

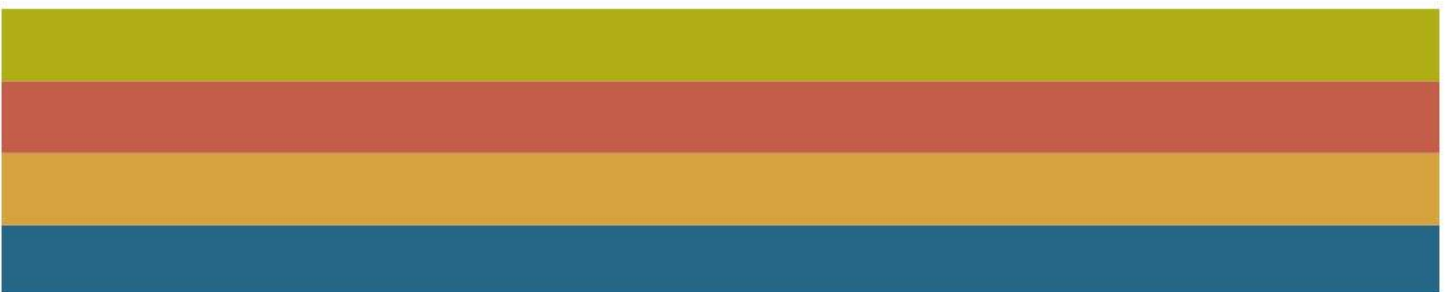


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Verdi Zuidas Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 november 2019 / projectnummer: 3382



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Amsterdam wil het gebied 'Verdi' ontwikkelen tot een woon-, werk- en recreatiegebied. Dit gebied ligt tussen de Zuidas, het Amsterdamse Bos, de Nieuwe Meer, het Olympisch Stadion en het nog te ontwikkelen Schinkelkwartier. Momenteel wordt het westelijk deel van het gebied al gebruikt als recreatiegebied en het oostelijk deel als werkgebied. Met het plan worden voorzieningen, kantoren en woningen toegevoegd, met name in het oostelijk deel. De ambities voor de herinrichting van het gebied zijn: verdichten, vergroenen en verbinden.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft een milieueffectrapport (MER) opgesteld om het milieubelang mee te wegen bij de nog op te stellen bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten in het plangebied 'Verdi'. De Commissie heeft nog niet kunnen beoordelen of het MER volledig aansluit op de te nemen besluiten in het gebied Verdi¹. De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de volledigheid en kwaliteit van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

De gemeente heeft voor de vier kwadranten van Verdi drie ambities benoemd: verdichten, verbinden en vergroenen. Verdichten met woningen en voorzieningen is de leidende ambitie voor het plan. Hiervoor zijn de alternatieven 'verdichten realistisch' met 1.500 woningen en 275.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) voor kantoren en voorzieningen en 'verdichten maximaal' met 2.000 woningen en 386.000 m² bvo voor kantoren en voorzieningen opgenomen (de alternatieven beschrijven de bestaande situatie plus de toevoeging van het project). Deze alternatieven worden aangevuld met twee varianten voor verbinden en vergroenen: randvoorwaardelijke ingrepen (die minimaal nodig zijn om de transformatie van Verdi te laten slagen) en ambitie verruimende ingrepen (die een positieve bijdrage leveren aan het behalen van de ambities) (Figuur 1).

Het alternatief 'verdichten realistisch' scoort *positiever* dan 'verdichten maximaal' op de aspecten verkeersstructuur- en afwikkeling, bereikbaarheid ov en fiets, parkeren en luchtkwaliteit. Uit het MER blijkt dat het alternatief 'verdichten realistisch' *negatiever* scoort dan 'verdichten maximaal' op de aspecten wegverkeer- en spoorweglawaai. Beide alternatieven bieden kansen voor vergroening, verduurzaming en gezondheid.

De varianten met ambitie verruimende maatregelen hebben meer negatieve effecten op bestaande gebiedssoorten, maar scoren beter op de aspecten parkeren, hittestress, sport en bewegen en ruimtelijk visuele kwaliteit dan de varianten met alleen randvoorwaardelijke ingrepen.

Het plan wordt flexibel vastgesteld, en later zullen besluiten genomen worden voor de verdere invulling. De informatie uit het MER zal ook ten grondslag liggen aan de vervolgbesluiten die nodig zijn om Verdi te realiseren.

¹ De Commissie heeft geen bestemmingsplannen of andere ruimtelijke besluiten (in ontwerp) ontvangen tijdens de advisering. De gemeenteraad dient zich daarom op het moment van besluitvorming een oordeel te vormen over het aansluiten van het MER op de besluiten. Wel heeft de Commissie opgemerkt dat er ten tijde van de advisering een (ontwerp-) besluit voor de omgevingsvergunning voor het kantorencomplex Tripolis ter visie ligt, waar het MER mede als onderlegger voor dient.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is overzichtelijk en prettig geschreven. Vooral de bijlagen geven waardevolle informatie over de effecten van de onderzochte alternatieven. **De Commissie is van oordeel dat in het MER desondanks essentiële informatie ontbreekt om over het plan Verdi als geheel te kunnen besluiten waarin het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen. Het gaat hierbij om het volgende:**

- Een monitoringssystematiek waarmee vervolgbesluiten van gedetailleerde en actuele milieu-informatie worden voorzien, en waarmee ook geborgd kan worden dat alle drie de ambities in Verdi gehaald worden.
- Inzicht in mogelijkheden om geluid van de A10 af te schermen.
- Inzicht in de effecten voor luchtkwaliteit.
- Een actuele berekening van de stikstofdepositie op al overbelaste beschermde natuurgebieden in de bouwfase en in de gebruiksfase.

De Commissie adviseert om bovenstaande informatie op te nemen in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject, waaronder de nog benodigde informatie voor de vervolgbesluiten.

	Randvoorwaardelijke ingrepen (A)	Ambiteverruimende ingrepen (B)
Vergroenen	<ul style="list-style-type: none">▪ Behoud van bestaande ecologische waarden▪ Behoud van ecologische routes▪ Kwaliteitsimpuls Sportas▪ Vergroenen van de verdichting (natuurinclusief bouwen)▪ Nieuwe entree Amsterdamse Bos▪ Verblijfsplekken langs het water voor mens, plant en dier	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbeteren van ecologische waarde (kwaliteit, verblijfsplekken langs water)▪ Verbeteren van ecologische routes (faunapassages, wandelroutes)▪ Verbeteren waterkwaliteit▪ Vergroenen oeverzone▪ Speelvoorzieningen in het groen▪ Beleving Elzenbosje vergroten▪ Vergroenen route langs Schinkel
Verbinden	<ul style="list-style-type: none">▪ Sportas als recreatieve as▪ Meer ruimte voor langzaam verkeer▪ Verbeteren bestaande routes▪ Opwaarderen entree Amsterdamse Bos▪ Voetgangersverbinding langs de Schinkel▪ Verbinding met de Oeverlanden	<ul style="list-style-type: none">▪ Conflictvrije fietsoversteek over de Amstelveenseweg▪ Parkeernorm 0,3 gemiddeld voor wonen▪ Verbeterde toegankelijkheid tot OV (nieuwe bushalte / toegang tot metrostation Amstelveenseweg)▪ Opwaarderen 'rondje Nieuwe Meer'▪ Opwaarderen routes noord- en zuidwestelijke kwadrant

Figuur 1 – Randvoorwaardelijke en ambitieverruimde ingrepen (MER, pagina 3).

Achtergrond

Verdi is een deelgebied van het gebied Zuidas Amsterdam. Voor de ontwikkeling van de Zuidas is eerder een MER opgesteld. In een later stadium is het gebied uitgebreid met onder andere het gebied Verdi. De gemeente heeft besloten voor dit deelgebied een MER op te laten stellen en aan de Commissie voor te leggen. Het MER zal dienen ter onderbouwing van nog op te stellen bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten in het plangebied Verdi.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Amsterdam – besluit over de omgevingsvergunning voor het herontwikkelen van kantorencomplex Tripolis en de bestemmingsplannen voor Verdi Zuidas. De gemeente heeft de Commissie gevraagd om te adviseren over het project-MER Verdi Zuidas d.d. 2 september 2019. In dit geval is er geen wettelijke verplichting om een MER op te stellen.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3382](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar advies toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Amsterdam.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Vervolgbesluiten en detailniveau

Het MER maakt nog niet duidelijk hoe de informatie wordt ingezet in vervolgbesluiten. Voor besluiten over bestemmingplannen en vergunningen is vaak meer detail nodig. Dit roept de vraag op of het voorliggende MER voldoet als toetsingskader voor vervolgbesluiten. Uit het eerste vervolgbesluit voor Tripolis en de bijbehorende onderzoeken blijkt dat de informatie uit het MER (en bijbehorende achtergrondrapporten) wordt aangevuld met specifiekere informatie over de desbetreffende locatie waarmee er ogenschijnlijk voldoende informatie beschikbaar is om een besluit te kunnen nemen.

De Commissie beveelt aan om in een aanvulling op het MER te beschrijven hoe de informatie uit het MER en de achtergrondrapporten ingezet wordt en aangevuld wordt voor vervolgbesluiten.

Dit is ook van belang om te kunnen borgen dat alle deelplannen in Verdi tezamen de hoge ambities voor het gebied realiseren. De Commissie geeft een voorbeeld op basis van het

vervolgbesluit voor Tripolis. Uit de beschikbare informatie² blijkt dat bij Tripolis het aantal vierkante meters bvo met 80% toeneemt en het aantal parkeerplaatsen tegelijkertijd met 25% afneemt. Er wordt sterk ingezet op de bereikbaarheid met de fiets (fietsparkeren). In hoeverre er tegelijkertijd meer ruimte komt voor langzaam verkeer (randvoorwaardelijke ingreep) of in hoeverre als gevolg van dit initiatief een conflictvrije oversteek van de Amstelveenseweg (ambitieverruimende ingreep) dichterbij komt, blijft echter buiten beeld. Daarmee is nog niet duidelijk of er al dan niet sprake is van een ongewenste vorm van afwenteling.

2.2 Bereiken ambities verbinden en vergroenen

De Commissie merkt op dat de gemeente in het MER de ambities voor vergroenen en verdichten meer handen en voeten heeft gegeven dan in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voorzien was. Toch wijst zij erop dat de hoge ambities uit de projectnota voor Verdi niet terug te zien zijn in de wijze waarop de ambities³ in het MER zijn vertaald. Ook worden de gestelde ingrepen vaak niet concreet gemaakt⁴ en zijn ze niet gespecificeerd per kwadrant. De Commissie illustreert dit aan de hand van enkele voorbeelden:

- **Vertaling ambities:** De projectnota benoemt als uitgangspunten voor de ambitie *verbinden* (onder andere) 'kiezen voor fiets en OV' en 'aanpassen parkeernorm van B-locatie naar A-locatie'⁵. Specifiek staat hierin dat de parkeernorm verlaagd wordt en dat er in het plangebied draagvlak is voor een autoluw gebied. In de randvoorwaardelijke variant is de parkeernorm binnen Verdi op 1 parkeerplaats per woning gesteld; in de 'ambitieverruimende' variant op 0,3. De oostelijke kwadranten worden aangewezen als A-locatie voor parkeren en de westelijke als B-locatie.

In de onderliggende verkeersstudie wordt echter al een gemiddeld autobezit van 0,4 – 0,5 (afhankelijk van de zone) per huishouden verwacht op basis van vigerend beleid. Voorts worden volgens het MER voor de zuidelijke kwadranten lagere normen voor fietsgebruik en fietsparkeren aangehouden (overeenkomstig de vereisten voor een B-locatie) dan in de noordelijke kwadranten.

Door een verband te leggen tussen de projectnota en de keuzes voor de verschillende kwadranten wordt duidelijker hoe de algemene ambities zijn vertaald in het MER.

- **Meetbaar maken:** Voor gezondheid worden geen concrete ambities gesteld voor speel- en sportplekken in de openbare ruimte. Alleen vermeld wordt, dat "er wordt op ingezet" (p73). Dit terwijl er wel een norm is in Amsterdam voor de oppervlakte speel- en sportruimte in de openbare ruimte. Een norm voor speel- en sportruimte verankeren in het MER maakt de ambitie meetbaar.

Voor hittestress geldt iets soortgelijks: groene daken dragen bij aan het verminderen van hittestress, maar hoe ervoor wordt gezorgd dat er groene daken komen (hoeveel en waar) is nog niet duidelijk. Dit maakt zeker voor de bebouwde omgeving in de oostelijke delen van Verdi uit, omdat de groene daken daar een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van een 'hitte-eiland'.

² Publicatie van ontwerp-besluit door Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied:

www.odnzkg.nl/mozard/!suite42.scherm1260

³ Het MER geeft ook aan dat een ambitie die voldoet aan beleid eigenlijk geen ambitie is, maar pas ambitie wordt als je er een schep bovenop doet (p. 18). Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam op onderdelen al ambitieus is.

⁴ Het 'behoud van ecologische waarden' is een voorbeeld van een concreet en meetbaar doel.

⁵ A-locatie: maximaal 1 parkeerplaats per 250m² bruto vloeroppervlak en maximaal 1 parkeerplaats per woning. B-locaties: maximaal 1 parkeerplaats per 125m² bruto vloeroppervlak.

- **Per kwadrant:** De transformatie van het Jachthavengebied en de Nieuwe Meer wordt grotendeels buiten de plannen gehouden. De opgave om de oeverzone te vergroenen is globaal gearceerd. Hoe het gebied wordt opengesteld is niet duidelijk gemaakt, terwijl dit een belangrijke pijler is voor Verdi Zuidas en een gebied waar veel winst voor vergroenen en verbinden te behalen valt. De ambitie om de oeverzone te vergroenen kan bijvoorbeeld ook in vierkante meters of percentages uitgedrukt worden.

2.3 Monitoring

Voor de monitoring geldt dat het ontbreken van gespecificeerde en meetbare doelen het moeilijk maakt om de voortgang van de ontwikkeling te kunnen monitoren. Verder is duidelijk dat er een groot verschil zit in de potentie van de verschillende kwadranten voor het realiseren van doelen. Het meest opvallend is dat voor ‘vergroenen’ het grootste deel van de ambitie te realiseren is in het Jachthavengebied, terwijl voor dit gebied geen meetbare doelen worden opgenomen.

Voor de monitoring is het belangrijk om te bedenken welke informatie verzameld gaat worden en hoe deze beoordeeld zal worden. Daarbij zal de systematiek op basis van gerealiseerde projecten steeds de nieuwe referentiesituatie aan moeten geven en daaruit kan direct blijken hoe ver de nieuwe referentiesituatie van de geambieerde stip op de horizon af zit. Ook kan de monitoring een rol spelen bij het beoordelen van een eventuele ‘uitruil’ van ambities. Onderdeel van de monitoringsystematiek zijn de ‘maatregelen achter de hand’ die ingezet worden in het geval dat bijvoorbeeld ambities niet (voldoende) gehaald worden.

De Commissie adviseert om een monitoringssystematiek op te zetten, gebaseerd op gespecificeerde en meetbare doelen en vooraf aan te geven welke thema’s gemonitord zullen worden. Ook adviseert de Commissie om maatregelen achter de hand te definiëren, waarmee bijgestuurd kan worden, als dat nodig blijkt te zijn.

2.4 Milieueffecten

Voor de milieueffecten geldt over het algemeen dat de informatie in de achtergrondrapporten rijker en genuanceerder is dan wat in het MER is geland. Hierdoor is informatie verloren gegaan die waardevol kan zijn voor vervolgbesluiten (zie paragraaf 2.2). Daarnaast wekt de effectbeoordeling de indruk dat het onderscheid tussen de varianten minimaal is, terwijl dit – blijkt op basis van achtergrondrapporten – niet altijd het geval is.

Omdat de ambities niet altijd concreet zijn (zie paragraaf 2.1) is het lastig om in te schatten wanneer een ambitie wel of niet gehaald wordt: hoe groot moet een verandering ten opzichte van de referentie zijn om als positief of negatief effect gekwalificeerd te kunnen worden? Theoretisch kan bijvoorbeeld ‘het vergroenen van verdichting’ als positief beoordeeld worden door het realiseren van één groene gevel. En stemt een reductie van 1 a 2 procent in het aandeel auto in de modal split tot tevredenheid?

In sommige gevallen is de effectbeoordeling tussen milieueffecten niet consistent (tabel 8.1 in het MER). Enkele voorbeelden:

- **Weging van significantie:** waar de modal split nauwelijks verschuift maar wel een 0/+ scoort, scoren de toenames in verkeersstructuur bij alternatieven 1A en 1B neutraal.
- **Potentieel versus berekeningen:** Bijvoorbeeld geluid wordt grondig doorgerekend, terwijl voor veel aspecten⁶ uit wordt gegaan van mogelijke positieve⁷ effecten (+ en ++) van verdichting. Verdichting biedt een kans om met die thema's aan de slag te gaan, zonder dat concreet wordt gemaakt dat deze effecten daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.
- **Afscherpende werking gebouwen:** bij wegverkeer- en spoorweglawaai en bij slaapverstoring scoren de alternatieven met een maximale verdichting beter, omdat die alternatieven zouden uitgaan van het maximaal ontwikkelen van alle bouwvlakken inclusief de gebouwen met een mogelijk geluidsafscherpende werking. Op deze basis is een doorrekening gemaakt in het akoestisch rapport. De beschrijving van de alternatieven geeft echter niet aan dat het verschil in alternatieven bestaat uit de gebouwen met een mogelijk afscherpende werking.

2.4.1 Geluid en luchtkwaliteit

De verdichtingsalternatieven met potentieel nieuwe woongebouwen zijn weergegeven op een kaart. Bij de beschrijving van de effecten van de verdichtingsvarianten op geluid en luchtkwaliteit ontbreekt deze kaart. Contourkaarten, gecombineerd met de 'verdichtingskaart', ontbreken in het MER voor geluid en luchtkwaliteit. Bijvoorbeeld bij geluid ontbreekt de contourkaart van de A10. Luchtconcentraties worden niet ruimtelijk weergegeven. Hierdoor zijn de beschrijving van de effecten van de alternatieven op geluid en luchtkwaliteit weinig inzichtelijk en de conclusies over het verschil in varianten niet goed navolgbaar.

Geluid

In het akoestisch rapport, dat als bijlage is toegevoegd aan het MER, is een groot aantal verdichtingsvarianten onderzocht. Door de afscherpende werking van de verdichting langs de A10 neemt de geluidbelasting af bij de achterliggende woongebouwen, maar is de geluidbelasting hoog bij de nieuwe (woon)gebouwen. Door het ontbreken van contourkaarten gecombineerd met de verschillende verdichtingskaarten en een blootstellingsverdeling (geluidbelasting en aantal personen) per woongebouw is niet goed inzichtelijk hoe groot deze positieve en negatieve effecten zijn, waar die zich voordoen en wat de verschillen zijn tussen de verschillende verdichtingsvarianten.

De 'gestapelde' sporthal langs de A10 heeft een geluidafscherpende werking, waardoor daarachter woningen gebouwd kunnen worden met een relatief lage geluidsbelasting. Het effect van alleen de gestapelde sporthal wordt echter niet expliciet en inzichtelijk gemaakt in het MER.

⁶ Hittestress, sport en bewegen, bodemkwaliteit, landschappelijke structuur, klimaatadaptatie, mogelijkheden voor energie, circulariteit en afvalinzameling, ongedeelde wijk en sociale veiligheid

⁷ Meer verdichting zou voor lichthinder juist negatiever (--) scoren.

In het akoestisch achtergrondrapport zijn twee schermvarianten langs de A10 onderzocht.⁸ In het MER wordt alleen een variant met lagere en kortere geluidsschermen weergegeven, waarvan wordt geconcludeerd dat deze niet veel effect heeft.⁹ De variant met hogere en langere schermen – dat volgens het achtergrondrapport wel effect sorteert – is in het MER niet opgenomen. Met deze variant zijn minder dove gevels nodig.

De Commissie beveelt aan om de contourkaarten te combineren met de verdichtingskaarten voor de verschillende varianten en de blootstellingsverdelingen weer te geven. Daarnaast adviseert ze om het effect van de gestapelde sporthallen inzichtelijk te maken en de conclusies over schermen aan te passen.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is alleen dicht langs wegen vastgesteld. De resultaten zijn alleen weergegeven als een range in luchtconcentraties langs een bepaalde weg. Hieruit wordt wel duidelijk, dat zich in het plangebied ruimtelijke verschillen in luchtconcentraties voordoen van enkele $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het beschrijven van de effecten is het dan ook van belang om de luchtconcentraties bij de (nieuwe) woningen in beeld te brengen op een kaart en de blootstellingsverdeling (luchtconcentraties en aantal personen) voor de verschillende varianten te bepalen. Geadviseerd wordt om hierbij van dezelfde woninggegevens uit te gaan als in het akoestisch onderzoek.

De luchtconcentraties blijven onder grenswaarden en ook onder de WHO advieswaarden. Maar ook onder deze grens- of advieswaarden zijn gezondheidseffecten mogelijk. Een toename van luchtconcentraties, of die nu onder of boven de grens- of advieswaarden zitten, gaat gepaard met een toename in gezondheidseffecten. Het is daarmee belangrijk om het ruimtelijk verschil in luchtkwaliteit in het plangebied en voor de verschillende alternatieven in beeld te brengen.

De Commissie adviseert de luchtkwaliteit bij woningen in het plangebied in beeld te brengen en de blootstellingsverdelingen weer te geven.

2.4.2 Verkeer

De effectbepaling voor verkeer is op enkele plekken niet consistent met de informatie in het achtergrondrapport:

- Uit de verkeersstudie blijkt dat de potentiële ontwikkelingen in Schinkelkwartier naar verwachting zullen leiden tot een aanzienlijke groei van het oost-westfietsverkeer door het gebied Verdi (7500 fietsen per etmaal in beide richtingen). Het MER stelt enerzijds dat de ontwikkeling van Schinkelkwartier beperkt extra fietsverkeer veroorzaakt (p. 40), anderzijds spreekt ze van 'een grote stroom fietsverkeer'. Het is onduidelijk welk uitgangspunt gebruikt is in het MER en hoe met het fietsverkeer uit het Schinkelkwartier is omgegaan. Figuur 4.2 in het MER geeft onvoldoende helderheid. Het is daarom niet duidelijk wat dit betekent voor de oversteekbaarheid van de Amstelveenseweg.

⁸ Bij mitigatie (6.1.4) wordt vermeld dat geluidsschermen in binnenstedelijk gebied zeer moeilijk en onwenselijk zijn en niet aanbevolen worden, terwijl deze in het akoestisch onderzoek uitgebreid onderzocht zijn en effect sorteren.

⁹ In het MER is aangegeven dat door het geluidsscherm de geluidbelasting als gevolg van het spoor zelfs met 3 dB toeneemt. Dit is echter niet het geval de geluidbelasting blijft gelijk, namelijk 51 dB (zie Akoestisch rapport, variant 1 sub B, tabel 6.3).

- Eerder in dit advies is reeds aan de orde gesteld de onduidelijkheid wat betreft ambities en parkeernormen voor autoverkeer en fietsverkeer, ook in relatie tot de keuzes in de vier deelgebieden.
- In het MER staat: *“Richting 2040 groeit het verkeer in de modellen ook, maar beperkter. In het geval van het realistische programma is er dus nog een flinke bandbreedte over voor het verkeer om zonder problemen verder te groeien” (p. 42).* Dit blijkt niet uit de achtergrondstudie voor verkeer en lijkt voor wat betreft de groeiruimte ook niet in lijn daarmee, gelet op de analyses rond de (kritieke) afwikkeling van auto- en fietsverkeer op diverse kruispunten in beide ontwikkel scenario’s. Ook stelt p. 37: *“De Amstelveenseweg verwerkt in zowel de huidige situatie als in de referentiesituatie al veel verkeer, en krijgt de extra toename van verkeer op de overige wegen er extra bij te verwerken. In de percentages is dit nauwelijks te herleiden, maar in absolute aantallen is deze stijging van het aantal motorvoertuigen significant.”*

De effectbeoordeling van verkeer is op twee punten niet goed navolgbaar:

- De verkeerstructuur en verkeersafwikkeling bij het ‘realistisch verdichten’ alternatief worden als neutraal beoordeeld. De modal split scoort in alle alternatieven licht positief. In essentie verandert er echter niet veel ten opzichte van de referentiesituatie en is de daling van het aandeel auto’s heel beperkt. De vraag is hoe deze veranderingen passen bij de, uit de ambities van het gebied afgeleide, gewenste verandering. De belangrijkste verschuiving is die tussen fiets en OV, maar is in essentie niet het nagestreefde effect.
- De verkeersstudie onderzoekt een verdere optimalisering van de verkeersafwikkeling in het gebied Verdi door onder andere omzetting van het Piet Kranenbergpad van een fietsroute naar een fiets- en autoroute. Deze optimalisering draagt bij aan een betere routing en afwikkeling op kruispunten van gemotoriseerd verkeer. Het MER kwalificeert deze oplossing als een negatief effect (-). Omdat dit idee geheel haaks staat op de ‘verbinden’- ambitie van de ontwikkeling van betreffende as tot groene as met meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen, zou een steviger oordeel (--) terecht zijn.

De Commissie adviseert de consequenties voor de ruimtelijke structuur van de verbindende fietsinfrastructuur van het oost-west fietsverkeer nader te onderzoeken. Bovendien adviseert zij de normen voor fiets- en autoparkeren per kwadrant (of per deelgebied in de kwadranten) te specificeren die in overeenstemming zijn met de ontwikkelambities van de deelgebieden binnen Verdi.

2.4.3 Natuur

Volgens het MER mag –vanwege de afstand tot Natura 2000-gebieden– worden geconcludeerd dat voor de ontwikkeling van Verdi stikstofdepositie niet aan de orde is. Een berekening op basis van het voorgeschreven (Aerius)rekeninstrument ontbreekt echter.

Het MER geeft hiermee nu niet de volledige onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden uitgesloten is. Dit wringt te meer doordat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 uitspraak heeft gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Uit de uitspraak blijkt dat activiteiten die op basis van de PAS-regelgeving geen vergunning nodig hadden, nu alsnog vergunningplichtig zijn.

Of de bouw en het gebruik van Verdi leidt tot significante gevolgen voor deze Natura 2000-gebieden, moet blijken uit de nieuwe berekening. Het is aan het bevoegd gezag om binnen de kaders van de Wet natuurbescherming tot een adequate oplossing te komen.

De Commissie adviseert om een actuele berekening van stikstofdepositie op basis van het voorgeschreven (Aerius) rekeninstrument bij het MER te voegen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Tilly Fast

prof.dr.ir. Rob van der Heijden

drs. Roeland van Kerkhoff

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

mr. Tom Smit (voorzitter)

ir. Robbert de Vries

Rob Vrolijk

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Ontwikkelplan Verdi Zuidas.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D11.2, "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen." Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad Amsterdam

Initiatiefnemer besluit

College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3382](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

