. Het geeft hiervoor de uitgangspunten aan. De uitwerking zal plaatsvinden in het kader van de vervolgstap: het UB. Uitdrukkelijk staat in het SB vermeld dat bijlage 3 een stedenbouwkundig schema laat zien dat alleen gebruikt is als rekenmodel en een verbeelding is van één van de mogelijke stedenbouwkundige uitwerkingen. In het kader van het UB wordt onderzocht wat de feitelijke bouwhoogtes zullen worden, rekening houdend met een verantwoorde bezonning voor de bewoners in de PI-buurt. Ook zal hierin worden aangegeven wat de kwaliteit zal zijn van het openbare gebied, waaronder het groen. Het uitgangspunt hierbij is dat het groen een belangrijk onderdeel is in de uitwerking. Vooralsnog wijzen onze voorstudies uit dat er voldoende programma en hoog kwalitatieve bebouwing met voldoende bezonning (openheid en</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

			groen) kan worden gerealiseerd. Zonder de extreme kopbebouwing die in de studie van mevr. Lindenbergh-Krabbendam als noodzakelijk wordt gesuggereerd. (zie ook antwoord onder 34,36,37,38).
26)	Ik wil u uitnodigen creatief om te gaan met de aanwezige situatie. Herontwikkeling van de Strawinskylaan is ook mogelijk zonder egalisatie van het bestaande talud. Bovendien is de noodzaak tot verlaging niet aangetoond. Visie Zuidas spreekt van een ambitie om te excelleren als stedelijk centrum, van internationale allure dat aansluit op lokale kwaliteiten. Uitdrukkelijk kiezen voor veilig langzaam verkeer is zo'n kwaliteit.	Golsteijn	Veilig langzaam verkeer vormt het uitgangspunt voor de herontwikkeling van het deelgebied. Tegelijkertijd dient er ruimte te worden gevonden voor oppervlaktewater en gemengd programma dat herontwikkeling tegen een FSI van 2-4 (Visie) mogelijk maakt. Verlaging levert naast die ruimte, ook een betere stedelijke kwaliteit doordat de huidige ruimte in het deelgebied kan worden herontwikkeld. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, ook de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
27) *	Verlies van de bufferfunctie van de verhoogde Strawinskylaan. De voorgenomen afgraving van de Strawinskylaan is in strijd met de schriftelijke toezegging van het Stadsdeelbestuur dat dit alleen mag indien de bufferfunctie hiervan wordt vervangen door een andere buffer. Het is echter hoogst onzeker dat de andere buffer: gracht er daadwerkelijk komt en als dat toch mocht gebeuren dan pas over een jaar of tien. Bovendien is aanleg afhankelijk van de bereidheid van grondeigenaren om hiervoor vrijwillig grond af te staan, wat zeer onwaarschijnlijk is.	Buurtstencil, Ernstman, Hudig, Ver. B/P, Witteveen, Friedman	De aanleg van de PI-gracht is een opgave uit de Visie. De fasering van de gracht is echter afhankelijk van de herontwikkeling van de panden. Onderzoek naar de start van de aanleg van de PI-gracht volgt in de UB-fase, waarbij ook wordt bekeken in hoeverre voldoende waterberging kan worden gerealiseerd vooruitlopend op de ontwikkeling van de Noordzone.
	Programma/ Dichtheid		
28)	Bebouwing van 96.500 m ² binnen de bouwvelop is niet mogelijk en het programma dient te worden verminderd.	Lindenbergh-Krabbendam	Het programma van 96.500 m ² is haalbaar binnen de bouwvelop. De bouwvelop heeft bouwhoogtes van 18 meter aan de Irenegrachtzijde en 42 meter hoogte aan de Strawinskylaanzijde. Deze komen voort uit de principelijn die aan de zijde van de Irenebuurt lager is gesteld dan aan de zijde van de Strawinskylaan. Binnen de bouwvelop zijn verschillende manieren mogelijk om de gebouwen vorm te geven. Afhankelijk van studies

Nota van Beantwoording Startbesluit

			<p>naar onder andere bezonning en geluidhinder kan het een gesloten blokverkaveling of een meer open vorm van verkaveling worden. Hier moet het UB een antwoord op geven.</p> <p>Uit de studie van mevr. Lindenbergh-Krabbendam komt naar voren dat een programma van 91.500 m² haalbaar is. Wij gaan echter uit van een bouwvelop tot aan de principelijn. Zoals de doorsnede op pagina 10 van de studie van Mevr. Lindenbergh-Krabbendam laat zien , kunnen er nog 3 bouwlagen aan de zijde van de Strawinskylaan worden toegevoegd om bouwvolume toe te voegen tot aan de schuin lopende hoogtelijn. Het indicatieve programma uit het SB 96.500 m² past daarin.</p>
29) *	<p>Het SB geeft een indicatief aantal van 96.500 m² bebouwing in de Noordzone, dat betekent een <u>verdubbeling</u> t.o.v. huidige programma. De geplande m² past niet in de (van principelijnen afgeleide) bouwvelop. Dit kan alleen gehaald worden door totaal volbouwen van de kavels en extreme bouwhoogte, hoger dan de in SB bijgevoegde doorsneden. Gevolgen hiervan zijn een versteende wand van 18 m. aan het water.</p>	<p>Nassenstein, Hudig, Kempe, Ernstman, Meurs</p>	<p>Dit volgt niet uit onze studies. Zie antwoord onder 28.</p>
30)	<p>Onduidelijk is waarom uitbreiding van het programma nodig is volgens het SB, dit is in ieder geval niet voorzien in de Visie.</p>	<p>Lindenbergh-Krabbendam</p>	<p>Uitbreiding van het programma in de Noordzone is voorzien in de Visie. In de Visie wordt geen specifiek programma genoemd voor dit gebied, maar er worden voorwaarden meegegeven als FSI van 2-4 en een minimum percentage wonen van 40%. De uitwerking van het programma vindt plaats in het SB en UB.</p>
31)	<p>De door Duco Adema aangegeven FSI van 2-4 is niet haalbaar met deze huidige plannen, deze bedraagt namelijk zeer waarschijnlijk minimaal 4. FSI van 2-4 is slechts haalbaar indien het geplande programma wordt verminderd.</p>	<p>Lindenbergh-Krabbendam</p>	<p>Programma in relatie tot dichtheid. De Visie geeft voor de Strawinsky noordzijde een dichtheid aan van 2 tot 4 FSI. De FSI is de verhouding van het vloeroppervlak ten opzichte van het grondoppervlak van een plan. Het grondoppervlak van Strawinsky noordzijde is 26.750 m² groot. Bij deze FSI zou derhalve maximaal 107.000 m² kunnen worden bebouwd (maal 4). Het programma in het Startbesluit van 96.500 m² blijft daarbinnen. Overigens wordt in de inspraakbijdrage van mevr. Lindenbergh-Krabbendam uitgegaan van een terreinoppervlak van 26.538 m² hetgeen bij een dichtheid van FSI 4 nog steeds een programma van 106.152 m² zou kunnen hebben.</p>
32) *	<p>Het is misleidend de geplande bebouwingsdichtheid (FSI van</p>	<p>Hudig,</p>	<p>Zie antwoord onder 33.</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

	3,99) voor te stellen als zeer veel lager dan in de rest van (toekomstig) Zuidas, terwijl die in werkelijkheid nauwelijks verschilt en veel hoger is dan het stadsbestuur ons wil doen geloven. Uit de studie van Lindenbergh-Krabbendam blijkt dat deze plannen onmogelijk te rijmen zijn met de vage toezeggingen die er zijn, aantal m ² levert een bouwdichtheid van 3,998 dus bovenin de marge, en FSI van 2 nergens is vertegenwoordigd.	Eernstman, Ver. B/P, Friedman,	De FSI van 2 tot 4 geldt als bandbreedte voor dit gebied. Deze is lager dan voor de rest van het centrum gebied van de Zuidas (variërend van 3-5 tot 4-6). Het toekomstig programma voor Strawinsky moet binnen de bandbreedte van 2-4 blijven.
	De bouwhoogte		
33)	Het idee achter de definitie van de bouwvelop is dat de nieuwe bebouwing niet hoger mag worden dan de huidige principelijn (zie bijlage 4). Beide startpunten van deze lijn zijn discutabel.	Lindenbergh-Krabbendam	In het SB is opgenomen dat de geleidelijke overgang naar de PI-buurt toegevoerd is door de denkbeeldige hoogtelijn te trekken vanaf het meest gunstige punt voor de bewoners met tuin langs Pr. Irenestraat, n.l. de schutting van de tuinen (2 m. hoogte), naar de hoogste punten (daklijnen) van de kantoorgebouwen ten zuiden van de Strawinskylaan: de principelijn (zie bijlage 4 SB). Hoe verder deze lijn de tuin in (naar het noorden) getrokken wordt naar de daklijnen van de huidige kantoorgebouwen, des te ongunstiger de lijn wordt voor de bewoners van de PI-buurt. De toekomstige bebouwing langs de PI-gracht wordt daardoor hoger. In de communicatie met de bewoners is duidelijk aangegeven dat het de hoogste punten (daklijnen) van de dichtstbijzijnde kantoorgebouwen betreft ten opzichte van de woningen in de PI-buurt.
34)	De bebouwing is niet mogelijk zonder dat de bouwvelop volledig bebouwd zal worden en daarnaast (additioneel) bebouwing van forse hoogte (ca. 80 m.) gebouwd zal worden aan beide koppen.	Lindenbergh-Krabbendam	Uit het voorbeeld van het stedenbouwkundig schema (bijlage 3) is evenwel af te leiden dat, rekening houdend met de hierboven (onder 33) genoemde principelijn, de toekomstige bebouwing grenzend aan de Irenegracht overwegend circa 18 meter (5 lagen) bedraagt en aan de Strawinskylaanzijde overwegend 42 meter (12 lagen). Op de koppen van de Strawinskylaan aan de Parnassusweg en de Beethovenstraat zijn, als markering van de overgang van Zuidas naar stad, hogere bebouwingsdelen als accent niet uitgesloten. Op deze plekken is de afstand van de mogelijke nieuwbouw tot de woningen in de PI-buurt het grootst. Bij Strawinsky noordzijde is nooit sprake van geweest van 80 m hoge

Nota van Beantwoording Startbesluit

			koppen.
35) *	<p>In het SB moet worden opgenomen dat de nieuwe bebouwing tussen de Strawinskylaan en de PI-straat niet hoger mag worden dan de huidige bebouwing.</p> <p>De indruk ontstaat dat in de nieuwe plannen een veel hogere bouwhoogte wordt toegestaan. Dit is voor bewoners van de PI-buurt een enorm nadeel. Uitzicht wordt lelijk, er ontstaat 'inkijk' en bewoners komen in de schaduw te wonen, ook ontstaat er rond hogere gebouwen turbulentie.</p> <p>Is dit incl. event. extra verhogingen zoals liftschachten, airco-installaties etc. op het dak?</p> <p>Kortom: de bouwhoogte in deze strook moet beter en anders worden omschreven dan thans in de bijlage bij het concept SB.</p>	Vetter, Ver. B/P, Friedman, Ernstman	Om aan deze bezwaren tegemoet te komen is de principelijn opgenomen. Deze wordt vastgelegd in BP. Ook eventuele installaties dienen aan deze maximale bouwhoogte te voldoen, als deze is opgenomen in BP.
36) *	<p>In het SB wordt gesproken over hoogteaccenten op de koppen van de Strawinskylaan. Er ontbreekt enige argumentatie voor deze accenten. Hoe hoog en breed zijn deze hoogte accenten?</p>	Mante, Ernstman	Zie antwoord onder 34. De precieze hoogte van deze koppen zal duidelijk worden in het UB.
37) *	<p>De berekening uit het SB gebaseerd op zogenaamde zichtlijnen stoelt op verkeerde uitgangspunten. De zichthoogte van een gem. mens is 1,70 m. (en niet 2.0 m). Bij de berekening wordt uitgegaan van het allerhoogste punt in het plangebied. Als wordt uitgegaan van het Atrium (meer voor de hand liggend) dan komt er een bouwhoogte uit ongelijk aan de huidige bebouwing en het vigerende BP.</p>	Hudig, Ernstman, Lindenbergh-Krabbendam, Overbosch	Zie antwoord onder 33. De principelijn is gebaseerd op een schuttinghoogte van 2 m. niet op de zichthoogte van de mens. Voor de Zuidzijde is uitgegaan van een gemiddelde toren: de Stibbe toren. De hoogste toren is WTC H-toren.
38)	<p>Indien het geplande bouwvolume van 96.500 m² gehaald dient te worden, zal dit kunnen leiden tot torens variërend van 60 tot ca. 110 m. Deze torens leiden tot grote overlast voor de bewoners rondom de PI-straat.</p> <p>In een tekening die circuleert op internet wordt de mogelijke hoogte van de torens weergegeven. Ook de geplande bebouwing naast het Atrium is daarin opgenomen. Dit staat niet in SB en hierover zijn bewoners niet geïnformeerd.</p>	Lindenbergh-Krabbendam	Het is onduidelijk wat de bron is van de internetsite (pagina 15 inspraakreactie mev. Lindenbergh-Krabbendam) waar op de koppen een bouwhoogte van o.a. 80 meter wordt voorgesteld. Deze tekening is in ieder geval niet van Zuidas afkomstig, want van zulke extreme kopbebouwing is hier nooit sprake geweest. Ten aanzien van de uitbreiding Atrium is op p. 5 SB opgenomen dat: <i>aan de zuidzijde van de Strawinskylaan uitbreiding van de kantoren van WTC en Atrium zal plaatsvinden. Specifiek zal het gaan om het toevoegen van</i>

Nota van Beantwoording Startbesluit

			<p><i>bebouwing bij WTC aan de noord- en oostzijde, en bij Atrium aan noord en westzijde, en plintvoorzieningen.</i></p> <p><i>Voor de bouwhoogte aan de zuidzijde wordt als uitgangspunt genomen dat de nieuwbouw passend zal zijn bij de bestaande bouw.</i></p>
39) *	Voor de bouwhoogte in de Zuidzone wordt aangegeven dat deze passend zal zijn bij de bestaande bouw, wat betekent dat?	WTC, Meurs	Dat deze bouwhoogte zal aansluiten op de bestaande bebouwing. Specifieke bouwhoogtes worden opgenomen in het UB en BP.
	Zichtlijnen en bezonning		
40) *	De toename van de bebouwing is onacceptabel vanwege zichtlijnen en schaduwwerking. Schaduwwerking en zichthinder van hoge gebouwen verslechteren het woon- en leefklimaat van omwonenden zeer aanzienlijk. Daarnaast komen de gracht en kade altijd in de schaduw te liggen.	Ver. B/P, Buurtstencil, Nassenstein, Hudig, Witteveen, Groenevelt, Ernstman	Zie onder 25. In de verkavelingsstudies en het SP zal rekening worden gehouden met een verantwoorde bezonning voor de bewoners in de PI-buurt en PI-gracht.
41)	Zijn er al lichtstudies gedaan naar de invloed van de bebouwing op de tuinen van de PI-buurt? Door welk bureau en hoe onafhankelijk zijn deze studies?	Witteveen	Nee, nog niet. Deze studies, die door dRO worden uitgevoerd, worden de komende tijd uitgevoerd zodat de resultaten meegenomen kunnen worden in het UB.
42)	In het SB ontbreekt een harde randvoorwaarde over schaduwwerking, namelijk dat de nieuwe/ uitgebreide bebouwing geen schaduw mag werpen op de huizen en tuinen van 9.00-18.00 van 21/3- 21/9. De principelijn komt daar aan tegemoet maar de gevolgen voor schaduwwerking zijn niet duidelijk uit SB.	Overbosch	De gevolgen voor schaduwwerking voor de PI-buurt komen aan bod in het UB.
43)	De gebruikte hoogte accenten op de koppen komen dichterbij de Princesseflat te liggen, dit kan zon/schaduwveranderingen tot gevolg hebben. Dit moet onderzocht worden. Als het resultaat van het stedenbouwkundig onderzoek pas in het UB bekend is dan zal er geen inspraak meer kunnen plaatshebben en wordt de flat voor een voldongen feit geplaatst.	Mante- Wagenaar	Zoals onder 41/42 vermeld, worden zon/schaduwonderzoeken, ook voor de omgeving, uitgevoerd in kader van het UB. De resultaten zullen daarin opgenomen worden. Op het UB zal ook inspraak plaatsvinden.
	Uitzicht en privacy		
44)	De geplande bebouwing tast de privacy aan door "inkijk"	Nassenstein	Door de voorwaarde van de principelijn als maximale bouwhoogte zal er

Nota van Beantwoording Startbesluit

	vanuit de hoogbouw.		t.a.v. de huidige situatie geen extra inkijk ontstaan. Daarnaast wordt de bebouwing ten opzichte van de huidige situatie opgeschoven richting de Zuidzone en komt dus verder van de PI-buurt af te liggen.
	Windhinder		
45) *	Een ca 20 m hoge, ononderbroken wand langs de PI-straat zal <u>windhinder</u> veroorzaken. Vooral omdat deze wand parallel ligt aan de heersende windrichting. Elders in de Zuidas is windhinder al een groot probleem.	Eernstman, Hudig, Ver B/P, Witteveen, Friedman,	Ook windhinder is een onderdeel van de studies die de komende tijd gedaan zullen worden om tot een UB te komen.
Groen en Openbare Ruimte			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
	Groen en openbare ruimte		
46) *	Het Speel/grasveldje tussen Strawinskyhuis en Freshfields lijkt (deels) te verdwijnen. Dit is een groot nadeel voor de buurt. Vanwege de recreatieve functie voor werkenden in de Zuidas en omwonenden (kinderen), buurtactiviteiten en groen in de buurt.	Vetter, Eernstman, Nassenstein, Buurtstencil, Overbosch, Hudig, Ver B/P, Witteveen, Friedman, Groenevelt,	Het speelveldje zal niet verdwijnen. Zoals weergegeven in het sted. schema wordt het oppervlak niet kleiner.
47) *	Het plan suggereert dat het speelveldje blijft bestaan maar er wordt ook gesproken over een uitbreiding van het busstation. De kans is groot dat de uitbreiding op deze plek zal komen, ook door het wegvallen van de bufferfunctie van de Strawinskylaan. De recreatieve functie van het speelveldje wordt hiermee vernietigd. Zelfs als dat niet zo is dan zal het karakter van het nu redelijk beschermde veldje verdwijnen, omdat al het verkeer er vlak naast zal gaan rijden.	Eernstman, Nassenstein, Hudig, Ver B/P	Nee, het speelveldje blijft. Zie antwoord onder 46.

Nota van Beantwoording Startbesluit

48)	<p>Het is een grote gotspe dat in de inleiding van het concept startbesluit op p. 2 staat: "Daarvoor is een upgrading van de openbare ruimte en verbetering van de verbindingen noodzakelijk. Er moet transformatie plaatsvinden om van een anonieme en monofunctionele omgeving naar een multifunctionele en prettige omgeving te komen die een goede aansluiting vindt op de overige ontwikkelingen in de Zuidas en de directe omgeving."</p> <p>Er wordt met de planontwikkelingen meer aansluiting gezocht met de steenmassa's van de Zuidas dan met de kleinschaligheid van onze buurt die absoluut geen anonieme omgeving is, maar een waar de bewoners elkaar kennen, groeten en helpen.</p>	Ver. B/P	<p>De aangehaalde alinea uit het SB gaat over het deelgebied Strawinsky. Het gebied aan weerszijden van de Strawinskylaan. Deze alinea gaat niet over de PI-buurt.</p> <p>Er wordt een goede stedenbouwkundige overgang gecreëerd tussen de Zuidas en de PI-buurt d.m.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - principelijn voor een geleidelijk overgang in bouwhoogte tussen de kantoren in de Zuidzone, de nieuwe bebouwing in de Noordzone en de PI-buurt. - geringe dichtheid (zie Visie) voor de nieuwe bebouwing in de Noordzone. - Aanleg Prinses Irenegracht
49)	<p>De PI-sstraat is te klein voor alle nieuwe extra voorzieningen en functies: 12-14 m MENZ-ring, 15 m. brede waterberging, A4 tracé hoofdriolering, 6 m. brede bomenrij, stadsverwarmingnet, ondergrondse huisvuilbergingen en hellingbaan voor CitizenM enz.</p>	Eernstman	<p>In het UB zal een profiel worden opgenomen voor de PI-sstraat. Voorlopig wordt ervan uitgegaan dat de PI-sstraat een profiel krijgt van 19 m. met ruimte voor auto, hoofdnetfiets, langsparkeren aan de noordzijde, bomenstrook. In dit profiel is ruimte voor alle benodigde k&l. Daarnaast zal een gracht komen van 15 m. breed. Het is de bedoeling dat de nieuwe bebouwing in de Noordzone opschuift richting de Zuidzone zodat er ruimte ontstaat voor alle hiervoor genoemde functies.</p>
50)	<p>De heer Adema gaf aan moeite te hebben met de lelijkheid en gebrek aan internationale allure van de PI-sstraat en het Parnassus-viaduct. Maar hoe moeilijk kan het zijn om het viaduct op te fleuren en aantrekkelijker te maken, met beplanting etc.? Zou u mij aan kunnen geven tot welke instantie ik mij moet wenden om begroeiing aan te brengen op de zijkanten van het Parnassus-viaduct.</p>	Hudig	<p>Voor dit soort initiatieven kunt u zich wenden tot het stadsdeel.</p>
51)	<p>Verlaging van de Strawinskylaan betekent weer vervanging van een groen strook door zeer veel bebouwing. De strook vormt de verbinding tussen Amsterdamse bos/Schinkelgebied en Beatrixpark en geldt als buffer tussen hoogbouw Zuidas en laagbouw PI-buurt.</p>	Vriend B.park	<p>Er zal een nieuwe groenstrook komen langs de Prinses Irenegracht.</p>
52)	<p>Er moet inspraak over de openbare ruimte worden</p>	Mante-	<p>De openbare ruimte van dit plangebied is onderdeel van het SB en UB. Op</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

	georganiseerd voor bewoners.	Wagenaar	deze producten vindt inspraak plaats. Daarnaast vindt er regulier klankbordgroep-overleg met bewoners plaats over o.a. dit soort punten.
	Bomen		
53) *	Door de voorgenomen verlaging van de Strawinskylaan zullen honderden bomen en struiken welke zich op het talud aan de noordzijde bevinden, verdwijnen. Hierdoor zal de luchtkwaliteit zal afnemen en het groene uitzicht als buffer tegen de versteende omgeving van de Zuidas zal verdwijnen. De kaalslag van bomen en groen in onze woonomgeving moet eens ophouden. Het is nog maar de vraag of deze afnamevoldoende wordt gecompenseerd door de voorziene beplanting van de oevers van de PI-gracht. Het stadsdeel heeft hier met haar 1001 bomenplan een aanzienlijke resultaatsverplichting.	Buurtstencil, Ver B/P, Nassenstein, Hudig, Witteveen, Friedman, Ernstman	Waar bomen worden gekapt zal in eerste instantie binnen het plangebied worden gezocht naar plaatsen waar dit kan worden gecompenseerd door nieuwe aanplant. In het ontwerp van de openbare ruimten zal veel groen (waaronder bomen) worden opgenomen, bijvoorbeeld in de nieuwe straten. Waar mogelijk zullen bomen worden geplant in de binnenruimten van gebouwen. Het compenseren van bomen is onder andere vastgelegd in de voor het gebied geldende kapverordening. Tevens is daarvoor binnen de Zuidas het groencompensatiefonds opgericht. Aangezien er in deze fase van de planontwikkeling nog geen ontwerp voor de openbare ruimte beschikbaar is kan nog niet worden gesteld waar en hoeveel bomen in het gebied geplant gaan worden.
	Water		
54) *	Het uitstel van de verbetering van de nu al kritische waterhuishouding tot na afloop van het project is onverantwoord. Terwijl er intussen enorme uitbreiding en verdichting van bebouwing plaatsvindt met een nog grotere belasting van de waterregulering.	Buurtstencil, Ernstman, Hudig, Ver B/P, Friedman	Qua fasering is het niet mogelijk om de gracht eerder aan te leggen. In de studies voor het UB wordt onderzocht of vooruitlopend op de aanleg van de gracht open, doorgaand water kan worden gerealiseerd.
55)	De PI-gracht moet alleen gerealiseerd worden als sprake is van stromend water, stilstaand water trekt algen, ongedierte en vooral muggen aan.	Vetter	Dat wordt meegenomen als 1 van de eisen voor aanleg van de gracht.
56)	De PI-gracht moet dicht tegen de bestaande woonwijken aan geprojecteerd worden, zodat deze als een buffer naar de Zuidas kan dienen.	Golsteijn	Er moet in de PI-straat als buurtontsluiting ook nog ruimte blijven voor andere functies. Daarom komt de gracht ten zuiden daarvan. Zie ook antwoord onder 49.
57)	Het realiseren van de PI-gracht heeft een keten aan consequenties tot gevolg voor buurtbewoners en andere gebruikers. Er moeten daarom serieus alternatieven worden onderzocht voor de waterbergingsproblematiek van de Zuidas, bijvoorbeeld in het centrum gebied i.p.v. de flanken of	Kemme	In de Visie is de hoofdwaterstructuur voor de Zuidas vastgelegd. Daar is gekozen voor de PI-gracht in de Noordzone.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	zelfs daar buiten.		
58) *	Over de PI-gracht bestaan nog veel onzekerheden: bijv. medewerking van enkele daar gevestigde bedrijven en hoe de Beethovenstraat wordt overgestoken. Er is geen garantie dat eigenaren aan de aanleg van de gracht gaan meewerken. Het gebied moet pas ontwikkeld worden als er meer zekerheden zijn. Want als de gracht niet doorgaat, valt de bodem onder het SB weg waar het betreft de wijzigingsplannen.	Vriend B.park, Meurs, Vetter	Zie antwoord onder 54. Het gebied kan inderdaad pas ontwikkeld worden als de eigenaren willen over gaan tot herontwikkeling. Maar onderdeel van het plan voor de herontwikkeling is de aanleg van de gracht. De ruimte voor de gracht ontstaat door de huidige kavels van de Noordzone naar het Zuiden te verschuiven.
Uitvoering			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
59)	Voor bewoners van de PI-buurt is het van essentieel belang dat zij met een alleen noodzakelijk minimum aan overlast geconfronteerd worden, dat vraagt max. inspanning om de werkzaamheden zo kort mogelijk te houden en de volgorde zodig aan te passen. Bijvoorbeeld door het naar voren halen van de PI-gracht.	BPZ	Uiteraard zal ten tijde van de bouw de overlast zo veel mogelijk worden beperkt. Helaas is naar voren halen van de PI-gracht qua fasering niet mogelijk. In kader van het UB wordt wel onderzocht of vooruitlopend op aanleg van de gracht open, doorgaand water kan worden gerealiseerd.
60) *	Er is onvoldoende bescherming tegen de te verwachten, enorme bouwoverlast voor omwonenden gedurende 10 jaar.	Buurtstencil, Hudig, Groenevelt, Ernstman	Zie antwoord onder 59.
Verkeer en vervoer			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
	Algemeen		
61)	In het SB staat dat bij het nadenken over knippen en 1-richtingsverkeer verkeerskundig moet worden nagedacht i.r.t. andere deelgebieden. Maar waarom wordt dat niet gedaan bij een besluit over gelijkvloerse kruisingen?	Fietsersbond	Dat wordt ook gedaan bij onderzoek naar gelijkvloerse kruisingen. Deze onderzoeken zijn onderdeel van het UB.
62)	Smalle straten zijn niet automatisch 'levendig'. Ze leveren wel automatisch problemen op voor de verkeersveiligheid en/of	Fietsersbond	De gevolgen en oplossingen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer zullen in het UB opgenomen worden.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	doorstroming.		
63)	Het SB houdt geen rekening met de toekomstige ontwikkelingen van het verkeer. De planvorming in het SB veroorzaakt meer verkeerstechnische problemen dan het oplost.	Golsteijn	Ook de toekomstige verkeersontwikkelingen worden meegenomen in de verkeersonderzoeken die onderdeel zijn van het UB.
64)	Ondanks het Maaiveldprincipe kent het Zuidasgebied (nu en in de toekomst) meerdere niveaus. Voor een efficiënte en veilige afwikkeling van de verschillende verkeersstromen is scheiding van de verkeersstromen noodzakelijk (zie ook Verkeereffectrapportage). Het feit dat de huidige situatie er esthetisch niet uitziet kan geen reden zijn voor het opheffen van een functioneel uitstekend werkende scheiding van de verkeersstromen die in de toekomst zelfs noodzakelijker worden door de toename van verkeer.	Golsteijn	Dit is inderdaad opgenomen in de Verkeereffectrapportage maar dan bedoeld voor de kruising met langzaamverkeer passages van het autoverkeer aan de randen van Zuidas, de op- en afritten van de A-10. Dit is een geheel andere situatie dan het centrumgebied van de Zuidas waar nog steeds het maaiveldprincipe wordt gehanteerd (ook in de Verkeereffectrapportage).
65)	De Gemeente denkt besluiten te kunnen nemen over de verlaging van de Strawinskylaan ondanks dat ze inziet dat deze tot een groot aantal problemen leidt, waaronder het ontstaan onveilige verkeerssituatie, waar nog geen oplossing voor gevonden is. Verlaging van de Strawinskylaan staat lijnrecht tegenover het bevorderen van fietsgebruik boven autogebruik. Het leidt tot een toename van het autogebruik door ouders die vanwege bezorgdheid om de veiligheid hun kinderen met de auto naar school gaan brengen.	Lindenbergh-Krabbendam, Friedman, Groenevelt	Uitgangspunt in het Startbesluit is dat voor het langzaam verkeer prioriteit wordt gegeven aan comfort en verkeersveiligheid waarbij de voetganger en fietser samen met het openbaar vervoer moet prevaleren boven het autoverkeer. Aangegeven is dat hiervoor denkbeelden zijn zoals het 'knippen' van het autoverkeer in de Strawinskylaan. Meerdere onderzoeken, die in het kader van het UB worden uitgevoerd, moeten aangeven wat de oplossingen kunnen zijn voor een zo veilig mogelijk verkeersbeeld. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
66) *	De verhoogde Strawinskylaan zorgt voor een veilige scheiding van verkeersstromen. Bij de ontwikkeling van het WTC is gekozen voor deze uitvoering om snelle en trage verkeersstromen te scheiden. Het prijsgeven van deze oplossing door verlaging is bij het gegeven van in aantal en omvang toenemend verkeer	Buurtstencil, Groenevelt, Lindhout	Wij denken dat deze functies op een goede en verkeersveilige manier te combineren zullen zijn. Dit zal duidelijk moeten worden uit de studies voor het UB. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen,

Nota van Beantwoording Startbesluit

	tegendraads en onlogisch.		wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
67)	Hoe verhoudt de toekomstvisie dat langzaam verkeer en OV prevaleren boven de auto, zich met de belangrijke kantoorfunctie van dit gebied en de noodzakelijke bereikbaarheid van de panden met auto's?	WTC	Fietsveiligheid t.a.v. oversteekbaarheid van autowegen prevaleert boven de doorstroming van autoverkeer. Maar dit hoeft elkaar niet uit te sluiten. Beide aspecten zullen een rol spelen in de afweging die gemaakt wordt voor de toekomstige situatie.
68)	'Transformatie' naar een asfaltvlakte met nog meer bussen kan geen upgrading of kwaliteit genoemd worden.	Meurs	Voor de verwachte toename van het busverkeer wordt naar een goede oplossing gekeken (in UB). Echter de totale hoeveelheid asfalt neemt niet toe.
69)	In de inleiding van het SB worden de ontwikkelingen genoemd waarvoor dit SB een kader moet vormen, om te voorkomen dat 'ingrepen dubbelop moeten worden gedaan'. Terwijl bij voorbaat ingrepen dubbel gedaan gaan worden: tram en bus naar beneden, extra bussen, fiets- en wandelpaden aanleggen, dat alles later weer verwijderen en herzien bij de def. inrichting van Strawinsky.	Meurs	Zodra het Dok klaar is, zal alleen de OV- functie die in de middenberm van de Strawinskylaan is geprojecteerd naar het zuiden van het Dok worden verplaatst. Op dat moment kan besloten worden tot een herinrichting van de Strawinskylaan.
70) *	Het is misleidend om: <ul style="list-style-type: none"> - De zesbaans Strawinskylaan met 65 m. hoge kantoorfacades gelijk te stellen aan gezellige (15 m hoge) Beethovenstraat op Koninginnedag op de getoonde beelden bij inspraakavond. - Op getoonde plaatjes de nieuwe PI-straat voor te stellen als zonnige, beboste straat met brede gracht voor rondvaartboten en lagere bebouwing dan in SB. - Om te doen alsof de verlaging van de Strawinskylaan al een uitgemaakte zaak is. 	Hudig, Ernstman	<ul style="list-style-type: none"> - De Strawinskylaan wordt geen zesbaans weg. In het toekomstig 34 m. profiel van de Strawinskylaan moet ruimte zijn voor auto's, kort parkeren, fietsers, voetgangers en bomen. Aan de Strawinskylaan kan bebouwing komen van 42 m. hoogte. - De beelden die gebruikt zijn tijdens de inspraakavond zijn referentiebeelden, zij geven een impressie van de mogelijke uitwerking van de plannen. - De verlaging van de Strawinskylaan is geen uitgemaakte zaak maar vormt wel de basis van het plan voor Strawinsky. - Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
	Wegen/bereikbaarheid/verbinding		
71) *	Verslechtering van bereikbaarheid PI-buurt voor	Ernstman,	Het voorstel om van de PI-straat een buurtontsluitingsweg te maken is

Nota van Beantwoording Startbesluit

	<p>calamiteitendiensten. Afsluiting en herinrichting van de PI-straat reduceert het aantal toegangen van de woonbuurt tot 2. Vrachtverkeer en calamiteitendiensten moeten zich voortaan door de smalle, volgeparkeerde woonstraatjes wringen. Dit leidde onlangs al tot enkele incidenten toen de brandweer zich vast reed en daardoor met vertraging bij de branden arriveerden.</p>	<p>Hudig, Ver B/P, Friedman</p>	<p>onderdeel van de studies voor het UB. De genoemde aspecten als verslechterde bereikbaarheid en toegang voor nood- en hulpdiensten zullen uiteraard bij deze onderzoeken meegenomen worden.</p>
72)	<p>Een verlaagde Strawinskylaan zal leiden tot filevorming en uitnodigen tot het benutten van de PI-buurt als sluiproute. De smalle woonstraatjes zijn totaal ongeschikt om dit verkeersaanbod op te vangen.</p>	<p>Hudig</p>	<p>Om dit te voorkomen is in het SB het voorstel opgenomen om van de PI-straat een buurtontsluitingsweg te maken. Daarbij zal dienen te worden voorkomen dat de straat als sluiproute kan worden gebruikt. Verdere uitwerking hiervan zal worden gedaan in het UB, daarin zal ook de verkeerssituatie op de Strawinskylaan meegenomen worden.</p> <p>Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.</p>
73) *	<p>Verlaging levert geen bijdrage aan verbetering van de verbindingen tussen oud Amsterdam en nieuw Amsterdam, een van de doelstellingen van Zuidas, integendeel. Van vereenvoudiging of vergemakkelijking van bestaande mobiliteit tussen Zuidas en de stad is geen sprake. De verbindingen zijn er nu in ieder geval al voor OV. Noord-Zuid verbeteren de vrije verbindingen voor fietsers en auto evenmin. De Oost-West route wordt met een lage Strawinskylaan onderbroken door oversteekplaatsen voor fietsers of houdt op te bestaan als de knip wordt aangebracht. Bovendien wordt met het plan voor een gracht langs de PI-straat die verbinding weer teniet gedaan. Alleen de zichtlijnen gaan er op vooruit. Het is teleurstellend dat men meent met dit soort argumenten de verlaging van de Strawinskylaan te kunnen verdedigen.</p>	<p>Willems, Ver. B/P, Friedman, Wichers Hoeth, Meurs</p>	<p>Het idee van deze opmerking in het SB was verduidelijking van het principe van de maaiveldstad.</p> <p>Het is de bedoeling de Strawinskylaan te verlagen en als stadsstraat herin te richten. Daarmee wordt gekozen voor een straat met gemengd gebruik. Belangrijk uitgangspunt is om langs stadsstraten een stedelijk plintprogramma en een goed voetgangersklimaat mogelijk te maken (zie Visie). De hier bedoelde verbinding moet gezien worden als het doorzetten van de kwaliteit van andere stadsstraten, als de Beethovenstraat, naar Zuidas. Om de toegang tot het gebied kwalitatief te verbeteren.</p> <p>Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.</p>

Nota van Beantwoording Startbesluit

74)	Het Beatrixpark moet van alle kanten goed en veilig bereikbaar zijn en blijven voor langzaam verkeer. Met het opheffen van de onderdoorgangen onder de drukke Beethovenstraat verslechtert de bereikbaarheid, zeker gezien de geplande intensieve bebouwing van het Beethovengebied.	Vriend B.park	Bij de onderzoeken naar o.a. de oversteekbaarheid zal ook de kruising met de Beethovenstraat meegenomen worden. Daarnaast vindt er over deze punten afstemming plaats met het project Beethoven.
75)	Kruispunten Beethovenstraat en Parnassusweg moeten qua profiel worden afgestemd op de Strawinskylaan. Op dit moment is nog weinig bekend over de manier waarop dat zal gebeuren. Hoe is de afstemming in tijd? Wanneer is de ruimtelijke verkenning gereed? Houden de profielen rekening met de hogere verkeersdruk op de Strawinskylaan als gevolg van de nieuwe functie PI-straat als buurtontsluiting.	Mante, WTC	Op deze vragen zal een antwoord komen in het UB. Bij verlaging van de Strawinskylaan zullen de koppen (Beethovenstraat en Parnassusweg), inclusief verkeersintensiteiten meegenomen worden in de onderzoeken.
76)	De plannen voor een knip of eenrichtingsverkeer moeten worden onderbouwd met een gedegen onderzoek/verkeerscirculatieplan, waarin de ontsluiting en bereikbaarheid van WTC op een goede en acceptabele wijze is geborgd.	WTC	Bij de verkeersonderzoeken voor het UB, waarin deze mogelijkheden onderzocht zullen worden, zal de bereikbaarheid van de bestaande gebouwen, waaronder WTC een belangrijk aspect zijn.
77)	Aangegeven wordt dat de parkeergarage Atrium onder de Strawinskylaan wordt aangelegd. Wij hebben zorg over de uitvoering van deze grote logistieke ingreep en onze bereikbaarheid.	WTC	Zoals aangegeven bij antwoord 14, is deze variant voor de parkeergarage één van de varianten die momenteel wordt onderzocht. Mocht dit alternatief verder uitgewerkt gaan worden dan zullen aspecten als bereikbaarheid en uitvoering daarin meegenomen worden.
	Verkeersveiligheid		
78) *	Verlaging gaat ten koste van de huidige, veilige kruisingsvrije fietsroutes. De nu bestaande doorgaande kruisingsvrije fietsroutes Oost-West en Noord-Zuid verdwijnen. De afbraak van de zes onderdoorgangen vergroot de verkeersonveiligheid voor schoolkinderen, fietsers en voetgangers in hoge mate en zal een toename verzorgen van het aantal verkeersslachtoffers. Er moet in het plan meer aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid. Men verzekert ons dat de verkeersveiligheid niet in het geding is	Buurtstencil, Vetter, Katan, Nassenstein, Willems, Mante, Mante-Wagenaar, Hudig, Fietsersbond, Ver. B/P,	Uitgangspunt in het Startbesluit is dat voor het langzaam verkeer prioriteit wordt gegeven aan comfort en verkeersveiligheid waarbij de voetganger en fietser samen met het openbaar vervoer moet prevaleren boven het autoverkeer. Meerdere onderzoeken, die in het kader van het UB worden uitgevoerd, moeten aangegeven wat de oplossingen kunnen zijn voor een zo veilig mogelijk verkeersbeeld. De komende tijd zal onderzocht worden wat de nieuwe verkeersstructuur (verlaagde Strawinskylaan/ buurtontsluitingsweg PI-straat en route hoofdnet

Nota van Beantwoording Startbesluit

	en dat naar alternatieven wordt gezocht. Maar wat is veiliger dan een tunnel?	Witteveen, Scholier, Friedman, Groenevelt, Ernstman	fiets via PI-sstraat) voor regelbaarheid kruispunten voor auto en fiets (Beethovenstraat, Parnassusweg en Minerva-as) betekent. Hierbij rekening houdend met aantal fietsbewegingen (d.m.v.fietstellingen). Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
79) *	Sinds de dood van een scholier van het Spinozalyceum is er hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid van fietsende scholieren. Hoe valt dit plan, met het toevoegen van gegarandeerde blackspots, daarmee te rijmen?	Fietsersbond, Ernstman	Zie antwoord onder 78
80)	Er zijn geen oplossingen voor de verkeersveilige tunnels voorhanden. De opvatting van de stadsdeelvoorzitter dat hij een verhoogde Strawinskylaan niet mooi vindt, mag geen rol spelen. Is een doodgereden kind mooi?!	Ver. B/P	Zie antwoord onder 78
81)	Op p. 4 SB staat dat de prioriteit bij fietsverbindingen zal liggen bij comfort en verkeersveiligheid. Dit is in tegenspraak met de wens om te verlagen. Ook het prevaleren van langzaam verkeer boven auto is makkelijker gezegd dan gedaan. Er zijn namelijk ook eisen voor doorstroming van het vele autoverkeer en die gaan bij deze intensiteiten niet samen met een voor fietsers aangename verkeersregeling. Wij zijn blij dat deze zinnen er in staan, maar zonder toelichting hoe dat bereikt kan worden, is het eerlijker om ze weg te laten.	Fietsersbond.	Op dit moment is deze toelichting nog niet opgenomen, dit moet duidelijk worden uit de onderzoeken voor het UB. In het SB zijn de uitgangspunten opgenomen, die verder uitgewerkt zullen worden in het UB.
82) *	Door de verlaging komen alle verkeersstromen (fiets, voetganger, bus, tram en auto) bij elkaar en zullen elkaar kruisen. Het fietsverkeer zal alleen maar gaan toenemen. Dit zal de behoefte aan verkeersveilige kruisingen juist groter maken. In de huidige situatie is al niet goed nagedacht over	Nassenstein, Ernstman	In de onderzoeken die gedaan zullen worden (zie ook antwoord onder 78) zal juist aandacht besteed worden aan de toekomstige situatie. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen,

Nota van Beantwoording Startbesluit

	deze stromen mensen, hoe gaat dit worden als dat een veelvoud van het huidige aantal gaat worden?		wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
83) *	Behoud de verkeersveilige en ononderbroken fietsroutes. De oplossing met tunnels voor kruisen van de Beethovenstraat en de Parnassusweg moet gehandhaafd blijven, pas dan zal er sprake zijn dat “ <i>bij de herinrichting van de Strawinskylaan en PI-straat fietsers en voetgangers optimaal worden gefaciliteerd</i> ” (citaat SB).	Mante, Hudig, Meurs	De komende tijd zal onderzocht worden of er verkeersveilige alternatieven zijn bij een gelijkvloerse kruising. Met de onderzoeken voor het UB zal duidelijk worden op welke manier dit het beste vormgegeven kan worden. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
84)	Op p. 7 van het SB wordt de indruk gewekt dat de huidige tunnels niet verkeersveilig zouden zijn. Deze mening deel ik niet: de verkeerstunnels zijn juist zeer verkeersveilig voor kinderen en zeer comfortabel voor fietsers en bromfietzers	Vetter	Deze indruk wordt niet gewekt. Op deze pagina wordt gesproken over sociale onveiligheid van tunneltjes.
	Langzaam verkeer (Fiets en voet)		
85)	Verlaging staat haaks op het in Amsterdam generiek en in de Visie Zuidas specifiek aanvaarde beleid van prioriteit van de fiets.	Willems, Ver. B/P	Zie antwoord onder 78). Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
86)	Het verplaatsen van de Oost-West fietsverbinding naar de PI-straat vanwege de bebouwing, is onacceptabel. Om redenen van verkeersveiligheid, geluidsoverlast (brommers), alsmede vanuit logistiek oogpunt daar hierdoor het fietsverkeer verder weg van het station wordt geleid i.p.v. dichterbij.	Nassenstein	In de Visie is gekozen om het hoofdnetfiets in de PI-straat te leggen. Daarnaast zal er ook een fietspad komen in de Strawinskylaan. De toegang van het station zal een belangrijk onderdeel uitmaken van de verkeersonderzoeken in kader van het UB.
87)	De voorzieningen voor fietsers en voetgangers moeten in de tijd zo worden gepland dat eerst deze infrastructuur wordt aangelegd, zodat een ongestoorde bereikbaarheid van scholen, station en buurt gegarandeerd kan worden.	BPZ	Dit punt zal meegenomen worden in het UB.
88) *	Op p. 5 wordt het profiel van de Mahlerlaan genoemd als referentie. Dit is een verschrikkelijk slecht voorbeeld, omdat dit gaat om een grote plak asfalt voor auto's met maar 1,80 ruimte voor fietsers. Dit bewijst een achterhaalde mentaliteit	Fietsersbond, Meurs	De Mahlerlaan is als referentie gebruikt om de breedte van het profiel vergelijkbaar te maken, niet om de indeling van het profiel.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	ten aanzien van automobilisten, aangezien meer Amsterdammers de fiets nemen dan de auto.		
89)	Op p. 7 SB wordt de toevoeging van fietsers en voetgangers aan de straat gezien als opwaardering tot stadstaat. Wat deze functies echter vinden van deze afwaardering staat nergens. Een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van deze fietsroute is namelijk dat het langs een groen talud gaat. Wij zijn het dan ook volstrekt met de heer Adema oneens die het groene talud als 'loze ruimte' betitelde.	Fietsersbond	Het hoofdnetfiets komt in de PI-sstraat, deze route komt langs de PI-gracht met groenstrook te liggen. Zie ook antwoord onder 86.
90)	In het SB wordt gesproken over langzaamverkeersbruggen over de PI-gracht, waar komen die?	Fietsersbond	Over de PI-gracht, in het verlengde van de Minerva-as. Zie ook het sted. schema.
91)	Handtekeningen-actie onder het tunneltje heeft in 1 dag 1200 handtekeningen opgeleverd tegen sluiting van de tunneltjes. Deze handtekeningen worden aangeboden aan de Gemeenteraad.	Fietsersbond	Het gemeentebestuur zal de resultaten van de handtekeningenactie meenemen in haar besluit over het UB.
92) *	Verlaging gaat ten koste van de huidige gelijkvloerse toegang van het treinstation voor grote en toenemende aantallen voetgangers en fietsers. Dit betekent een enorme verslechtering t.o.v. de huidige situatie.	Willems, Nassenstein, Ver B/P, Witteveen, Friedman, Groenevelt	Zie antwoord onder 86. Aan het bestuur zal worden voorgelegd om in het UB naast een verlaagde ligging van de Strawinskylaan, de consequenties in beeld te brengen, wanneer de Strawinskylaan niet zal worden verlaagd.
93)	Opheffing van het fietspad langs de Strawinskylaan leidt tot aanzienlijke verdikking van de fietsstromen in de PI-sstraat.	Ver. B/P	In het nieuwe profiel van de Strawinskylaan komen ook fietspaden. Het hoofdnetfiets zal echter over de PI-sstraat lopen, in directe aansluiting op het hoofdnetfiets vanuit Beethoven en hoofdnetfiets in de Fred. Roeskestraat.
94)	Van de randvoorwaarden uit het Uitvoeringsbesluit Beethoven (p. 3 en 11) t.a.v. het tunneltje en verkeersregelininstallatie is niets over, net als de ongelijkvloerse kruising uit de Visie (p. 83), wat rest is een nieuwe uitvoering van een versmalde PI-sstraat oost met oversteek zonder stoplichten voor de dagelijkse 1000+ fietsers. Mocht dit idee ook gelden voor PI-sstraat west: een combinatie van fietsers en buurtbestemmingsverkeer over 1 pad, dan is dat geen goed	Mante- Wagenaar	Op p. 55/57 van het UB Beethoven is aangegeven dat <i>het kruispunt PI-sstraat - Beethovenstraat niet geregeld hoeft te worden met VRI. Dit verandert als er een koppeling komt van de fietsroute uit het Beatrixpark naar de PI-sstraat (west).</i> Voor dit UB wordt onderzoek gedaan verkeersveilige oversteekplekken, een VRI behoort tot de mogelijkheden om deze oversteek verkeersveilig te kunnen regelen. Het tunneltje zoals genoemd in UB Beethoven zal verdwijnen als de plannen voor de verlaging door gaan. De nieuwe

Nota van Beantwoording Startbesluit

	idee. Er moet een veilige oversteek Beethovenstraat geregeld worden.		aansluitingen van de fietsroutes uit Beethoven zullen in het UB opgenomen worden. Het niet duidelijk waarnaar verwezen wordt t.a.v. de Visie, daarin is niets opgenomen over ongelijkvloerse kruisigen.
95)	Bij p.6 aan de tekst toevoegen dat ook aangetakt moet worden op de rest van de Groene Zoom fietsroute.	Fietsersbond	Dat is de route ten zuiden van de RAI. Dit gaat niet over deelgebied Strawinsky. Door de fietsroute te verplaatsen naar de PI-sstraat zal aangetakt worden op hoofdnetfiets vanuit het Beatrixpark naar de Fred. Roeskestraat.
96)	Bij het onderzoek naar de doorvaarbaarheid van de PI-gracht en een brug over de Beethovenstraat zou de mogelijkheid van een onderdoorgang voor fietsers te realiseren beter bekeken moeten worden.	Mante-Wagenaar	Het uitgangspunt voor het SB is het principe van de maaiveldstad, dus er zal niet gekeken worden naar onderdoorgangen voor fietsers.
	OV		
97) *	In het SB (p. 6) staat dat bus en tram niet samen een plaats kunnen vinden in het nieuwe 34 m. profiel Strawinskylaan. Als oplossing wordt alleen de suggestie gedaan om onderzoek te doen naar verplaatsing busstation of tram elders in Zuidas. Er kan niet begonnen worden aan dit project voordat gegarandeerd is hoe het openbaar vervoer de komende 10 jaar geregeld zal zijn en de bereikbaarheid van station Zuid gewaarborgd is. Haltes van het OV direct naast het station zijn absoluut noodzakelijk.	BPZ, Witteveen, Ernstman, Hudig	Deze onderzoeken zullen uitgevoerd worden in kader van het UB. Een punt als bereikbaarheid van het station zal hiervan onderdeel zijn.
98) *	Daarnaast voorziet het plan niet in oplossingen voor uitbreiding van infrastructuur (bus, tram, taxi) om de verwachte groei van NS passagiers het hoofd te kunnen bieden.	Hudig, Ernstman	De eisen t.a.v. toenemende behoefte van de bus worden verwerkt in het UB. Uitbreiding van tram en taxi wordt pas voorzien ten aanzien van het nieuwe station Zuid.
99) *	Voor het voorlopige busstation op de verhoogde Strawinskylaan bij het Zuidplein is geen oplossing voorhanden. Komt het busstation dan weer terug op het Zuidplein?	Ver. B/P, Meurs	Nee, dat zal niet het geval zijn. Er wordt naar andere oplossingen gekeken. Zie ook reactie en antwoord onder 97)
100)	Indien de regionale bussen niet naar de zuidzijde van het	WTC	Wij gaan ervan uit dat het Dok wel doorgaat. Maar mocht dat niet zo zijn

Nota van Beantwoording Startbesluit

	station kunnen worden verplaatst, wat is dan het scenario indien er geen Dok komt? En voor de trambaan?		dan ontstaat er een nieuwe situatie. In principe is het SB dokonafhankelijk.
101)	Ik maak mij zorgen om de handhaving van tramlijn 5 tijdens de aanpassingwerkzaamheden. Als bewoner van Buitenveldert en bezoeker van de binnenstad zou ik daar sterk voor willen pleiten. En als lijn 5 dichterbij het station komt, kan dan ook gezorgd worden voor een overdekte doorgang. Hoe lang gaat de aanpassing duren?	Emanuel	Over de situatie rond lijn 5 (handhaving op de huidige locatie of event. Verplaatsing) zal meer duidelijk worden in het UB. Het handhaven van tram 5 is uitgangspunt, op Strawinskylaan of elders. Hoe lang aanpassingen gaan duren is nu nog niet duidelijk.
102)	De OV-corridor op de Strawinskylaan, waarin in 2008 nog is geïnvesteerd, is tijdelijk. Conform de Visie Zuidas 2007 en de Verkeereffectrapportage zal de Mahlerlaan de OV-corridor worden in de toekomst. Uitgangspunt moet zijn dat publieke investeringen in het OV-net en halteplaatsen zoveel mogelijk daar gedaan worden waar deze ook op langere termijn zullen worden benut. Daar onlangs aanzienlijk publieke investeringen in het OV op deze laan zijn gedaan, moeten die nu benut worden totdat ze verplaatst kunnen worden naar hun def. locaties aan de Mahlerlaan.	Golsteijn	Waarschijnlijk wordt met de Mahlerlaan de toekomstige Schönberglaan bedoeld, die net ten Noorden van het project Mahler en de ABN/AMRO komt te liggen. Het effectief benutten van de publieke investeringen is uitgangspunt bij alle plannen.
103)	Tijdens de bouw van het dok komt er een gecombineerde bus/trambaan op de Strawinskylaan. Ten alle tijden moet er sprake zijn van onbelemmerde doorgang van het autoverkeer. Onduidelijk is hoe die kan worden gerealiseerd en gegarandeerd, daar wordt ten onrechte geen aandacht aan besteed.	WTC	In de huidige situatie rijden er zowel bussen als een tram op de Strawinskylaan. Het gewenste profiel van 34 m. leidt tot een vermindering van functies. In het kader van het UB zal onderzocht worden hoe de doorstroming gegarandeerd blijft in relatie tot auto en OV-verkeer.
	Parkeren: fiets en auto		
104) *	Er ontstaat een verdere toename van parkeer-, - en verkeersdruk in aanliggende woonbuurt door verdwijnen van zo'n <u>400 parkeerplekken</u> aan de PI-straat, die niet gecompenseerd worden en door het verdwijnen van de bufferfunctie van de verhoogde Strawinskylaan. Ook de extra bebouwing zal de parkeerdruk op de PI-buurt wederom vergroten, en dus handhaving van het huidige parkeerregime des te meer noodzakelijk maken.	Buurtstencil, Eernstman, Overbosch, Hudig, Ver. B/P, Witteveen, Friedman,	Aan de zuidzijde van de PI-straat bevinden zich langs de weg en openbaar (circa) 72 parkeerplaatsen. Door het nieuwe profiel van de PI-straat en de aanleg van de PI-gracht zal het parkeren aan de zuidzijde van de PI-straat verdwijnen. Voor de nieuwbouw in de Noordzone zal een parkeeroplossing gevonden worden op de eigen kavel, met ontsluiting op de Strawinskylaan. De extra bebouwing zal de parkeerdruk op de buurt dus verlagen. Daarnaast zal de PI-straat zo worden ingericht dat die alleen kan

Nota van Beantwoording Startbesluit

			functioneren als een buurtontsluitingsweg om zo te voorkomen dat verkeer van de Zuidas in de buurt terecht komt.
105)	Het nieuwe CitizenM is stilzwijgend 4 m. over het trottoir van de PI-straat gelegd. De buurt kreeg toegezegd dat de 21 opgeheven parkeerplaatsen voor de kerk terug zouden komen. Hier lijkt weinig plaats voor te zijn.	Mante-Wagenaar	Het stadsdeel geeft aan dat een dergelijke toezegging nooit is gedaan. In het SB is echter opgenomen dat het nieuwe profiel van de PI-straat aan de noordzijde ten behoeve van buurtvoorzieningen, zoals de kerk en het nieuwe hotel, parkeerruimte beschikbaar zal zijn.
106)	Wat is het programma voor parkeren? Welke parkeernorm worden thans en in de toekomst gehanteerd?	WTC	Zoals op p. 7 SB staat vermeld: voor de zuidelijke zone wordt uitgegaan van het ingroeimodel (uitbreiding van de bebouwing leidt niet tot uitbreiding van de parkeerplaatsen) en in de noordelijke zone van de thans geldende parkeernormen: werken 1 pp per 250 m ² , wonen 1,25 pp per woning, parkeerplekken voor voorzieningen is maatwerk.
107)	Voor de Zuidzone geldt een ingroeimodel voor parkeren. Momenteel is de parkeerdruk voor WTC al hoog, door de deels publieke functie (300 openbare plaatsen) en de komst van de N/Zlijn wordt de druk op de WTC garage veel te groot. Uitbreiding van WTC met 10.000 m ² zonder extra parkeerplaatsen is uitgesloten.	WTC	Volgens de huidige parkeernormen heeft het WTC ruim voldoende plekken, ook met een uitbreiding.
108) *	Zonder uitzicht op voldoende compensatie verdwijnen er ca. 1500 honderd fietsenstallingplaatsen. Waar moeten al die honderden fietsen gestald worden die nu onder het viaduct bij het Zuidplein geparkeerd worden? Op dit moment zijn er al te weinig plaatsen.	Buurtstencil, Ver. B/P, Hudig, Witteveen, Friedman, Ernstman	Het gaat om 700 fietsparkeerplekken onder het viaduct. Voor de fietsenstallingplaatsen zal een goede oplossing moeten worden gezocht. Dit is 1 van de opgaven die de komende tijd opgepakt zal worden om in het UB hiervoor een oplossing op te kunnen nemen.
109)	Waar worden de fietsenstallingplaatsen uit het Mat. Vermeulenpad heen verplaatst? Hoe wordt voorkomen dat deze elders op maaiveld worden geplaatst?	WTC	Zie verder antwoord onder 108. De plekken zullen in het kader van het functievrij maken van de Dokzone verwijderd moeten worden.
110)	Wanneer komt er nu eens een creatieve oplossing en ruimte in de o.r. voor het stallen van fietsen. Het merendeel van de reizigers wil namelijk de fiets niet onder de grond.	Meurs	De fietsenkelder onder het Zuidplein wordt goed gebruikt. Uitbreiding van deze kelder is wel een van de te onderzoeken mogelijkheden, aangezien er op maaiveld weinig plek is.
	Onderwereld/ kabels en leidingen		
111)	Onder het punt k/l in SB wordt het woord 'traditioneel' gebruikt. Dit wijst op het bestaan van andere mogelijkheden die zeker onderzocht moeten worden. Hierdoor zouden	Mante-Wagenaar	Het k&l profiel wordt nog onderzocht, ook de wijze van aanleg maakt daar onderdeel van uit.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	mogelijk de populieren in de PI-straat oost gespaard kunnen worden.		
Geluid en lucht			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
112) *	De grote toename van het bouwvolume en bouwhoogte betekent een aanzienlijke uitbreiding van het aantal airco's, ventilatoren en luchtverversingsinstallaties. Zelf al voldoen de apparaten ieder afzonderlijk aan de voorschriften, het cumulatieve effect zorgt voor een enorme verhoging van de (nu al aanwezige) geluids- en milieuoverlast.	Eernstman, Nassenstein, Hudig, Ver. B/P, Eernstman	De ontwikkeling zal plaatsvinden binnen de geldende milieu- en geluidswetgeving.
113) *	De luchtvervuiling en geluidsoverlast zullen toenemen door het stoppen en optrekken van het gemotoriseerde verkeer bij gelijkvloerse kruisingen. En door de toename van verkeer in het algemeen.	Ver. B/P, Hudig, Witteveen, Eernstman	De ontwikkeling zal plaatsvinden binnen de geldende luchtkwaliteitswetgeving.
Sociale veiligheid			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
114) *	Op p. 7 van het SB stelt u dat "met het verdwijnen van de tunneltjes sociale onveiligheid weggenomen zal worden". De beweerde sociale onveiligheid van de onderdoorgangen is onzin. De politie kent geen enkel incident dat hiermee van doen heeft. Ik heb er ook nooit iets over horen zeggen. Omdat er altijd fietsen langskomen is er veel sociale controle. Als die fietsers gaan autorijden is die controle weg. De onderdoorgangen hebben immers veilige, horizontale zichtlijnen op maaiveldniveau. Het is dan ook onjuist om deze onderdoorgangen als tunneltjes aan te duiden (p.7 SB). In tegen stelling tot tunnels die in de toekomst misschien gegraven moeten worden omdat ze toch nodig zijn. Bent u van plan onderzoek te doen naar het gevoel van onveiligheid bij open onderdoorgangen en tunnels?	Vetter, Eernstman, Katan, Hudig, BPZ, Fietzersbond, Ver. B/P, Witteveen, Friedman, Groenevelt, Eernstman, Mante- Wagenaar, Meurs. Follender Grossfeld-	Dit is een lastig punt. Sociale veiligheid is een gevoel dat door iedereen anders ingevuld wordt. Onderdoorgangen worden over het algemeen sociaal onveiliger gevonden dan kruispunten. Er zal geen onderzoek gedaan worden naar gevoel van onveiligheid, dit is gebaseerd op ervaringen met onderdoorgangen en tunnels in de rest van de stad.

Nota van Beantwoording Startbesluit

		Hartmans van de Rijdt	
	Financieel		
	Reactie	Afzender	Toelichting/antwoord
115) *	De financiële risico's van dit SB zijn groot en de consequenties onzeker. De uitvoering is sterk afhankelijk van de plannen/wensen van de huidige eigenaren en welke condities zij kunnen bedingen in termen van bouwvolumina en erfpachtbedragen. Dit komt neer op dure concessies van ontwikkelrechten voor nog meer bouwvolume, een proces dat zich aan iedere vorm van democratische controle en inspraak onttrekt. Uit financieel oogpunt dan ook geen nut en noodzaak voor het Strawinsky project, er zijn betere investeringprojecten voor de gemeente te bedenken.	Mante, Kemme, Mante-Wagenaar, Hudig, Ver B/P, Friedman, Ernstman, Meurs	Voor dit plan zijn de financiën niet alleen afhankelijk van de herontwikkeling van de Noordzone, ook in de Zuidzone zijn uitbreidingen voorzien. De financiële verkenning geeft voor de Gemeente een positief resultaat. De ontwikkelingen worden vastgelegd in het UB en juridisch planologisch verankerd in een Bp. Op beide documenten is inspraak mogelijk.
116) *	Zeer grote kosten posten als tramlijn 5, busstation, grondverwerving, inpassing van ondergrondse infra en ingewikkelde verkeersvoorzieningen etc. zijn niet meegenomen.	Mante-Wagenaar, Ver. B/P, Friedman, Ernstman	Deze kosten zijn wel meegenomen.
117)	De financiële haalbaarheid: de nodige eigenaren van kantoorgebouwen zullen moeten worden uitgekocht. Eerst moet de financiële dekking rond zijn voordat over dit SB kan worden besloten. Er ontstaat dan een ander plan dat opnieuw moet worden voorgelegd indien er bijv. geen financiële dekking is voor de gracht. Ook moet voorkomen worden dat er financiële dekking wordt gezocht in toestaan van 40 of 50 meter hoge gebouwen direct naast de PI-gracht, waar buurtbewoners dan weer veel last van hebben.	Vetter	Het uitkopen van eigenaren is geen onderdeel van de plannen. Er zal inderdaad afgewacht worden tot de eigenaren zelf over gaan tot herontwikkeling. Het SB en te volgen UB zijn het kader waarbinnen deze herontwikkeling kan plaatsvinden. Zonder gezonde financiële dekking zal UB niet worden vastgesteld. Kosten voor de aanleg van de gracht vallen hier ook onder. De bouwhoogtes zullen in de vervolgfase worden vastgelegd in een Bp.
118)	Is het juist dat de gemeente (of het stadsdeel) bij het Strawinsky plan als gebiedsontwikkelaar optreedt en zo het gehele financiële risico draagt? Valt het plan niet in de	Kemme	Vastgoedontwikkeling (herontwikkeling/ uitbreiding) is een opgave en risico voor de betreffende vastgoedeigenaren. ZA/ gemeente realiseert de projecten in de openbare ruimte..

Nota van Beantwoording Startbesluit

	Business Case Zuidas?		
119)	Welke rentevoet is gehanteerd bij de NCW berekeningen?	Kemme	Over deze gegevens worden geen uitspraken gedaan.
120)	Dit project moet door de kwetsbaarheid van het gebied niet vanuit de exploitatie beredeneerd worden. De nadruk moet niet liggen op dat de grex positief of 0 moet zijn. Eerst het doel – kwaliteit- dan de exploitatie. Niet laten binden door te vroeg gesloten civielrechtelijke overeenkomsten en toezeggingen in dit gevoelige gebied. Er is behoefte aan extra toezicht op wethouder, ambtenaar en de NV Zuidas. De gemeente zou een objectieve derde burgervertegenwoordiger met internationaal vertrouwen toe kunnen laten bij financieel-juridisch kabinet overleg om kwaliteit te waarborgen die nu niet gewaarborgd is.	Van Mourik	Bij de totstandkoming van de plannen is uitgegaan van de kwaliteit voor Zuidas zoals die in de Visie is vastgelegd. Op basis daarvan is het programma doorgerekend en het resultaat was een positief saldo.
121)	Moet een eventuele nieuwe parkeergarage voor het Atrium uit het saldo gedekt worden?	Ver. B/P, Friedman	Nee dit valt onder het budget van het Dok.
Positie Eigenaren			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
122) *	De herindeling van de Noordzone is afhankelijk van de bereidheid van de eigenaren om over te gaan tot sloop/herbouw van hun kavel. Zeker Freshfields zal hier de komende 20 jaar niet aan denken en daarmee herindelen van de PI-straat en gracht blokkeren. Ook andere marktpartijen kunnen weigeren hun gebouwen aan te passen.	Mante- Wagenaar, Meurs, Golsteijn	Dit klopt. In de fasering van de plannen zal hier dan ook rekening mee worden gehouden.
123)	Er moet van het ontwikkelrecht van Breevast afgekomen worden. De directeur van Breevast wil de PI-straat niet mooier maken, dat is tot nu toe wel gebleken.	Meurs	ZA heeft niet de intentie om van het ontwikkelrecht van Breevast af te komen.
Plangrenzen			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
124)	Op dit plan moet duidelijk de grens van het grootstedelijk gebied zijn aangegeven. Inwoners van Zuideramstel hebben	Mante- Wagenaar	De plangrens ligt gelijk met de grens van het grootstedelijk gebied: ongeveer in het midden van de PI-straat. De effecten van de zon/schaduw zullen duidelijk

Nota van Beantwoording Startbesluit

	recht op een grens die door het midden van de PI-straat loopt, zodat vanuit dat punt ook de zon/schaduwberekening gemaakt worden. Duidelijk is dat op het herontwikkelingsvlakken-kaartje van een oude kaart is uitgegaan.		worden in het UB.
125)	Voor een weloverwogen planvorming voor dit gebied dient het hele tracé van de geprojecteerde PI-gracht incl. de daaromheen liggende gebieden in het SB betrokken te worden.	Golsteijn	Dat wordt gedaan in het UB.
126)	In relatie tot het integraal bezien van de consequenties voor infrastructuur merken wij op dat het Mat. Vermeulenpad geen onderdeel is van het SB. Dit hangt echter sterk samen. Deze afstemming moet daarom expliciet meegenomen worden in het stuk, bijv. in planning, infrastructureel onderzoek of borging door opname in stedenbouwkundig kaartenmateriaal.	WTC	Afstemming vindt plaats in de verschillende projectgroepen Zuidas, en in de verschillende Zuidasbrede verkeersstudies.
Omgeving			
	Reactie	Afzender	Toelichting/antwoord
127)	Op p. 6 staat vermeld dat aangetakt zal worden op de 'Ruimtelijke verkenning Beethovenstraat', dit is geen onderdeel van de stukken en kan dus ook niet bij de inspraak betrokken worden: uit de tekst verwijderen.	Meurs	In het UB worden o.r. en ontwerpen van profielen van straten in deelgebied opgenomen. Daarbij zal worden uitgegaan van de resultaten van de ruimtelijke verkenning. Dit wordt dus duidelijk in UB.
128)	Bij tekeningen van architecten voor gebouwen langs de Beethovenstraat werd uitgegaan van een Beethovenstraat op maaiveldniveau. Kennelijk zijn hierover met derden al afspraken gemaakt of toezeggingen gedaan.	Vriend B.park	Hier is uitgegaan van een wensbeeld. Wanneer er geen besluitvorming is over verlaging, dan zullen eventueel aanpassingen van de ontwerpen nodig zijn.
129)	In het SB wordt niet of nauwelijks rekening gehouden met de effecten voor de omgeving, ook de gebieden die niet in Zuidas liggen moeten worden meegenomen.	Golsteijn	Dit wordt wel gedaan. Door een goede stedenbouwkundige overgang te creëren tussen de Zuidas en met name de PI-buurt d.m.v. de principelijn en de geringe dichtheid. Onderzoeken ten behoeve van UB zullen effecten duidelijk maken.
Vervolgtraject			

Nota van Beantwoording Startbesluit

Onderzoeken (Uitvoeringsbesluit)			
	Reactie	Afzender	Toelichting/ antwoord
130)	Er zijn nog diverse onzekere punten opengelaten, zoals ontwikkeling Noordzijde, locatie Atriumgarage, doorvaarbaarheid PI-gracht, kruispunten Beethovenstraat en Parnassusweg. Hier wordt nog onderzoek naar verricht. Het lijkt ons juist dat de resultaten opgenomen worden in het SB.	BPZ	Het SB vormt de eerste fase van planvorming voor een deelgebied. Het biedt randvoorwaarden en uitgangspunten voor de verdere uitwerking in het UB. De resultaten van de genoemde onderzoeken zullen dan ook in het UB opgenomen worden.
Juridisch-planologisch			
	Reactie	Afzender	Toelichting/antwoord
131) *	Er is een bestemmingsplan en een SP voor het hele gebied (RAI, Beethoven en Strawinsky) nodig omdat stedelijke verkeersbelangen, fietsers, k/l, kruising/loop Beethovenstraat, en tram en busstation deze 3 deelgebieden raken.	Mante-Wagenaar, Vriend B.park	Voor Strawinsky zal een Bp gemaakt worden, op basis van het UB. De deelgebiedoverstijgende onderwerpen worden in breder verband (onderzoeken) bekeken.
132)	Vanwege de talloze onzekerheden en nog te verwachten uitwerkingen en onderzoeken is het des te meer gewenst om niet met art. 3.10 Wro procedures aan te komen, maar een conceptontwerp Bp te presenteren.	Meurs	Zie onder 131. Er wordt dus een conceptontwerp Bp gepresenteerd. Gebruik van een art. 3.10 Wro procedure wordt echter niet uitgesloten.
Planning en fasering			
	Reactie	Afzender	Toelichting/antwoord
133)	Nu vrijwel vaststaat dat ontwikkeling van dit gebied niet op afzienbare termijn kan worden gerealiseerd, is het een verkeerde zaak de beoogde verlaging bij voorrang te doen plaatsvinden. Dit zou ook in de tijd een te grote aanslag op de leefbaarheid en verkeerskwaliteit van dit stadsdeel inhouden. Het zou verstandig zijn om de beslissing tot verlaging uit te stellen totdat de gehele situatie beter kan worden overzien.	Lindhout	Op basis van het UB kan de Gemeenteraad beslissen over de verlaging. De planning van de uitvoering van de verlaging is afhankelijk van het besluit over de verlaging en de planning van de uitvoeringswerkzaamheden in de directe omgeving.
134)	Het plan loopt stuk op de fasering omdat het geen zeker eindresultaat heeft. Als de Gemeente het gebied mooi wil maken dan zouden ze zelf strategische investeringen doen, bijv. zelf kavels opkopen en een Bp-procedure volgen. Nu is het allerminst zeker dat de ontwikkeling in de gewenste richting gaat. Wel is zeker dat bestaande positieve punten	Meurs	Dit is geen reële optie. De keuze die is gemaakt wordt gewaarborgd in het UB. Zoals ook opgenomen in het SB zal er een Bp-procedure gevolgd worden.

Nota van Beantwoording Startbesluit

	van het gebied verloren gaan.		
	Overig		
	Reactie	Afzender	Toelichting/antwoord
135) *	<p>Dit plan is schadelijk voor de volksgezondheid, met name die van kinderen. Uw plan schaadt namelijk het fietsverkeer en daarmee één van onze weinige wapens tegen de opkomende vetzucht. Ik doe mede onderzoek naar de samenhang tussen de bebouwde omgeving en beweeggedrag (www.degezondewijk.nl) en schat op basis van ons bekende kennis in dat uw plannen leiden tot een reductie van beweeggedrag de belangrijkste determinant voor het steeds sneller uit de hand lopende overgewicht- en obesitasprobleem.</p> <p>Ik hoop dat u inziet welke gezondheidsbelangen er gemoeid zijn met uw SB. Ik verzoek u uw plannen nog eens tegen het licht te houden en ernstig te heroverwegen.</p>	Katan, Van Mechelen	De plannen voor Strawinsky gaan na een verlaging uit van een nieuw fietspad in het toekomstig profiel van de Strawinskylaan en een hoofdnetfietspad in de PI-sstraat. Voor de kruisingen met overige straten zal gezocht worden naar verkeersveilige oplossingen. De verlaging van de Strawinskylaan hoeft daarmee niet ten nadele te komen van de gezondheid.
136)	Kan het amendement van mevr. van Pinxteren omtrent gebiedsregie en betrekken van verkeerskundig ontwerpers toegevoegd worden aan de lijst van amendementen die in dit project opgepakt zullen worden (p. 3 SB)?	Fietsersbond	Dit amendement heeft betrekking op de hele Zuidas en zal dus ook in breed verband opgepakt gaan worden.
137)	In het SB wordt gesproken over het Duurzaamheidsplan. Is dat beschikbaar?	Fietsersbond	Ja, dit plan is beschikbaar.