Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Beantwoording

Zienswijzen op de ontwerp Structuurvisie en planMER ZuidasDok

Colofon

Uitgegeven door
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opmaak
vijfkeerblauw (V72 | 283137)

16 augustus 2012

Inhoud

Inleiding

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen op de ontwerp Structuurvisie en planMER ZuidasDok is deze Nota van Beantwoording opgesteld. De ontwerp Structuurvisie geeft de ontwikkelingen weer die binnen het project ZuidasDok worden aangepakt. Deze worden in de ontwerp Structuurvisie beleidskeuzen genoemd. Over deze beleidskeuzen heeft de minister dan ook een Voorkeursbeslissing genomen. In de ontwerp Structuurvisie zijn ook de doorgroeimogelijkheden voor de langere termijn opgenomen. Dit wordt het ontwikkelingsperspectief genoemd. Deze ontwikkelingen kunnen in de toekomst mogelijk gerealiseerd worden.

De keuzes ten aanzien van de beleidskeuzen en het ontwikkelingsperspectief in de ontwerp Structuurvisie zijn gebaseerd op de onderzoeken die zijn weergegeven in het planMER en in de Kosten-Baten analyse. In deze onderzoeken zijn diverse alternatieven geanalyseerd op verscheidende thema's.

De Nota bestaat uit twee delen. In het eerste deel wordt antwoord gegeven op veelvoorkomende vragen en opmerkingen in de diverse zienswijzen. Dit betreft onder andere het detailniveau van het uitgevoerde onderzoek en vragen over de Kosten-Baten analyse. In het tweede deel wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen.

Feitelijke informatie

Het planMER, de ontwerp Structuurvisie en bijlagen zijn op 9 februari 2012 bekend gemaakt en hebben ter inzage gelegen van 8 maart 2012 tot en met 18 april 2012. Er zijn 59 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn ook aan de Commissie m.e.r. verstrekt. De Commissie m.e.r. heeft op 31 mei 2012 haar toetsingsadvies uitgebracht.

Hoe wordt omgegaan met de ingediende zienswijzen en hoe ziet het vervolgproces eruit?

In deze Nota van Beantwoording wordt op de diverse ingebrachte zienswijzen ingegaan. Indien de zienswijzen aanleiding geven wordt de ontwerp Structuurvisie hierop aangepast. De meeste zienswijzen gaan echter voornamelijk over het detailniveau van de ontwerp Structuurvisie en/of het planMER en over zaken die naar het oordeel van de indieners niet expliciet genoeg zijn opgenomen in de diverse onderzoeken. Deze zienswijzen worden, indien relevant, meegenomen in het vervolgproces van ZuidasDok.

Mede op basis van de zienswijzen en diverse adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, stelt de Minister van Infrastructuur en Milieu de definitieve Structuurvisie ZuidasDok vast en wordt deze aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. Conform de Wro staat tegen de vaststelling van de Structuurvisie ZuidasDok geen beroep open.

Het vervolgproces bestaat uit het opstellen van een besluitMER (dit is een gedetailleerd milieueffectrapport en het vervolg op de nu abstractere planMER voor ZuidasDok) voor de gehele ZuidasDok ontwikkeling (waarvan de verbreding van de A10 inclusief de aanpassing van de knooppunten een integraal onderdeel is), een Tracébesluit voor de A10 en bestemmingsplannen voor het station en omgeving. In dit vervolgproces wordt gedetailleerder onderzoek uitgevoerd. Hierdoor worden de milieueffecten op de directe omgeving concreet en precies in beeld gebracht. Zo zal er bijvoorbeeld op gevelniveau (voor de dichtbij staande bebouwing) geluidonderzoek verricht worden. In het vervolgproces wordt de gehele verbreding van de A10, inclusief knooppunten, onderzocht. Ook worden in dit vervolgproces mogelijke mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen, nadrukkelijk beschouwd.

In het vervolgproces zal naast de wettelijke inspraakmomenten ook voldoende gecommuniceerd worden met de verschillende belanghebbenden en geïnteresseerden.

Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 31 mei 2012 heeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) haar toetsingsadvies over het planMER ZuidasDok uitgebracht. De Commissie m.e.r. heeft bij haar toetsingsadvies alle ingebrachte zienswijzen betrokken.

De Commissie m.e.r. geeft een positief oordeel over het planMER:
'*De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming over de structuurvisie. Het MER is overzichtelijk van structuur en ruim voorzien van verhelderende tabellen en illustraties. Hoewel het vaak gaat om complexe technische en ruimtelijk-functionele materie kan met het MER goed inzicht worden in de voornaamste positieve en negatieve effecten van het voornemen en de alternatieven, onder meer op basis van de scoretabel in de samenvatting. Ook voor vervolgbesluiten geeft het MER al veel informatie en aandachtspunten voor de nadere uitwerking*' (Toetsingsadvies Commissie m.e.r., 2012: p. 1)

De Commissie m.e.r. heeft wel geconstateerd dat de informatie over enkele onderwerpen summier van aard is. Dit betreft:
- de impact op Natura 2000-gebieden;
- de trechtering tot de twee locaties voor de keersporen;
- nadere motivatie van de gekozen tunnellengte.

Ook geeft de Commissie m.e.r. enkele aanbevelingen voor de vervolgprocedure.

Aanpassingen in de Structuurvisie en het planMER

Op basis van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de ingebrachte zienswijzen is de ontwerp Structuurvisie op enkele plaatsen aangevuld. Ook is voor enkele punten informatie toegevoegd aan het planMER. Deze toevoegingen worden in de definitieve versies verwerkt en vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze aanpassingen betreffen:

Structuurvisie

- Nadere onderbouwing van de keuze voor de tunnellengte in de beleidskeuzen;
- Nadere keuze voor de keervoorziening in de beleidskeuzen voor de locatie Diemen en voor de keervoorziening in het ontwikkelingsperspectief voor de locatie langs de A2.

PlanMER

- Meer informatie over de wijze van trechtering tot de twee meest kansrijke locaties voor de keersporen voor de beleidskeuzen en het ontwikkelingsperspectief;
- Toevoeging informatie over stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Botshol en het Naardermeer.

Deel 1
Beantwoording veelvoorkomende vragen en opmerkingen

In de zienswijzen zijn over diverse thema's min of meer dezelfde vragen gesteld en/of opmerkingen gemaakt. In dit deel zijn enkele algemene passages opgenomen waarin op deze veelgestelde vragen en opmerkingen wordt ingegaan. In de beantwoording per indiener van de zienswijze wordt hier vervolgens, waar relevant, naar verwezen.

1.1 Nut en noodzaak ZuidasDok

In de ontwerp Structuurvisie en het planMER zijn nut en noodzaak voor de plannen van ZuidasDok uitgebreid toegelicht. In deze Nota van Beantwoording worden de belangrijkste elementen herhaald.

De A10-zuid is een rijksweg waar zeer veel verkeer over heen gaat. In 2011 zijn om de dagelijkse files op deze weg tegen te gaan spitsstroken gerealiseerd. Deze ingreep is voor de korte termijn een oplossing, maar uit de verkeersberekeningen blijkt dat de capaciteit van de A10-zuid in 2020 niet afdoende is om dagelijkse files te voorkomen. Uitbreiding van de A10-zuid is dus onontbeerlijk.

Station Amsterdam Zuid is het snelst groeiende station van Nederland. Dit hangt samen met de positie midden in Zuidas. Dit wordt verder versterkt door de realisatie van de Noord/Zuidlijn die zijn eindpunt bij dit station heeft. De ontwikkeling van station Amsterdam Zuid wordt echter beperkt door het ontbreken van uitbreidingsruimte: het station zit 'vast' in de infrastructuurbundel. Door het ondergronds brengen van de A10-zuid wordt de mogelijkheid gecreëerd om een hoogwaardige OV-terminal te realiseren die kan groeien tot een van de grootste stations van Nederland.

Zuidas is een gebied dat sterk in ontwikkeling is. Met de realisatie van de Flanken van Zuidas ontstaat een gemengd gebied met (internationale) kantoren, woningen en diverse voorzieningen (zoals de RAI, rechtbank, theater, etc.). Echter de Flanken van Zuidas wordt doorsneden door de huidige infrastructuurbundel: A10-zuid, spoor en metro. Het creëren van een centrumklimaat en een geheelde stad is daardoor niet mogelijk. Tevens zorgt de infrastructuurbundel, met name de A10-zuid, voor milieuhinder waardoor bijvoorbeeld woningbouw moeilijker te realiseren is (te hoge geluidbelastingen). Daarnaast sluiten in de bestaande situatie bus, trein , tram en metro ruimtelijk niet goed op elkaar aan.

Om bovenstaande problemen aan te pakken en de gestelde doelstellingen te realiseren is het noodzakelijk de infrastructuur, het station en omliggende functies binnen de infrastructuurbundel aan te pakken. Uit het planMER en de Kosten-Baten analyse blijkt dat de beleidskeuzen die vastgelegd zijn in de ontwerp Structuurvisie dit kunnen verwezenlijken.

1.2 Scope ontwerp Structuurvisie en planMER

1.2.1 Waarom ligt de focus op het Zuidasgebied?

Het doel van de nu afgesloten Verkenningsfase van ZuidasDok is om de diverse kansrijke alternatieven te onderzoeken en te trechteren tot één kansrijk alternatief. Dit kansrijke alternatief vormt de Voorkeursbeslissing van de minister van Infrastructuur en Milieu en is vastgelegd in de beleidskeuzes van de ontwerp Structuurvisie.

De beschouwde alternatieven in het planMER veroorzaken effecten in het gehele plan- en studiegebied. Het plangebied bestaat uit de ZuidasDok en de A10 inclusief de beide knooppunten. De verschillen in effecten tussen de alternatieven zijn voornamelijk in het Zuidasgebied onderscheidend. Dit is het gebied waar de infrastructuur ondergronds wordt gesitueerd (de Dokzone). In alle alternatieven wordt de A10 op dezelfde wijze ondergronds gesitueerd, maar in twee alternatieven worden de metro- en/of treinsporen ondergronds geprojecteerd. Ook is een verschillend vastgoedprogramma aanwezig (variërend van geen vastgoed in de MLT tot circa 700.000 m² vastgoed in het alternatief Dok onder de grond). In dit Zuidasgebied is dus sprake van een duidelijk verschil in ruimtelijke - en milieueffecten tussen de verschillende alternatieven.

Buiten het gebied waar de infrastructuur bij Zuidas ondergronds wordt gesitueerd, zijn de alternatieven qua ontwerp gelijk en hebben alleen door een ander vastgoedprogramma in het ZuidasDokgebied in beperkte mate verschillende effecten op de verkeersintensiteiten van de A10-zuid. De beleidskeuze (de Voorkeursbeslissing) heeft geen vastgoedprogramma in de Dokzone.

In de ontwerp Structuurvisie en het planMER is het hele plan- en studiegebied beschouwd. Alleen voor enkele thema's is op de Dokzone gefocust. Dit betreft ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

De overige milieuthema's (water, luchtkwaliteit, geluid, verkeer, etc.) zijn voor het gehele plan- en studiegebied uitgevoerd. Dit sluit ook aan bij het doel van deze fase in de planvorming: het nemen van een Voorkeursbeslissing voor één van de onderzochte alternatieven. In de vervolgfase (besluitMER, Tracébesluit en bestemmingsplannen) wordt gedetailleerd aandacht besteed aan de inpassing en de effecten op woningen, schepen, bedrijven en groenstructuren van de Voorkeursbeslissing.

In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld en/of opmerkingen gemaakt die geen betrekking hebben op het gebied of project ZuidasDok maar bijvoorbeeld op ontwikkelingen in deelgebieden gelegen in de Zuidas Flanken. Deze vragen vallen buiten de scope van de Structuurvisie ZuidasDok en hierop kan dan ook binnen dit kader niet worden gereageerd.

1.2.2 Wat is de relatie tussen de Zuidas Flanken en ZuidasDok

In veel zienswijzen is de relatie tussen de projecten in de Zuidas Flanken en het ZuidasDok benoemd.

Deze verschillende projecten hebben verschillende procedures en verschillende bevoegde gezagen. Het planMER voor ZuidasDok en het besluitMER voor de Flanken van Zuidas (2011) hebben betrekking op verschillende ontwikkelingen. In de besluitMER voor Zuidas Flanken is, ten behoeve van de vaststelling van diverse bestemmingsplannen, in 2011 gekeken naar de verdere ontwikkelmogelijkheden in de flanken met woningen, kantoren en voorzieningen. In het planMER voor ZuidasDok zijn ten behoeve van de structuurvisie, alternatieven beschouwd ten aanzien van de infrastructuurbundel en de OV-terminal. De milieueffectrapportages hebben een verschillend detailniveau passend bij het betreffende stadium van besluitvorming. Ook hebben de procedures voor beide projecten een ander bevoegd gezag. Voor de Zuidas Flanken is dit de gemeenteraad van Amsterdam. Voor ZuidasDok is dit de Minister van I&M.

Het planMER ZuidasDok gaat er vanuit dat de plannen, zoals beschreven in het MER Zuidas Flanken, volledig gerealiseerd zijn. De Zuidas Flanken zijn daarom opgenomen in de referentiesituatie.

1.2.3 Het gehanteerde abstractieniveau

In een groot aantal zienswijzen is gevraagd om nadere en meer gedetailleerde onderzoeken. Dit gaat bijvoorbeeld om de effecten op woonboten of volkstuinen. In de diverse uitgevoerde onderzoeken zijn deze effecten beschouwd, echter wel op een abstractieniveau dat voldoende is om het meest kansrijke alternatief te selecteren en vast te leggen in de beleidskeuzes in de ontwerp Structuurvisie. Het planMER (met bijbehorende onderzoeken) dient ter ondersteuning van betreffende besluitvorming.

In de ontwerp Structuurvisie zijn de beleidskeuzen globaal weergegeven. Een structuurvisie is geen uitgewerkt besluit, maar een ruimtelijk plan op hoofdlijnen, dat kaderstellend is voor vervolgplannen.

Bij een structuurvisie dient, afhankelijk van de activiteiten die worden vastgelegd, vaak een milieueffectrapport opgesteld te worden. Dit milieueffectrapport, een planMER genaamd, geeft inzicht in de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen plannen. Het is gebruikelijk dat in een planMER met meerdere alternatieven wordt gewerkt, zo ook bij het planMER ZuidasDok. Het planMER heeft het detailniveau dat nodig is voor de besluitvorming over de Structuurvisie ZuidasDok. Dit betekent dat op een globaal niveau onderzoek gedaan wordt naar de diverse milieuthema's. Dit is gebruikelijk in een planMER.

Diverse indieners van zienswijzen ervaren het als onbevredigend dat de milieueffecten nog niet op perceelniveau beschikbaar zijn. In de volgende planstudiefase (besluitMER behorend bij Tracébesluit en/of bestemmingsplannen) wordt voor veel milieuthema's gedetailleerder onderzoek verricht. Hierbij worden de milieugevolgen voor alle gebieden in de directe omgeving van de infrastructuur nauwkeurig in beeld gebracht, bijvoorbeeld de geluidbelasting op veel gevels. In dit planMER is dit nog per zone uitgevoerd. Ook worden mogelijke mitigerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, meegenomen in het onderzoek om de effecten hiervan te bekijken voor de verschillende gebieden rondom de A10.

1.2.4 Keersporen

Onderdeel van de scope van het project is het realiseren van keersporen. Dit zijn plekken waar -anders dan de naam suggereert- treinen niet fysiek keren, maar waar de trein stopt en de machinist vervolgens plaats neemt aan het andere einde van de trein. De trein kan dan in omgekeerde richting (terug) rijden. Bij de keersporen in de scope van het ZuidasDok project gaat het om keersporen voor personentreinen met machinistencabines aan voor- en achterkant van de trein.

De keersporen kunnen eventueel worden benut voor kleine werkzaamheden in de treinen, zoals schoonmaken. In de aanvullende informatie bij het planMER wordt nader ingegaan op de keersporen en de hiervoor eerder uitgevoerde onderzoeken. De Structuurvisie is naar aanleiding van de reacties aangepast en verduidelijkt in die zin dat voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid keervoorzieningen worden aangelegd. In de Structuurvisie is daarnaast met het oog op een mogelijke verdere toename van het aantal te keren treinen (naast binnenlandse treinen ook internationale hogesnelheidstreinen op station Amsterdam Zuid) een ruimtereservering voor keersporen met bijbehorende voorzieningen in de gemeente Ouder Amstel opgenomen.

1.3 Kosten en baten

1.3.1 Algemeen

De Kosten-Baten analyse (KBA) ZuidasDok beschrijft de verhouding tussen de berekende kosten en baten voor het project. In de berekeningen komen kosten en baten ongeveer gelijk uit. De totale kosten inclusief BTW, beheer en onderhoudskosten en gederfde indirecte belastingen bedragen ruim 1,5 miljard euro. Hiertegenover staat bijna 1,5 miljard aan baten (het saldo is 60 miljoen negatief). De genoemde bedragen zijn uitgedrukt als Contante Waarde in prijspeil 2011. Daarbij zijn enkele posten, ook al vertegenwoordigen ze waarde, niet in geld uitgedrukt: dit betreft de bijdrage aan het internationaal vestigingsklimaat, de robuustheid van het wegennet en effecten op natuur en milieu.

In diverse zienswijzen zijn vragen gesteld hoe de Kosten-Baten analyse tot stand is gekomen en wat de second opinion van het Centraal Planbureau (CPB) betekent voor de uitgevoerde analyse. Daarnaast zijn ook enkele meer technische vragen gesteld over het hanteren van een lange planhorizon en het kostenniveau van de openbare ruimte. In de onderstaande paragrafen wordt onder meer op deze vragen een antwoord gegeven.

1.3.2 Hoe wordt voorkomen dat kosten worden overschreden?

Voor het project ZuidasDok wordt door de opdrachtgevers Ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam een taakstellend budget beschikbaar gesteld. Partijen spannen zich gezamenlijk in om binnen dit budget de afgesproken doelstellingen te behalen. Er is gelet op de lessen die bij andere projecten zijn geleerd en er wordt extra aandacht besteed aan het beheersen van de risico's. Dit blijft topprioriteit bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Het project ZuidasDok zal worden gebouwd met gebruikelijke bouwmethodes zoals door Rijkswaterstaat goedgekeurd en die al vele malen eerder in Nederland zijn toegepast. Reeds in 2009 heeft de rijksvertegenwoordiger Van den Berg geconcludeerd dat de bouwtechnische risico's uitgebreid door deskundigen zijn bestudeerd. Zij komen tot de conclusie dat vanuit het oogpunt van bouwtechnologie sprake is van een conventioneel project met normale risico's. Het project is in de loop der jaren eenvoudiger gemaakt (minder diepe tunnels, geen stapeling, meer bouwruimte, damwanden in plaats van diepwanden, bovengrondse parkeerplaatsen en dergelijke). Bovendien wordt nu, ten opzichte van eerdere plannen, uitgegaan van een gefaseerde aanpak en daarmee van een beter te beheersen project.

Onderdeel van het project ZuidasDok is het bouwen van A10 tunnels. Deze tunnels worden op minimaal 10 meter afstand van bestaande (nieuwbouw) bebouwing gerealiseerd. De onderkant van deze tunnels ligt op circa 8 á 10 meter diepte. Genoemde maten zijn fors anders dan de Noord/Zuidlijn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van proven technology. In die zin kan worden gesteld dat het project ZuidasDok een groots project is maar niet bijzonder risicovol. Hiermee wordt een tweede 'Noord/Zuidlijn' voorkomen.

Partijen zullen vanuit hun expertise en vanuit ieders verantwoordelijkheid zich maximaal richten op het beheersen van (de risico's van) het project. Tevens wordt gezocht naar een passende aanbestedingsstrategie om onder meer te voorkomen dat de kosten hoger worden. Ten behoeve van de besluitvorming is een kostenraming opgesteld, volgens de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) en overeenkomstig de spelregels van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Milieu). De zogenaamde probabilistische raming (hierin zijn onzekerheden verwerkt, zowel voor hoeveelheden als eenheidsprijzen wordt niet met een vast bedrag maar met bandbreedtes gewerkt) waarbij de kansen op overschrijdingen worden berekend, kent een variatiecoëfficiënt van minder dan de voor MIRT-verkenningen voorgeschreven bovengrens van 25%. Deze coëfficiënt is een maat voor de trefzekerheid van de raming. De raming is getoetst door kostendeskundigen van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam en bevestigd in een onafhankelijke externe toets die is uitgevoerd door het gespecialiseerde adviesbureau Horvat en partners.

Binnen de kostenraming is een risicoreservering van ruim 20% aanwezig. Deze reservering wordt door de opdrachtgevers beschikbaar gemaakt om ofwel door preventieve maatregelen het optreden van risico's te voorkomen en/of eventuele tegenvallers op te vangen. Gedurende de planuitwerking en realisatiefase zal professioneel risicomanagement ervoor zorgen dat tijdig en adequaat ingegrepen kan worden op optredende risico's.

Ook vindt nader onderzoek plaats naar het benutten van kansen door Europese subsidiemogelijkheden te benutten en andere mogelijkheden om de kosten te verminderen en/of aanvullende opbrengsten te genereren (zoals opbrengsten uit commerciële voorzieningen bij het station).

Tot slot spreken partijen in een bestuursovereenkomst af om in het uiterste geval over te gaan tot versoberingen in het project, om daarmee kostenoverschrijdingen te vermijden. Indien onverhoopt het taakstellend budget en daarin de reeds gepleegde risicoreservering onvoldoende blijkt en ook aanvullende middelen uit subsidiemogelijkheden en/of exploitatie van aanvullende commerciële voorzieningen in het Dok onvoldoende extra middelen opleveren, dan bezien partijen gezamenlijk op welke wijze de projectscope en de daarmee samenhangende uitgaven beperkt kunnen worden. Voor het geval dat deze heroverwegingen of versoberingen onvoldoende soelaas bieden, kiezen partijen ervoor om een verdeelsleutel tussen partijen af te spreken voor het doen van extra bijdragen.

1.3.3 Waar wijkt de second opinion van het Centraal Plan Bureau af van de KBA?

Het Centraal Planbureau (CPB) komt in haar second opinion van 10 februari 2012, evenals de KBA, tot de conclusie dat de baten en kosten in evenwicht of licht positief zijn voor de verbreding van de A10, de OVT en het aanlanden van HST-shuttles. De in geld uitgedrukte baten en kosten van de ondertunneling van de A10 leiden volgens KBA en CPB tot een negatief saldo. Daartegenover staan niet in geld uitgedrukte posten, waarbij latere uitbreidbaarheid van het station en, vanuit de economische optiek, de bijdrage aan het internationale vestigingsklimaat de belangrijkste zijn. Zeker bij Zuidas zijn dit belangrijke posten die gerelateerd zijn aan het ondergronds brengen van de A10.

De posten in de KBA die het CPB significant lager inschat dan de projectorganisatie ZuidasDok betreffen de waardering van de ruimtelijke kwaliteit. Het CPB gaat ervan uit dat de vastgoedwaarde niet stijgt in de toekomst. Dit betekent dat ongeacht de groei van het inkomen per hoofd, de waardering van ruimtelijke kwaliteit gelijk zou zijn. Deze inschatting vindt de projectorganisatie ZuidasDok niet realistisch.

De KBA van de projectorganisatie is ook getoetst door een Commissie van Deskundigen. Deze toets is ook opgenomen in de KBA. Op het punt van de ruimtelijke kwaliteit heeft de commissie aangegeven de berekening voorzichtig (conservatief) te vinden, omdat doorwerking naar het omliggende gebied maar voor een beperkte straal rond de tunnel van de A10 is meegenomen. Ook de toegepaste waardebepaling van het vastgoed vindt men een voorzichtige inschatting. Op basis hiervan concludeert de projectorganisatie dat de ruimtelijke kwaliteitsbaten zoals gehanteerd door de projectorganisatie volgens de Commissie van Deskundigen in de KBA in ieder geval niet overschat zijn.

1.3.4 Wat zijn de gevolgen van het gebruiken van een lange tijdshorizon voor de flankenprojecten?

De zogeheten flanken (het Zuidasgebied rond de infrastructuurbundel) worden verder ontwikkeld met kantoren, woningen, voorzieningen en parkeerplaatsen. De verwachte levensduur van de gebouwen is, gelet op de kwaliteit van bouwen, zowel technisch als functioneel, ruimer dan 50 jaar. De waarde van deze ontwikkelingen stijgt door het ondergronds brengen van de rijksweg A10. In een KBA worden alle resultaten gepresenteerd in de vorm van Contante Waarden: kosten en baten worden voor een zeer lange periode in de tijd uitgezet. Om deze tijdreeksen naar één bedrag terug te rekenen wordt gebruik gemaakt van de voorgeschreven discontovoet van 5,5%. Hierdoor tellen bedragen die ver in de tijd geplaatst zijn steeds minder zwaar mee. Een lange(re) tijdshorizon heeft dus een beperkt (en steeds afnemend) effect op de resultaten van de KBA.

1.3.5 Wat wordt het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte?

De inrichting van de openbare ruimte is ontworpen met een kwaliteitsniveau dat past bij een internationale toplocatie zoals de Zuidas. In de kostenraming is daarom rekening gehouden met hoge kwaliteitseisen zoals deze al langer worden gehanteerd voor bijvoorbeeld Zuidplein, Mahlerplein en Mahlerlaan.

1.4 Bouwfase

In diverse zienswijzen zijn vragen gesteld over de concrete invulling van de bouwwerkzaamheden en de fasering hiervan. Hoewel concrete antwoorden op het detailniveau ontwerp Structuurvisie en planMER niet gegeven kunnen worden, is in onderstaande paragrafen getracht een en ander te verduidelijken over de aanlegfase van ZuidasDok. In de volgende planstudiefase zal gedetailleerd aandacht geschonken worden aan de effecten van deze bouwfase.

1.4.1 Waarom is een bouwfasering noodzakelijk?

Om ZuidasDok te kunnen realiseren is een grote hoeveelheid bouwwerkzaamheden nodig. Het is echter niet mogelijk om de A10 of het station voor langere tijd in gebruik te beperken, dus is een fasering in de bouw noodzakelijk. In het planMER is voor deze fasering reeds een aanzet gegeven en zijn uitgangspunten geformuleerd.

Een van de uitgangspunten is dat de impact van bouwwerkzaamheden op kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving zo veel mogelijk beperkt wordt. Door de aanleg van speciale bouwwegen kan worden voorkomen dat bouwverkeer te veel over het stedelijk wegennet van Zuidas of omliggende gebieden moet rijden en hier overlast veroorzaakt.

Er zullen echter diverse voorbereidende werkzaamheden moeten plaatsvinden om de tunnels van de A10 ook daadwerkelijk te kunnen bouwen. Bedoeld wordt het realiseren van alternatieve plaatsen voor waterberging, verleggen van kabels en leidingen, verplaatsen van fietsstallingsplaatsen etc.

1.4.2 Krijg ik last van de werkzaamheden?

De werkzaamheden worden verricht op de plaatsen waar de tunnels en de verbreding van de A10 worden gerealiseerd, het station en de stationsomgeving. Daarnaast zijn er ook andere plaatsen buiten dit gebied waar werkzaamheden nodig kunnen zijn om de bouw mogelijk te maken, zoals bouwwegen, de alternatieve plaatsen voor waterberging en fietsstallingsplaatsen. De bouwwegen worden zo veel mogelijk direct langs de te bouwen A10 tunnels geplaatst en rechtstreeks verbonden met werk- en opslagterreinen van de aannemer(s). Bouwlogistiek, bouwoverlast en bouwlawaai zijn onderwerp van nadere uitwerking omdat een belangrijk deel daarvan mede wordt bepaald door de uitvoeringsmethode, planning en fasering. In de contracten die met aannemers worden gesloten worden daarom bepalingen opgenomen die de aannemer stimuleren om hinder en overlast te beperken en daar waar nodig en mogelijk voldoende maatregelen te treffen.

1.4.3 Blijft het station en de omgeving van Zuidas bereikbaar?

Het is een ambitie van ZuidasDok dat tijdens de bouw de stad en alle modaliteiten (auto, tram, bus, fietsers, etc.) op een goede manier blijven functioneren. Tijdelijk omrijden van bijvoorbeeld fietsers en auto's is niet gedurende de hele bouwperiode uit te sluiten, maar de stad, de stationsomgeving en het station moeten zonder grote beperkingen bereikbaar en in gebruik blijven. In de contracten met aannemers zullen daarover bepalingen worden opgenomen.

1.5 Bestaande functies in de directe omgeving

1.5.1 Algemeen

In de nabijheid van de A10 liggen diverse bestaande functies. Dit betreft woningen, woonschepen, bedrijfsunits, parken, volkstuinen, sportterreinen etc. Het uitgangspunt is dat met deze bestaande functies zo veel mogelijk rekening wordt gehouden. Het is echter niet uitgesloten dat enkele van deze bestaande functies moeten verdwijnen, verplaatst of verkleind worden om de uitbreiding van de A10 mogelijk te maken. Hierbij worden bestaande geluidschermen of andere mitigerende maatregelen gehandhaafd of vervangen door andere voorzieningen met een gelijkwaardig effect. Dit betekent bijvoorbeeld dat het geluidscherm dat ter plaatse van de woonschepen gesitueerd is ook bij de realisatie van ZuidasDok meegenomen wordt (of een andere constructie met een even groot positief effect).

Veel vragen van indieners van zienswijzen gaan over de exacte milieugevolgen voor hun woning, boot, bedrijf of gebied of over de vraag of hun functie moet verdwijnen door de uitbreiding van de A10. Dergelijke gedetailleerde informatie wordt pas in de vervolgfase duidelijk, toch worden deze vragen zo goed mogelijk beantwoordt. De belanghebbenden van de bestaande functies die mogelijk aangetast worden of moeten verdwijnen in de vervolgfase (Tracébesluit en bijbehorende m.e.r.-procedure) ontvangen zo vroeg mogelijk informatie.

1.5.2 Krijg ik last van geluidhinder of luchtverontreiniging?

Bij bestaande functies, die niet hoeven te verdwijnen door de realisatie van de beleidskeuzes uit de ontwerp Structuurvisie, kunnen wel indirecte effecten optreden. Hierbij kan gedacht worden aan een hogere geluidbelasting of meer luchtverontreiniging. Bij de toename van milieuhinder geldt dat de wettelijke verplichtingen ten aanzien van milieunormen uiteraard gerespecteerd worden. In de vervolgfase wordt daarnaast ook gekeken naar eventuele mitigerende maatregelen voor plaatsen waar de milieubelasting (sterk) toeneemt.

Uit de berekeningen in het planMER blijkt dat de luchtkwaliteit in het gehele gebied (ook ter hoogte van de tunnelmonden) ruim voldoet aan de wettelijke normen. Door de uitbreiding van de A10 worden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof lokaal iets hoger (maximale toename van ongeveer 0,5 microgram per kubieke meter in een strook langs de A10, buiten de tunnel). Bij de locatie binnen circa 30 meter van de tunnelmonden is sprake van hogere concentraties, deze liggen echter wel onder de wettelijke grenswaarden. Mitigerende maatregelen bij de tunnelmonden zijn op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

Ten aanzien van geluidhinder is door de verbreding van de A10, buiten de tunnel, sprake van een toename van de geluidbelasting. In de vervolgfase wordt nader geanalyseerd in hoeverre normen worden overschreden en of en zo ja, welke extra mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn.

1.5.3 Planschade- en nadeelcompensatie

Planschade- en nadeelcompensatie is pas aan de orde in een latere planfase (Tracébesluit en/of bestemmingsplannen) als er meer informatie bekend is over de werkzaamheden en de invloed daarvan op de waarde van de bestaande functies die benadeeld worden. Deze compensatie zal conform wettelijke regelingen worden uitgevoerd. In de budgetramingen is een (standaard) opslag opgenomen voor nadeelcompensatie, verzekeringen en planschadeclaims.

Gedurende het vervolgproces zal, zodra de plannen concreet genoeg zijn, contact opgenomen worden met direct belanghebbenden en conform de regelingen die gelden voor infrastructuurprojecten van het Rijk eventuele schade en compensatie geregeld worden.

1.6 Noord/Zuidlijn en de Tram 51/Amstelveenlijn

In diverse zienswijzen is gevraagd waarom de Noord/Zuidlijn niet doorgetrokken wordt richting Schiphol en/of Amstelveen. Ook zijn er vragen over wat er gebeurt met de huidige lijn 51 en 5. Deze vragen worden in onderstaande passages uitgebreid beantwoord. Bij deze antwoorden is gebruik gemaakt van de nu beschikbare inzichten. Bij de verdere uitwerking van de plannen kunnen mogelijk nog wijzigingen optreden.

In het kader van het project Ombouw Amstelveenlijn zijn verschillende alternatieve oplossingsrichtingen onderzocht als vervanging van de huidige lijn 51 en lijn 5 die in deze vorm niet toekomstvast zijn. Uiteindelijk zijn twee alternatieven overgebleven: metro of hoogwaardige tram. In samenhang met de besluitvorming over ZuidasDok is vervolgens in februari 2012 besloten de realisatie van de metrovariant los te laten, mede vanwege de hoge kosten en is verder gewerkt aan de uitwerking van een hoogwaardige tramoplossing. Deze tram zal niet over de metrosporen rijden maar over het tramnet. De Amstelveenboog die het tramspoor met het metrospoor verbindt is daarom na de ingebruikname van de nieuwe Amstelveenlijn niet meer nodig.

De nieuwe hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen zal waarschijnlijk een halte krijgen op het dak van de toekomstige zuidelijke A10 tunnel, direct nabij de trein en metroperrons en het busstation van station Zuid. Hiermee ontstaat een compacte overstap tussen trein, metro, bus en tram.

Het project Noord/Zuidlijn realiseert momenteel op het noordelijke metroperron een enkelsporig eindpunt op station Amsterdam Zuid. Er is daarmee één zijde van een metroperron beschikbaar voor reizigers die op station Amsterdam Zuid willen in- en uitstappen. Aan de andere zijde van het noordelijke perron stoppen de Ringlijn 50 en de sneltram 51 naar Amstelveen.

Met de nieuwe hoogwaardige tramverbinding komt op het zuidelijke metroperron een perronspoor beschikbaar voor de Noord/Zuidlijn. Dankzij het project ZuidasDok ontstaat de mogelijkheid om een volwaardig dubbelsporig eindpunt van de Noord/Zuidlijn te realiseren, hierdoor kunnen grotere groepen passagiers gebruik maken van de Noord/Zuidlijn. De perrons komen tussen de Minerva-as en Parnassusweg te liggen en worden voorzien van perronkappen. Tevens wordt voor de metro een uitgang aan de Parnassusweg gerealiseerd. Dit zorgt voor een kortere looproute naar de VU.

Het blijft mogelijk om de Noord/Zuidlijn in de toekomst door te trekken naar Amstelveen. Deze doortrekking kan als onderdeel van een doorfasering van het dok dan wel als op zich zelf staand project worden uitgevoerd. In beide gevallen is een nieuwe boog onderlangs (onder de sporen en de zuidelijke A10 tunnel of bovenlangs (over de treinsporen) noodzakelijk samen met nieuwe metroperrons ter plaatse van station Amsterdam Zuid en halte VU/De Boelelaan. De bestaande Amstelveenlijntunnel is daarvoor niet geschikt.

Ook is in diverse zienswijzen gesproken over een mogelijke doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Dit is bij de huidige besluitvorming niet aan de orde. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt echter niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in de Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metrosporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft.

In het kader van het rijksprogramma SMASH (Structuurvisie Metropoolregio Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) doet de minister een feitenonderzoek naar eventuele problemen en opgaven rond de OV-corridor Schiphol – Zuidas om de rijksambities in dit gebied waar te maken. Hierbij wordt ook gekeken naar de doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Op basis van dit feitenonderzoek wil de minister kijken of een nadere uitwerking nuttig en noodzakelijk is.

1.7 Langzaam verkeer routes

De ontwerp Structuurvisie en het planMER hebben aandacht besteed aan langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Veel vragen in de zienswijzen gaan over routes voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld bij de Minerva-as. De routes zijn op hoofdlijnen wel bekend, maar worden in het vervolg nog nader uitgewerkt. In de onderstaande paragrafen wordt op deze fietsroutes, het voetgangersnetwerk, de passage van de Minerva-as en de toegang van de OV-terminal nader ingegaan. Hierbij zijn de huidige inzichten weergegeven, deze kunnen in de uitwerking van het ontwerp

1.7.1 Algemeen

Door het realiseren van ZuidasDok worden de verbindingen voor langzaam verkeer verbeterd. De barrièrewerking tussen noord en zuid wordt sterk verminderd. De breedte van het dijklichaam van A10, spoor en tram/metro wordt in het centrum van de Zuidas door de ondertunneling van de A10 verminderd van circa 130 naar circa 75 meter. Er ontstaat bovenop de vrijkomende ruimte (op de tunnels) plek om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. Dit is ook nodig omdat het steeds drukker zal worden rondom het station Amsterdam Zuid. Naast het aantal reizigers zullen er in de loop van de tijd ook meer bewoners en werkers bijkomen. De voordelen voor de langzaam verkeersverbindingen zijn:

- er ruimte wordt gecreëerd voor het stallen van een groot aantal fietsen; dit is nodig omdat veel fietsers gebruik zullen maken van het station
- verbetering van de sociale veiligheid door kortere passages voor fietsers en voetgangers bij de viaducten in de Parnassusweg en de Beethovenstraat
- extra langzaam verkeer verbinding onder de wegen en sporen door, ter hoogte van het Beatrixpark

1.7.2 Blijven huidige fietsroutes bestaan en hoe zien nieuwe routes er uit?

In oost-westrichting is de fietsverbinding tussen de Amstel en De Nieuwe Meer/Schinkel essentieel. Deze route ligt momenteel langs de Strawinskylaan. Door het ondergronds brengen van de A10 in de Dokzone kan een keuze voor fietsers worden aangeboden. Fietsers die een snelle doorgaande route willen rijden kunnen gebruik blijven maken van de route over de Strawinskylaan. Fietsers die de bestemming Zuidas, en vooral het station Amsterdam Zuid met stallingvoorzieningen kunnen de route over de A10 tunnel noordzijde nemen. Op de tunnel kan een aantrekkelijke fietsroute gemaakt worden die aangesloten wordt op de reeds aanwezige route in het Beatrixpark en op de route in de Fred. Roeskestraat via de zuidzijde van het gerechtsgebouw. De route loopt aan de oostzijde via de RAI (zuidzijde) en Kop Zuidas naar de Amstel. Aan de westzijde sluit de route via het IJsbaanpad aan op de sluizen bij de Schinkel.

In de noord-zuidrichting worden Oud-Zuid en Buitenveldert beter met elkaar verbonden door ter plaatse van de oostelijke tunnelmonden van de A10 een fiets/voetroute te maken. Deze route loopt via Vivaldi/Ravel, het Beatrixpark langs de RAI en de Herman Heijermansweg naar het Muzenplein. Deze verbinding is van groot belang voor een betere aansluiting van het zuidelijk deel van de stad. De Beethovenstraat en de Europaboulevard zijn aan de oostzijde van Zuidas momenteel de enige noord-zuidverbindingen. Deze liggen echter ruim één kilometer uit elkaar. Een betere verbinding tussen de stedelijke gebieden resulteert in frequenter gebruik van de openbare ruimte en de daaraan gelegen voorzieningen. Bewoners en werkers aan weerskanten van de infrastructuur hebben door deze extra passage ook een beter bereikbaar Beatrixpark.

1.7.3 Blijft station Amsterdam Zuid goed bereikbaar voor voetgangers?

Een uitbreiding van het voetgangersnetwerk zorgt ervoor dat het station Amsterdam Zuid optimaal bereikbaar wordt. Dit kan ook omdat in het Zuidasgebied het ondergronds brengen van de A10 daartoe de ruimte schept. Het station Amsterdam Zuid wordt daarmee vanuit alle richtingen goed te voet bereikbaar.

1.7.4 Wordt de OV-terminal beter toegankelijk?

Het realiseren van een tweede stationsentree aan de kant van de Parnassusweg is noodzakelijk om de groei aan reizigers aan te kunnen. De huidige Minerva-as wordt anders onverantwoord druk.

De huidige trapopgangen naar het treinperron bij de Parnassusweg (oostzijde) worden verbeterd en trapopgangen voor de nieuwe metroperrons worden toegevoegd. Een eventuele stationstoegang aan de anderezijde van de Parnassusweg wordt nader onderzocht in de volgende planfase (besluitMER, Tracébesluit en bestemmingsplannen). Een dergelijke stationstoegang aan de andere zijde van de Parnassusweg voorkomt voor veel reizigers een lastige oversteek over de Parnassusweg, maar het bouwen van een dergelijke stationstoegang is complex en kostbaar. Zo liggen de bestaande viaducten van trein en metro ongunstig en deze moeten worden ingrijpend aangepast worden om een dergelijk verplaatste toegang mogelijk te maken.

1.7.5 Passage Minerva-as bij het station Amsterdam Zuid

De doorgang in het station tussen het Zuidplein en Mahlerplein wordt ruimer gemaakt. Diverse van de nog aanwezige voorzieningen zoals winkels worden verplaatst naar een locatie buiten de passage. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de OV-gebruikers. Aan de oostzijde komt een verbinding tussen Zuidplein en Mahlerplein.

Deel 2
Ingediende zienswijzen

Zienswijze 1

1. *De Ringspoorweg werd voorgesteld in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) Amsterdam uit 1936. Dit AUP is bij de invoering van de WRO in 1976 aangewezen als bestemmingsplan. In Amsterdam worden bestemmingsplannen nooit herzien, ze worden bovenop elkaar gelegd of gedeeltelijk herzien.*

Reactie 1
In Amsterdam wordt de in de Wet ruimtelijke ordening voorgeschreven wijze voor de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen gehanteerd.

2. *Station Amsterdam is geen TERMINAL, eindstation.*

Reactie 2
Onderscheid wordt gemaakt tussen het trein/metrostation en de Openbaar Vervoer Terminal. Onder de Openbaar Vervoer Terminal, de term zoals die in de ontwerp Structuurvisie wordt gehanteerd, is het trein/metrostation inbegrepen, maar ook andere zogeheten modaliteiten zoals busstation, tramhaltes, fietsstallingsplaatsen, kiss & ride voorzieningen etcetera. Station Amsterdam Zuid is alles behalve een eindstation omdat nagenoeg alle modaliteiten doorgaand zijn. “Terminal” in de internationale betekenis van het woord is daarom wellicht wat verwarrend.

3. *Een keervoorziening is niet nodig.*

Reactie 3
Afhankelijk van de lijnvoering moeten treindiensten op enig moment kunnen “keren” (bij “keren” neemt de machinist aan de andere kant van de trein plaats om terug te rijden). Deze handeling kost de nodige tijd en is derhalve niet geschikt om uit te voeren in een stationsgebied. Omdat bij perrons van doorgaande stations rijrichtingen zijn bepaald moet buiten het station een “omkeerbeweging” worden gemaakt. Vaak wordt op die plaats ook nog gebruik gemaakt van de mogelijkheid om treinstellen schoon te maken en kleine reparaties te verrichten. In geval van de Hogesnelheidslijn is het van belang dat de trein kort na het station Amsterdam Zuid kan “keren” en in tegenovergestelde richting terug kan rijden.

4. *Voor een hoorzitting in Amsterdam wordt indiener van de zienswijze gaarne uitgenodigd.*

Reactie 4
In deze fase van besluitvorming wordt geen hoorzitting georganiseerd. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de vervolgprocedure van de Structuurvisie.

Zienswijze 2

1. *Binnen het plangebied, waarop deze Structuurvisie betrekking heeft, ligt een 40 bar regionale aardgastransportleiding van de Gasunie. Indien in de nabijheid (40 meter ter weerszijden van de leidingen) van de leidingen van de Gasunie ontwikkelingen of activiteiten plaatsvinden, kunnen deze schadelijk zijn voor een veilige ligging van de leiding.*
   De Gasunie verzoekt daarom vroegtijdig in het proces contact op te nemen met de tracébeheerder ter plaatse teneinde een technisch advies uit te kunnen brengen.

Reactie 1

In de vervolgprocedure voor ZuidasDok (Tracébesluit en bestemmingsplannen) wordt vroegtijdig contact gezocht met de N.V. Nederlandse Gasunie om raakvlakken met de aanwezige hoge druk aardgasleidingen op een juiste wijze mee te nemen.

2. *Gasunie adviseert om binnen de Structuurvisie melding te maken van de aanwezigheid van een hoge druk aardgas-transportleiding. Verder adviseert zij om hun adviesrol juridisch te borgen door een beleidsregel en in het door de gemeente Amsterdam op te stellen bestemmingsplan.*

Reactie 2

Vanwege het detailniveau van de Structuurvisie wordt het niet noodzakelijk geacht om deze hoge druk aard-gasleiding te vermelden. Het verzoek tot opname van de adviesrol van de N.V. Nederlandse Gasunie in een beleidsregel in het bestemmingsplan valt buiten de scope van deze Structuurvisie en planMER.

Zienswijze 3

1. *Bij gemeente en rijk heeft de vereniging er altijd op aangedrongen dat het park nimmer als bouwterrein of voor opslag, aan- of afvoer van materialen, of als parkeerterrein gebruikt mag worden. En dat het park in omvang gelijk dient te blijven. Dit gegeven is destijds door het stadsdeel en de gemeenteraad overgenomen in een voor het gebied geldend Uitvoeringsbesluit. De vereniging gaat ervan uit dat ook bij deze plannen het groen-voor-rood/rood-voor-groen principe als vanzelfsprekend uitgangspunt geldt.*

Reactie 1

De projectorganisatie ZuidasDok is zich bewust van de rood voor groen afspraken die door de gemeente Amsterdam met de buurt zijn gemaakt in het kader van ontwikkelingen in en aan het Beatrixpark.

Op dit moment zijn de noodzakelijke werkterreinen voor ZuidasDok nog niet voldoende onderzocht en bekend. Dit wordt in de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen), als-mede eventuele compensatie, nader uitgezocht en uitgewerkt. Hierover zal als vanzelfsprekend afstemming en overleg plaatsvinden met de indiener van de zienswijze.

2. *Voor de verbreding van de A10 is aan de noordzijde de ruimte zeer beperkt. Vooral langs de Groene Zoom ter hoogte van de RAI en het park tot aan de Beethovenstraat:*
   a. *Wordt er met deze verbreding binnen de huidige grenzen van het vigerende bestemmingsplan A-10/Rijkswaterstaat gebleven?*
   b. *Hoe worden de stedelijke randvoorwaarden geborgd?*
   c. *Hoe wordt gegarandeerd dat er geen schade optreedt in het park tijdens de aanleg?*
   d. *Welke maatregelen worden er getroffen om de onvermijdelijke bouwoverlast voor parkbezoekers en omwonenden te beperken?*

Reactie 2

a. De grens van het plangebied uit de Structuurvisie ZuidasDok is uitgangspunt voor de activiteiten zoals opgenomen in de beleidskeuzes van de ontwerp Structuurvisie, waaronder de verbreding van de A10. In de vervolgfase van dit project (planuitwerkingsfase) zullen een m.e.r.-procedure, Tracébesluit en bestemmingsplan(nen) ter hand worden genomen. In deze vervolgfase zal ook het exacte ontwerp van de verbreding, ontvlechting en ondergronds brengen van de A10 worden uitgewerkt. Bij de uitwerking kan worden bezien hoe de exacte grenzen liggen ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen.
b. De stedelijke randvoorwaarden zijn o.a. verwoord in de Visie Zuidas 2009. Dit document is betrokken bij de totstandkoming van de Structuurvisie ZuidasDok. Naast de Structuurvisie leggen het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam de stedelijke randvoorwaarden vast in een bestuursovereenkomst.
c. Voor een reactie op de zienswijzen met betrekking tot de aanlegfase en de maatregelen om overlast in deze fase te voorkomen wordt verwezen naar de passages hierover in deel 1.
d. Met welke maatregelen de bouwoverlast wordt beperkt is in deze fase nog niet duidelijk. Bij de selectie van de aannemer zal onder andere worden beoordeeld op de mate waarin de aannemer bouwoverlast kan beperken.

3. *Aangezien het voornemen bestaat om de A10 noord gefaseerd aan te leggen zal de bouwperiode beduidend langer zijn dan aan de zuidzijde. De vereniging pleit ervoor dat eerst de zuidelijke tunnel wordt aangelegd. Hierdoor kan hoogstwaarschijnlijk het omleggen van de langzaam verkeer routes (en daarmee de hinder) deels worden beperkt, door bijv. het bouwterrein klein te houden.*

Reactie 3

De voorziene fasering van de noordelijke autotunnel is een gevolg van de beperkt beschikbare ruimte aan de noordkant van de huidige dijk. Het uitstellen tot de zuidelijke autotunnel gereed is, betekent dat het totale project nog eens vier jaar extra langer uitloopt en het station en de stationsomgeving dan ook vier jaar later gereed zullen zijn. Overigens zal bij de aanbestedingsprocedure ruimte zijn voor aannemers om creatieve voorstellen te doen om de bouwhinder en/of de uitvoeringsduur zo beperkt mogelijk te houden. Daar kan echter nog niet op vooruit worden gelopen.

4. *Gezien de verbreding van de weg en de investering in de kwaliteit van het centrumgebied van de Zuidas is het belangrijk dat diezelfde eisen ook gesteld worden aan de kwaliteit van de tunnelmonden en het deel van de A 10 dat wel wordt verbreed, maar niet ondergronds komt. Ook daar dient de geluidwering adequaat en hoogwaardig te zijn. Ook dient de meest voorkomende windrichting (Zuid West, ca. 35-40%) bepalend te zijn voor wat betreft de hoogte van de geluidswering. Verder pleit de vereniging waar mogelijk voor de plaatsing van zonnepanelen op de geluidwallen. De daarmee opgewekte energie kan in de directe omgeving worden gebruikt. De vereniging rekent er op dat ook voor de ventilatie van de tunnels voor kwaliteit en inpassing in de omgeving wordt gekozen.*

Reactie 4

Het belang van goede inpassing van de A10 bij de tunnelmonden en het overige deel wat niet ondergronds komt wordt onderschreven vanuit de gemeenschappelijke ambities zoals in de notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn verwoord. De noodzaak voor mitigerende maatregelen, zoals afscherming middels gebouwen, geluidschermen en overige functies bij de gebieden ten oosten en ten westen van de tunnel worden in de vervolgfase nader beschouwd en uitgewerkt. Dat geldt ook voor de ventilatie van de tunnel. Zie ook de passages over het 'abstractieniveau van milieuonderzoek' in deel 1: paragraaf 1.2. De plaatsing

van eventuele zonnepanelen bij de geluidswerende voorzieningen is een aansprekende uitwerkingsvraag en zal, afhankelijk van de uiteindelijke maatregelen, in beschouwing worden genomen.

5. *Het groen dat verdwijnt moet worden gecompenseerd door op de tunnels een deklaag aan te brengen die dik genoeg is om bijvoorbeeld bomen te laten groeien.*

Reactie 5

De tunnels worden op zodanige diepte gebouwd dat er bovenop een zogenaamde leeflaag kan worden aangebracht (dikte ongeveer 1,5 meter). In deze leeflaag worden kabels en leidingen van straatverlichting, maar ook beplanting (waaronder bomen) aangebracht.

6. *De oost-west langzaam-verkeerroute die aan de noordzijde op de tunnel is getekend wordt hopelijk inderdaad aangelegd, net als de geplande noord-zuid doorsteek voor fietsers en voetgangers aan de oostzijde van de A-10.*

Reactie 6

Maatregelen om zowel de oost-west als noord-zuidverbindingen voor fiets- en voetgangers te verbeteren en te verruimen maken deel uit van de beleidskeuzes. Voordeel van het ondergronds brengen van de A10 is het verkorten van de onderdoorgangen onder de hoofdinfrastructuur én het vrijspelen van de ruimte rondom het station. Voor meer informatie over de langzaam verkeer verbindingen zie ook de passages hierover in deel 1: in paragraaf 1.7.

7. *In de gepresenteerde plannen vindt de vereniging niets terug van het doortrekken naar de noordkant van kabels- en leidingenbundels, die nu nog aan de zuidkant van de A-10 liggen. Het idee was ooit om dit via een (tijdelijke) hoge brugconstructie te doen, en deze dan later over de oostelijke tunnelmonden te leggen. Nu uit de gepresenteerde tekeningen blijkt dat de tunnelmond verder in westelijke richting opschuift tot voorbij het begin van de geplande Beethovenkavels, dient een aanlanding in het park uitgesloten te worden. Het is het volgens de vereniging heel goed mogelijk – en een stuk goedkoper! – om deze bundels al aan de zuidzijde in westelijke richting op te schuiven en dan of ondergronds aan te brengen onder het begin van de aan te leggen tunnelmond of ze verderop over de tunnelmond of zelfs (nog weer wat verder) onder het viaduct van de Beethovenstraat te leiden. Daarmee landen ze aan in het deelgebied Beethoven waar de leidingen nodig zijn en wordt het park niet nog meer aangetast.*

Reactie 7

Het hoofdtracé voor energie- en nutsvoorziening zoals vastgelegd in de opeenvolgende visies Zuidas blijft ongewijzigd. Doel van dit tracé is voor de hoofdverbindingen van energie en telecommunicatie een veilige en toekomstvaste oplossing te creëren. Dit verlaagt het risico op schade van kabels en leidingen waardoor elektriciteitsuitval wordt voorkomen, grote verkeersoverlast ten gevolge van werkzaamheden aan deze ondergrondse infrastructuren in de doorgaande wegen wordt beperkt en onnodige verleggingkosten in de toekomst worden vermeden.

De wijze waarop het hoofdtracé de Dokzone zal kruisen is nog in studie. De eerder uitgewerkte oplossing via de (tijdelijke) brugconstructie is het uitgangspunt.

8. *Voor de verkeersveiligheid is het ongetwijfeld belangrijk dat tunnel en tunnelmonden goed worden aangelicht/verlicht. De vereniging gaat er van uit dat ook hier voor kwaliteit wordt gekozen en rekening wordt gehouden met de omgeving voor wat betreft eventuele lichthinder.*

Reactie 8

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt het aspect lichthinder betrokken, zie ook de passages over het abstractieniveau van het uitgevoerde milieuonderzoek in deel 1: paragraaf 1.2.

9. *Op de geschetste situatietekening en op de getoonde maquette (3 april 2012 WTC) is te zien dat de wand van de lange tunnelmond aan de parkzijde waarschijnlijk wordt verhoogd. De vereniging wil graag nauw betrokken worden bij de (her?) inrichting van deze grens met het Beatrixpark.*

Reactie 9
De tunnelmonden zijn nog onderwerp van latere uitwerking en onderzoek. Zie ook reactie 4. Belanghebbenden worden betrokken in de fase van planuitwerking.

10. *Gezien de lange looptijd van het hele project acht de vereniging het wenselijk om iedereen ook veelvuldig tussentijds en tijdig te informeren, zeker indien er bij de uitvoering van plannen wordt afgeweken. De vereniging gaat ervan uit dat de inrichting van de openbare ruimte tijdens en na het hele proces doorlopend alle vereiste aandacht en middelen krijgt.*

Reactie 10
Het belang van de inrichting van de openbare ruimte en een zorgvuldige informatievoorziening wordt met indiener van de zienswijze gedeeld.

11. *In de bijlage van de zienswijze zijn nog een aantal vragen opgenomen die tijdens de informatiebijeenkomst zijn gesteld. Voor een deel komen deze vragen overeen met de hiervoor opgenomen zienswijzen. Hieronder zijn alleen de aanvullende vragen opgenomen:*
    a. *Ter hoogte van de Vuistenheuvel in het Beatrixpark ligt onder de A10 een soort diepe en brede tunnel. Wat gebeurt hiermee?*
    b. *Indiener van de zienswijze heeft een aantal vragen m.b.t. de verbreding van de A10 en de tunnelmonden ter hoogte van het Beatrixpark. Hoe breed wordt de weg? Hoe lang wordt de tunnelmond? Waar gaat de weg precies onder de grond? Hoe hoog worden de geluidschermen?*

Reactie 11
De tunnel onder de A10 ter hoogte van het Beatrixpark betreft een reservering voor een eventueel doortrekking van sporen onder de A10 door. Van dergelijke plannen is al lang geen sprake meer. Waar nodig worden deze betonconstructies verwijderd. Voor uitleg over de verdere uitwerking van de tunnelmonden en de ligging van de A10 wordt verwezen naar reactie 4.

Zienswijze 4

1. *Doorgaan met deze plannen blijft woekeren met de ruimte, het brengt niet de heling met Buitenveldert, er blijven viaducten over de Beethovenstraat en Parnassusweg bestaan. Een beter idee zou zijn station RAI met meerdere verdiepingen te moderniseren. De grote fout is dat een Berlageplanning ontbreekt bij de Zuidas. Nergens wordt begonnen met een degelijk bestemmingsplan met op de toekomst ingestelde infrastructuur.*

Reactie 1
De A10 vormt een grote barrière tussen de Zuidas Flanken. Deze wordt nu ter hoogte van het centrum van Zuidas weggenomen, waardoor de tunnels onder de infrastructuur korter worden. Het station RAI bevindt zich weliswaar binnen Zuidas maar valt buiten de scope van ZuidasDok, die primair betrekking heeft op de infrastructuurbundel van A10, spoor, metro en station AmsterdamZuid. Daarnaast wordt station RAI niet aangesloten op de Noord/Zuidlijn waardoor het de functie van station Amsterdam Zuid niet kan overnemen. Ten slotte geldt dat station RAI niet in het hart van Zuidas is gelegen, waardoor een centrale functie voor dit gebied moeilijk realiseerbaar is.

Wat wellicht verstaan wordt onder een 'Berlageplanning' met flexibiliteit voor Zuidas en omgeving is aanwezig: de Visie Zuidas zoals vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam vormt uitgangspunt voor de plannen die opgesteld zijn voor deze Structuurvisie ZuidasDok. Deze geven de beoogde ontwikkelingen van de stad voor de komende decennia aan.

2. *In het hele stuk wordt alleen gesproken over fietsenstallingen, maar nergens over de fietspaden, waaraan op dit moment niets ontbreekt. Veel fietsers willen direct van de Rivierenbuurt naar de VU en de Rechtbank kunnen fietsen, wat op dit moment mogelijk is. Begin met de hoofdnetfietsroute te plannen, waarbij rekening gehouden moet worden met de nieuwe pilot dat scooters niet op het fietspad mogen rijden. Zeker moet er ook door het station een fietsroute komen, juist om de reizigers te beschermen tegen ongeoorloofd fietsen.*

Reactie 2

Het hoofdnet fiets is input geweest voor de Visie Zuidas. Uitgebreide maatregelen om de noord-zuid-verbindingen voor fiets- en voetgangers verder te verbeteren en te verruimen maken deel uit van de beleidskeuzes. Voor meer informatie over de langzaam verkeer verbindingen zie ook de passages hierover in deel 1: paragraaf 1.7.

3. *De familie wordt als buurtbewoner geraakt in haar belang. ZuidasDok wordt een jarenlange aanslag op de leefomgeving door braakliggende terreinen; onderbreking fietsroutes en toename van lawaai van de snelweg.*

Reactie 3

Het belang van het zoveel mogelijk voorkomen van mogelijke overlast tijdens de bouwperiode wordt onderkend. In de passages over 'de bouwfase' in deel 1 wordt hier nader op ingegaan: paragraaf 1.4.

4. *Advies: heroverweeg de plaats van het Stibbegebouw, plaats het naast AKZO en laat het park doorlopen tot de Beethovenstraat met een fietspad aansluitend op het tunneltje.*

Reactie 4

Gesproken wordt over ontwikkelingen in het deelgebied Beethoven, dit valt onder de Zuidas Flanken. Dit punt/bezwaar valt daardoor buiten de scope van het plan ZuidasDok.

Zienswijze 5

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zien geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 6

Als reactie op de zienswijzen van de gemeente Diemen, de gemeente Ouder Amstel en enkele andere indieners van zienswijzen is besloten extra informatie op te nemen in een aanvulling op het planMER ZuidasDok. De daar geboden informatie geeft meer inzicht in de keuze en effecten van de verschillende beschouwde alternatieven voor de keersporen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en internationale hogesnelheidstreinen.

1. *Op de eerste plaats wil de gemeente Diemen aangeven dat zij zeer ontstemd is over het feit dat de gemeente Diemen in het geheel niet betrokken is geweest bij het onderzoek en de afweging die is gemaakt inzake de locatiekeuze voor keersporen. Pas in een zeer laat stadium is de gemeente Diemen gebleken dat er sprake was van een mogelijke locatie in Diemen. De gemeente vindt dit een zeer onzorgvuldige gang van zaken. Deze gang van zaken bevreemdt de gemeente ook, omdat in de ontwerp Structuurvisie op meerdere plaatsen staat aangegeven dat de plannen met een integrale benadering en in een interactief proces met participatie van alle betrokken partijen tot stand zijn gekomen. Dat is dus duidelijk niet het geval geweest als het gaat om de keersporen. De gemeente Diemen verzoekt om dit alsnog recht te zetten en niet eerder tot een locatiekeuze over te gaan, en een vastlegging daarvan in een structuurvisie en een bestuursovereenkomst, dan nadat alle aspecten en afspraken zorgvuldig in beeld zijn gebracht en besproken met alle betrokken partijen waaronder de gemeente Diemen.*

Reactie 1

Het is inderdaad niet goed dat de gemeente Diemen pas bij de afronding van de structuurvisie en het PlanMER is geïnformeerd over de mogelijkheid van een keervoorziening voor binnenlandse hogesnelheidstreinen. Dit is veroorzaakt doordat een keergelegenheid in Diemen pas laat in beeld is gekomen nadat duidelijk werd dat naar versobering van het project moest worden gestreefd. Bij de start van de procedure (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) was alleen de locatie oostzijde A2-zuidzijde spoorbaan in beeld. Deze locatie is na een alternatievenafweging in 2009 vastgelegd in een overeenkomst tot ruimtereservering met onder andere de gemeente Ouder Amstel.

Met name voor de langere termijn zijn er onzekerheden in de treindienst rond Amsterdam. Deze onzekerheden hangen samen met de vraag of en in welke mate Amsterdam Zuid wordt opgenomen in het HSL-netwerk. Dit kunnen binnenlandse hogesnelheidstreinen zijn maar ook internationale hogesnelheidstreinen. Deze treinen eindigen nu in Amsterdam Centraal.
Overigens is één van de mogelijkheden dat binnenlandse hogesnelheidstreinen doorrijden naar bijvoorbeeld Almere of Zwolle. In dat geval zijn de keersporen niet nodig.

Als gevolg van de gewenste versobering is gezocht naar een andere, goedkopere oplossing ten opzichte van de locatie A2 die ook rekening houdt met de onzekerheid over de hogesnelheidstreinen met als uitgangspunt dat hogesnelheidstreinen keren nabij station Amsterdam Zuid.

In een verkenning naar een andere minder kostbare oplossing dan de locatie bij de A2 (€90-100 mln) zijn 3 locaties onderzocht.
Uit het onderzoek is een voorkeur voor Diemen naar voren gekomen. Op deze locatie kan met een beperkte aanpassing van de sporen binnen de bestaande spoorbundel een keergelegenheid voor alleen binnenlandse hogesnelheidstreinen met slechts beperkte aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd. De kosten bedragen indicatief €10 mln.

Op deze locatie kan niet de gehele uiteindelijk gewenste functionaliteit worden gerealiseerd. Deze bestaat naast het keren van binnenlandse hogesnelheidstreinen ook uit het keren van internationale hogesnelheidstreinen inclusief schoonmaak en bevoorrading.
Gegeven de onzekerheid over de wijze en het tijdstip waarop station Amsterdam Zuid in het binnenlandse en het internationale hogesnelheidsnetwerk wordt opgenomen is gekozen voor het opnemen van 2 locaties voor het keren met een verschillende functionaliteit.

De locatie in Diemen is geschikt voor het keren van maximaal 4 binnenlandse hogesnelheidstreinen per uur. Deze locatie is opgenomen in de Voorkeursbeslissing. Als ook internationale treinen moeten keren en worden bevoorraad komt de locatie nabij de A2 als ontwikkelingsperspectief voor de langere termijn in beeld.
In het kader van de vervolgprocedures zullen de exacte gevolgen voor de omgeving van de keergelegenheid in Diemen worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen inpassingsmaatregelen worden genomen.

In het vervolg zal gemeente Diemen op de hoogte worden gehouden van verdere ontwikkelingen.

2. *De gemeente Diemen heeft ook moeite met de wijze waarop de locatiekeuze van de keersporen in de ontwerp Structuurvisie wordt gepresenteerd. In de ontwerp structuurvisie wordt weliswaar gesproken over twee mogelijke locaties (bij Diemen of bij Duivendrecht), maar in de financiële raming is alleen de goedkoopste oplossing opgenomen en dat is de locatie in Diemen. Op deze manier lijkt het er toch wel heel sterk op dat de keuze al is gemaakt. De informatie over de keersporen is ook heel summier en nauwelijks op de kaart en in de bekendmaking terug te vinden.*

Reactie 2

Op dit moment heeft gezien de beperkte financiële mogelijkheden de keergelegenheid in Diemen de voorkeur. Zoals uit de reactie onder 1 is aangegeven zijn de locaties echter qua functionaliteit niet vergelijkbaar en is de keuze mede afhankelijk van het bedieningsmodel van de hogesnelheidstreinen. Er zijn daarom twee locaties opgenomen om duidelijk te maken welke voorzieningen onder welke omstandigheden nodig zijn voor een optimaal gebruik van het station Amsterdam Zuid. Zoals gesteld zullen de exacte gevolgen en

eventuele maatregelen in een vervolgprocedure worden uitgewerkt. Uitkomsten hiervan zullen besproken worden met Gemeente Diemen.

3. *Ten aanzien van de geluidbelasting zijn afspraken gemaakt over geluidmaatregelen in het kader van het Tracébesluit OV-SAAL korte termijn. Hierin is geen rekening gehouden met keersporen. De geluideffecten zullen daarom eerst nauwkeurig in beeld moeten worden gebracht. Over dit geluidmodel heeft de gemeente Diemen overigens al een aantal vragen gesteld aan ProRail, omdat er volgens de gemeente een aantal onvolkomenheden in het rekenmodel zitten. Belangrijk aandachtspunt is het keren van treinen in de nachtelijke uren. De locatie van de keersporen ligt vlakbij woningen en kan daarom leiden tot verstoring van de nachtrust van veel omwonenden. Het keren van treinen kan ook een veel meer storend geluid opleveren dan treinen die alleen passeren. Indien de keersporen leiden tot meer wissels heeft dit extra geluidbelasting tot gevolg omdat raildempers daarop niet mogelijk zijn. De conclusie in het planMER (blz. 129) dat de geluidtoename als aanvaardbaar kan worden aangemerkt acht de gemeente daarom als veel te voorbarig en veel te kort door de bocht.*

Reactie 3

Voor de toetsing op de geluidgevolgen van de kering in Diemen is het in het Tracébesluit OV SAAL Korte Termijn vastgelegde geluidniveau maatgevend. Op 1 juli 2012 treedt een aanpassing in de geluidwetgeving in werking. Deze houdt onder andere in dat vastgelegde geluidniveaus zoals van het Tracébesluit gaan gelden als een geluidproductieplafond. Wijzigingen in het gebruik of aan de spoorbaan zullen vooraf aan het vastgelegde niveau moeten worden getoetst. Indien de geluidruimte onvoldoende is moet een onderzoek met een afweging op maatregelen plaatsvinden. Naar verwachting is het effect (toename van het geluidniveau) mitigeerbaar door het treffen van geluidmaatregelen.
De aanleg van de keersporen is daarmee een initiatief dat getoetst wordt aan het via het Tracébesluit vastgelegde geluidniveau dat per 1 juli 2012 is omgezet in het geluidproductieplafond.

Het te toetsen initiatief bestaat uit de kering van vier binnenlandse HSA treinen met een lengte van maximaal 200 meter op twee keersporen binnen de bestaande sporenbundel. De internationale treinen blijven naar Amsterdam Centraal rijden. Het is op dit moment nog niet bekend vanaf hoe laat tot hoe laat de binnenlandse hogesnelheidstreinen zullen keren. ‘s Nachts zullen er waarschijnlijk minder treinen keren dan overdag.

4. *Voor externe veiligheid zijn ook afspraken gemaakt bij hetzelfde Tracébesluit. Er is op dit baanvak sprake van een overschrijding van het Groepsrisico en uitgangspunt is het standstil principe. Indien de overschrijding toeneemt zullen extra maatregelen worden getroffen. Meer (kerende) treinen en meer wissels leidt volgens de gemeente tot een hoger risico en zij wil graag weten welke extra maatregelen hiertegen worden getroffen.*

Reactie 4

Ook op dit punt is in de vervolgfase nader onderzoek nodig, maar naar verwachting zijn er geen consequenties, omdat in het betreffende gebied reeds wissels aanwezig zijn die opgenomen zijn in het veiligheidsonderzoek voor SAAL cluster C.

5. *Uit de informatie die de gemeente Diemen tot nu toe heeft ontvangen leidt zij af dat er nauwelijks sprake zal zijn van extra ruimtebeslag. Graag ontvangt zij hiervan een bevestiging. Zij wil echter ook graag weten wat de gevolgen zijn indien er in de toekomst een spoorverdubbeling noodzakelijk is. Hebben de keersporen tot gevolg dat dit extra ruimtebeslag dan nog veel groter wordt?*

Reactie 5

De aanleg van de keersporen kan binnen de bestaande spoorbundel plaatsvinden. Er zijn verschillende plannen en alternatieven voor de langere termijn en daar heeft nog geen besluitvorming over plaatsgevonden. Indien er bij spooruitbreiding ook keersporen nodig zouden zijn zou dit inderdaad extra ruimte boven de ruimte voor de spooruitbreiding vergen.

6. *Ten slotte wil de gemeente Diemen weten of het keren van treinen bij Diemen-Zuid gevolgen heeft voor de bediening van het station Diemen-Zuid. Hier stoppen nu vier treinen per uur en behoud van deze kwaliteit van de bediening is heel belangrijk. Het station wordt een steeds belangrijker knooppunt in het OV-netwerk en daar hoort ook een goede treinbediening bij.*

Reactie 6

De aanleg van de keersporen heeft geen gevolgen voor de bediening van het station Diemen Zuid.

7. *Geluidhinder en externe veiligheid zijn voor deze locatie van groot belang, niet alleen vanwege de al aanwezig woonbebouwing maar ook omdat er twee grote herontwikkelingslocaties in de nabijheid liggen (Plantage de Sniep, Bergwijkpark-Noord). De locatiekeuze voor de keersporen mag geen belemmering opleveren voor deze projecten. Net als bij de Zuidas vormt het spoor in Diemen een barrière in het stedelijk gebied. Die barrièrewerking dient ook hier zo beperkt mogelijk te blijven. Vanwege de ligging midden tussen bestaande en toekomstige woongebieden in Diemen is zij van mening dat de keersporen hier helemaal niet terecht moeten komen. Dit is een bedrijfsmatige activiteit op het spoor die juist zover mogelijk van woongebieden dient plaats te vinden. De gemeente Diemen verzoekt daarom dringend om op zoek te gaan naar een andere locatie of om volledig af te zien van een keervoorziening. Het doorrijden van treinen naar bijvoorbeeld Almere kan hiervoor een oplossing zijn. De gemeente heeft gehoord dat dit een serieuze mogelijkheid is. Daarom moet hier volgens haar maximaal op worden ingezet.*

Reactie 7

Zoals bij eerdere reacties is aangegeven, zijn andere locaties onderzocht. Hieruit is echter gebleken dat Diemen de meest geschikte locatie is voor een keervoorziening met beperkte functionaliteit binnen het beschikbare budget. Het afzien van een keervoorziening behoort hierbij niet tot de mogelijkheden. Uiteraard wordt getracht de keervoorziening zo goed mogelijk in te passen, zodat de extra hinder voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt kan worden.

8. *Indien uiteindelijk toch gekozen zou worden voor een keervoorziening bij Diemen-Zuid dan wil de gemeente harde afspraken over het gebruik en de te treffen maatregelen en de wijze waarop Diemen hiervoor gecompenseerd gaat worden. Zij vinden het onjuist als Diemen alleen de rekening krijgt gepresenteerd van investeringen en bezuinigingen op de Zuidas. Daarbij is voor de gemeente belangrijk dat er een garantie komt dat deze keervoorziening niet verder zal worden uitgebreid. Dat laatste baart de gemeente grote zorgen omdat zij inmiddels hebben begrepen dat er ook sprake is van keervoorzieningen in Diemen voor OV-SAAL (bijsturing) en in de plannen voor de IJmeerlijn. Onze ervaring is dat teveel alleen per afzonderlijk project plannen worden bedacht. De optelsom komt niet in beeld terwijl de leefomgeving in Diemen daar wel mee worden belast. Een samenhangende aanpak en tijdig overleg en afspraken hierover zijn beslist noodzakelijk.*

Reactie 8

Indien uit het onderzoek naar de gevolgen blijkt dat maatregelen voor de inpassing nodig zijn zullen deze worden getroffen. In het onderzoek zal het incidentele gebruik voor de bijsturing van de SAAL-corridor worden betrokken. Uiteraard zullen deze ontwikkelingen in het kader van OV-SAAL en de IJmeerlijn goed worden gecoördineerd.

9. *Als laatste punt wil de gemeente Diemen vragen om tijdig onderzoek naar en overleg over de eventuele gevolgen die de ondertunneling van de A10 op de Zuidas kan hebben voor andere delen van de regio. Dit vraagt zij omdat de ondertunneling tot gevolg kan hebben dat vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer via Zuidas mag plaatsvinden en dus via andere routes moet gaan plaatsvinden. Dit kan gevolgen hebben voor ruimtelijke ontwikkelingen langs deze routes. Deze gevolgen dienen goed in beeld te worden gebracht en in de besluitvorming te worden betrokken.*

Reactie 9

In verband met de intensieve bebouwing rondom de A10 tunnels van ZuidasDok en aanwezigheid van veel reizigers in de onmiddellijke omgeving (OV terminal) is besloten dat er geen LPG transport mag plaatsvinden door de A10 tunnel. De eventuele consequenties van die keuze voor het regionale netwerk zal in regionaal verband worden besproken.

Zienswijze 7

1. *Op basis van een eerste tekening concludeert de vereniging dat voor de verbreding van de A10 ligplaatsen voor woonschepen moeten verdwijnen. Verbreding van de A10 heeft direct gevolg voor het woon en leefklimaat van de woonschepen in de Schinkel. De Vereniging Woonschepen Zuid behartigt de belangen van nagenoeg alle woonschepen in dit gebied en is tegen de verbreding van de A10 en het verdwijnen van woonschepen.*
2. *De zienswijze richt zich met name op de aanleg van de extra rijstroken en de aanleg van een extra kunstwerk (brug) over de Schinkel. De bouw van dit kunstwerk zal jarenlange overlast veroorzaken in de woonbuurt van de woonscheepbewoners. Het gebruik van dit kunstwerk en de uitbreiding van het verkeer zal het woongenot in de buurt verslechteren. De vereniging is van mening dat de plannen aangepast moeten worden. Het nieuwe kunstwerk zal zodanig gesitueerd en geproportioneerd moeten worden zodat geen ligplaatsen verloren gaan.*

Reactie 1 en 2

De nut en noodzaak van de uitbreiding van de A10 is in de ontwerp Structuurvisie en het planMER uitgebreid weergegeven: zie voor een beknopte samenvatting van de nut en noodzaak paragraaf 1.1.

Het uitgangspunt bij de uitbreiding van de A10 is dat zoveel mogelijk bestaande functies kunnen blijven functioneren. In de vervolgfase van ZuidasDok (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) kan door nadere detaillering van het ontwerp hier nader op ingegaan worden. Ook de hinder tijdens aanleg wordt dan nader uitgewerkt.

3. *De vereniging wil in deze zienswijze met name benadrukken dat in een zo vroeg mogelijk stadium van plannen maken niet alleen de leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving van het dok centraal moet staan maar ook de leefomgeving van de bewoners in de flanken van het dok. De vereniging vindt dat de leefbaarheid rond de Schinkelbrug ook moet verbeteren. Na realisatie ZuidasDok moet er ook in de buurt van de woonschepen maatregelen worden getroffen op het gebied van*
4. *geluidwerende voorzieningen en minder fijnstof en andere schadelijke uitstoot door het verkeer van de A10.*

Reactie 3 en 4

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidkslimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 8

De bezwaren van het Tuinpark tegen de Structuurvisie zijn de volgende:

1. *De verbreding van de A10 en het knooppunt Amstel betekent dat het talud van de dijk, die al zeer dicht tegen het terrein van Amstelglorie ligt, voor een groot deel zal worden gebruikt voor de uitbreiding van het aantal rijbanen, naast de toevoeging van spoorbanen en keersporen. Het Tuinpark vindt dat niet acceptabel omdat door de zeer hoge geluidsbelasting het leven op het openbare park Amstelglorie onleefbaar zal maken. Indieners van de zienswijze stellen dat het park wordt gebruikt door mensen die rust en ontspanning zoeken en die in redelijke stilte willen kunnen tuinieren.*

Reactie 1

In de vervolgfase van dit project (planuitwerkingsfase) zal een Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplan(nen) ter hand worden genomen. In deze vervolgfase zal ook het exacte ontwerp van de verbreding, ontvlechting en ondergronds brengen van de A10 worden uitgewerkt. Voor het nemen van de Voorkeursbeslissing is de gehanteerde informatie en uitgevoerde analyses afdoende. Voor het vervolg is de grens van het plangebied uit de Structuurvisie ZuidasDok het uitgangspunt. Bij de uitwerking kan worden bezien hoe de exacte grenzen liggen ten opzichte van het Tuinpark Amstelglorie. Bij de uitwerking worden de wettelijke vereisten op het gebied van geluidhinder in acht genomen. Zie voor meer informatie de passages over het gehanteerde abstractieniveau bij milieuonderzoek in deel 1: paragraaf 1.2

2. *Milieubelasting en vervuiling (vooral fijnstof en emissie) zullen in ruime mate toenemen.*

Reactie 2

In het planMER is onderzocht in hoeverre sprake is van een toename van de milieubelasting. Hieruit blijkt dat ter hoogte van de tunnel in Zuidas de milieubelasting significant verbetert. Voor de rest van het plangebied is sprake van een beperkte toename van de geluidhinder in een smalle zone langs de A10 buiten de tunnels. Deze geluidhinder is het gevolg van de uitbreiding van de A10 en is het grootst bij de knooppunten, omdat hier geen positieve effecten van de tunnel merkbaar zijn. De maximale toename is hierbij relatief beperkt (minder dan 2 dB toename op directe afstand van de weg, op grotere afstand, circa 30 meter, is de geluidbelasting significant lager). De toename van luchtverontreiniging (onder andere fijnstof) is beperkt, zo blijkt uit de uitgevoerde modelberekeningen (minder dan 0,5 microgram toename bij het tuinpark Amstelglorie). De concentraties blijven ruim onder wettelijke normen.

In de vervolgfase (planuitwerkingsfase) worden op gedetailleerdere wijze milieuberekeningen uitgevoerd voor het gehele plangebied en wordt onderzoek gedaan naar mogelijke mitigerende maatregelen.

3. *Het is in strijd met stedelijke plannen (Structuurplan) om de recreatiefunctie van het gebied langs de Amstel te versterken. Bovendien is dit openbaar park dichtbij gelegen in de buurt van woningen en tuinders en recreanten. Het park heeft een groenfunctie in een omgeving waarin in rap tempo grootstedelijke projecten en infrastructurele voorzieningen worden gebouwd.*

Reactie 3

De Structuurvisie Amsterdam 2040 voorziet in een capaciteitsuitbreiding snelweg bovengronds ter plaatse van de A10-zuid. De inpassing van deze capaciteitsuitbreiding zal zorgvuldig moeten plaatsvinden gezien de groene en recreatieve functie van de kop van de Amstelscheg. Hiervoor zal ook in de verdere uitwerking van het wegontwerp en in de te doorlopen tracéprocedure aandacht zijn.

4. *De aansluiting tussen Amstelglorie en GroenAmstelland (knooppunt in de ecologische hoofdstructuur) wordt vrijwel onmogelijk gemaakt.*

Reactie 4

De bestaande fysieke verbinding tussen Amstelglorie en het Groengebied Amstelland over en langs de Amstel blijft behouden. Er worden twee extra bruggen over de Amstel ten behoeve van de uitbreiding van de snelweg gerealiseerd. Deze bruggen komen ter weerszijde van de bestaande bruggen over de Amstel te liggen. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal bezien worden of mitigerende maatregelen ter behoud van deze groene verbinding nodig zijn.

5. *Het tuinpark heeft begrip voor de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, maar ziet het graag anders en verwijst naar de eerder door haar voorgestelde aanpassingen als reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ZuidasDok.*
   a. *Voorstel om de ondertunneling door te trekken onder de Amstel tot voorbij Amstelglorie*
   b. *Voorstel om knooppunt Amstel opnieuw in te richten met als uitgangspunt dat talud bij Amstelglorie niet wordt aangetast. Bijvoorbeeld door verschuiven A10 en mogelijk ook de sporen en metro.*
   c. *Plaatsen van geluidschermen ter mitigatie*
   d. *Gevraagd werd om goede aansluiting groengebied Amstelland en Amstelglorie*

Reactie 5

A – Hiervoor zijn de financiële middelen niet voorhanden en is daarom niet als een kansrijke oplossing beschouwd.

B – Het eventueel herinrichten van knooppunt Amstel is een kostbare aangelegenheid en kent ook talrijke beperkingen. In de huidige situatie is al sprake van een relatief compacte knoop waarbij de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Zowel wegen als sporen hebben eisen ten aanzien van bochtstralen en toelaatbare hellingspercentages. Daarbij komt dat het eventueel "opschuiven" van infrastructuur ook gepaard gaat met het nieuw moeten realiseren van viaducten voor kruisingen tussen wegen onderling, tussen wegen en sporen en de kruisingen met de Amstel. Dat, terwijl het weg- en OV verkeer ongehinderd moet kunnen blijven door functioneren.

Kortom, een technisch en logistiek complexe puzzel die qua financiële consequenties ver buiten het bereik van de Zuidas ligt.

C – In het vervolgtraject wordt dit verder uitgezocht binnen de bestaande wettelijke geluidsnormen.

D – Zie hiervoor de reactie op vraag 4.

6. *Na bestudering van de Structuurvisie en Milieueffectrapportage heeft het tuinpark geconstateerd dat er totaal geen rekening is gehouden met de consequenties van de plannen voor Tuinpark Amstelglorie. In de Milieueffectrapportage is geen enkele passage te vinden over de consequenties specifiek voor het Tuinpark. Ook is in de Structuurvisie geen sprake van compenserende en mitigerende maatregelen ten behoeve van Tuinpark Amstelglorie. Dit in tegenstelling tot het Beatrix Park. Hierbij wil het bestuur benadrukken dat Amstelglorie niet een strookje moestuinen aan de rand van de stad is. Amstelglorie is een van de Tuinparken in Nederland met de hoogste waardering als het gaat om natuurlijk tuinieren. Tevens is Amstelglorie een openbaar park waar vele recreatieve en natuureducatieve activiteiten voor een breder publiek plaats hebben. Daarnaast wil het bestuur benadrukken dat Amstelglorie een verblijfpark waardoor in de periode maart – november tuinders op het park wonen. Het is ondenkbaar dat de voorgestelde infrastructurele uitbreidingen geen consequenties hebben voor de recreatieve en natuurlijke waarde van Amstelglorie.*
7. *Het bestuur van Tuinpark Amstelglorie is van mening dat bij een wijziging van de infrastructuur rondom Amstelglorie van deze aard en grootte, het vanuit het principe van deugdelijk en verantwoord ruimtelijk ordeningsbeleid vanzelfsprekend zou moeten zijn dat er rekening gehouden wordt met de recreatieve en ecologische functies van het Tuinpark, evenals met Europese regels omtrent emissie en fijnstof. Het bestuur van Tuinpark Amstelglorie verwacht derhalve dat hier bij de verdere uitwerking van de Structuurvisie wel degelijk rekening mee gehouden zal worden. Hierbij is vooral van belang om inzicht te krijgen in voorstellen voor compenserende en mitigerende maatregelen (zoals een scherm om het zicht en de geluidoverlast tegen te gaan).*

Reactie 6 en 7

Het belang van Tuinpark Amstelglorie wordt onderkend. Het planMER is onder andere uitgevoerd om te analyseren wat de consequenties van ZuidasDok op milieu en ruimte zijn. De wettelijke vereisten op het gebied van flora en fauna, luchtkwaliteit en geluid en de hieruit voortvloeiende maatregelen worden in acht genomen. Het Tuinpark Amstelglorie maakt onderdeel uit van het studiegebied en is als zodanig meegenomen in alle milieuonderzoeken. Zie ook de passages over de 'Focus in het planMER en de ontwerp Structuurvisie op het Zuidasgebied' in deel 1: paragraaf 1.2.

8. *Het bestuur van Tuinpark Amstelglorie nodigt bestuurders uit om op korte termijn langs te komen zodat zij geïnformeerd kunnen worden over het park en het bestuur haar bezwaren kan toelichten.*

Reactie 8
Deze uitnodiging wordt ter harte genomen en hieraan zal invulling gegeven worden door de projectdirecteur ZuidasDok.

Zienswijze 9

1. *Door een extra snelweg aan te leggen op 50 meter afstand van de woonboot van indiener van de zienswijze krijgt zij: extra geluidsoverlast en trillingen; extra fijnstof en bouwoverlast. Indiener van de zienswijze is dan ook ten zeerste tegen dit nieuwe project. Waarom een extra snelweg?*

Reactie 1
De nut en noodzaak van de uitbreiding van de A10 is in de ontwerp Structuurvisie en het planMER uitgebreid weergegeven: zie voor een beknopte samenvatting van de nut en noodzaak paragraaf 1.1.

Het uitgangspunt bij de uitbreiding van de A10 is dat zoveel mogelijk bestaande functies kunnen blijven functioneren. In de vervolgfase van ZuidasDok (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) kan door nadere detaillering van het ontwerp hier nader op ingegaan worden. Ook de hinder tijdens aanleg wordt dan nader uitgewerkt.

2. *De plannen raken indiener van de zienswijze in hun gezondheid (fijnstof en geluidoverlast). Zij kunnen door de plannen niet meer in hun tuin zitten of een raam open laten staan.*

Reactie 2
In het planMER zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd, onder andere naar de luchtkwaliteit, geluidhinder en het gezondheidsklimaat. Ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de passages over 'bestaande functies' in deel 1.

3. *Indiener van de zienswijze vraagt zich af waarom niet ook in het deel bij het Nieuwe Meer, waar veel mensen en dieren wonen, alles ondergronds wordt gemaakt? Waarom wel rekening houden met geluidbelasting en luchtverontreiniging bij de Zuidas, maar niet bij het Nieuwe Meer?*

Reactie 3
Vanuit financieel oogpunt is het niet mogelijk om de hele A10 van knooppunt Amstel tot knooppunt De Nieuwe Meer ondergronds te situeren. De toename qua geluidhinder en luchtverontreiniging bij De Nieuwe Meer zijn in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit slechts zeer beperkt zal verslechteren (minder dan 0,5 microgram) en ruim onder de wettelijke normen ligt. De toename van de geluidbelasting is relatief beperkt en zal in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) nader onderzocht worden. Hierbij worden mogelijke mitigerende maatregelen ook beschouwd, zie ook de passages over 'bestaande functies' in deel 1: paragraaf 1.5.

4. *Wat indiener van de zienswijze opvalt, is dat het verslag de huidige slechte situatie letterlijk toegeeft, maar i.p.v. het beter te maken, het nog meer wil verslechteren. "De gezondheidsituatie verbetert sterk in de MLT en de alternatieven door het deels ondergronds brengen van de A10. De uitbreiding van de A10 leidt tot een lichte verslechtering van de gezondheidsituatie bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. In de referentiesituatie is hier reeds sprake van een onvoldoende gezondheidsklimaat."*

Reactie 4

De primaire taak is om te zorgen dat gebieden voldoen aan de diverse milieunormen. Indien mogelijk (financieel haalbaar en mogelijkheid mitigerende maatregelen) kan het gezondheidsklimaat verder verbeterd worden. Door algemene maatregelen vanuit het Rijk, provincies en gemeenten wordt reeds getracht de gezondheidsituatie te verbeteren. De verbetering van de luchtkwaliteit in de afgelopen jaren (een trend die zich voortzet tot in ieder geval 2020) is hier een goed voorbeeld van. Dit neemt niet weg dat het gezondheidsklimaat in veel delen van Nederland nog verbeterd kan worden (dus verdere optimalisatie dan de wettelijke normen). Ter hoogte van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is vanwege de aanwezige infrastructuur sprake van een minder onvoldoende gezondheidsklimaat. Dit komt vooral door de geluidbelasting als gevolg van de A10. De luchtkwaliteit ligt bijvoorbeeld ruim onder de wettelijke normen.

5. *Indiener van de zienswijze wordt geraakt in haar belang omdat de plannen effect hebben op de gezondheid en de waarde van haar woonboot drastisch zal afnemen.*

Reactie 5

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken. Voor meer informatie hierover en de effecten op de waarde van bestaande functies wordt verwezen naar de passages over 'bestaande functies' in deel 1: paragraaf 1.5.

Zienswijze 10

Op de notitie Reikwijdte en Detailniveau ZuidasDok heeft de vereniging een zienswijze ingediend. In de Nota van Beantwoording en het planMER is daarop onvoldoende ingegaan. De bewonersvereniging herhaalt haar bezwaar dat de gehanteerde methodiek van vergelijking met een theoretische referentiesituatie, nl. een volgebouwde Kop Zuidas, niet realistisch is. Het resultaat is dat de bestaande geluidoverlast nog jaren blijft bestaan en verergerd wordt door de uitbreiding van de A10, die ook dichter bij de buurt komt te liggen. De bewonersvereniging pleit dan ook opnieuw voor hoge geluidschermen/wallen en andere geluidbeperkende maatregelen langs de A10 noord.

Reactie

In m.e.r.-procedures is het gebruikelijk en verplicht om gebruik te maken van een referentiesituatie waarbij uit wordt gegaan van vigerende ruimtelijke plannen. Voor ZuidasDok wordt daarom, in overeenstemming met andere uitgevoerde ruimtelijke plannen en projecten in Nederland, hiervan gebruik gemaakt. Dit betekent dus ook dat de realisatie van de Zuidas Flanken, waaronder het deelgebied Kop Zuidas, onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt nader ingezoomd op de effecten op geluid voor de verschillende deelgebieden in het plangebied en studiegebied. Mogelijke mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen, worden hierbij ook beschouwd.

Zienswijze 11

1. *Het ondergronds brengen van een deel van de A10 is goed. Meer aandacht voor de ontwikkeling van het station en het aansluitende openbaar vervoer is nodig.*

Reactie 1

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt nader ingegaan op de (ruimtelijke) inrichting van de OV-terminal en het aansluitende openbaar vervoer. Uiteraard wordt onderstreept dat aandacht voor het ontwikkelen van de OV Terminal van groot belang is. In het vervolgtraject zal dit dan ook veel aandacht krijgen.

2. *De ingang van het Station aan de Parnassusweg wordt verbeterd en voorzien van een lift. Nog beter zou zijn om een ingang te maken aan de overkant van de Parnassusweg zodat de vele duizenden studenten, bezoekers en bewoners die naar Station Zuid lopen niet de drukke Buitenveldertselaan hoeven over te steken.*

Reactie 2

De ingang van het station aan de Parnassusweg (nu slechts trein) wordt verbeterd door het naar achter plaatsen van de huidige trappen en het toevoegen van trappen naar de metroperrons. Doordat de tram uit Amstelveen en Buitenveldert naar de zuidkant van het station wordt gelegd, behoeft niet meer over de trambaan te worden overgestoken. Bovendien wordt de oversteek door het slopen van de viaducten van de A10 korter. Het verlengen van de perrons tot over de Buitenveldertselaan/Parnassusweg wordt nader toegelicht in deel 1 bij de passages over langzaam verkeer: paragraaf 1.7.

3. *Het bewonersplatform pleit voor een fijnmazig en frequent rijdend openbaar vervoer van en naar het Station. Een goed hulpmiddel daarbij zou zijn de NZ-lijn door te laten rijden tot het metrostation Amstelveenseweg. Dat geeft ruimte in Station Zuid, en verbetert de aansluiting naar het VUmc.*

Reactie 3

Het project ZuidasDok deelt de ambitie van een fijnmazig en frequent rijdend openbaar vervoer van en naar Station Amsterdam Zuid. Hoewel de uiteindelijke keuzes in lijnvoering een taak en bevoegdheid van de stadsregio zijn, faciliteert ZuidasDok het aanlanden van bussen, trams en metro's op station Amsterdam Zuid. Onderdeel hiervan is het realiseren van een dubbelsporig eindpunt van de Noord/Zuidlijn. ZuidasDok voorziet in een compacte afhandeling van alle OV-stromen in en rond het station dat goed kan functioneren tot ten minste 2030.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar halte Amstelveenseweg is geen onderdeel van het project ZuidasDok. Het project ZuidasDok laat de mogelijkheid open om de Noord/Zuidlijn in een later stadium door te trekken naar halte Amstelveenseweg, zie ook paragraaf 1.6

4. *De mogelijkheid wordt opengelaten om na 2020 een 5^{e} en 6^{e} spoor aan te leggen. Het bewonersplatform verwacht dat de snelle ontwikkeling van Station Zuid de aanleg zo spoedig mogelijk noodzakelijk zal maken en verzoekt dit 5^{e} en 6^{e} spoor in de middellange termijnplanning op te nemen.*

Reactie 4

De aanleg van een 5^{e} en 6^{e} spoor is onder andere afhankelijk van de locatie waar de internationale hogesnelheidslijnen in de toekomst zullen aanlanden. Deze beslissing is nog niet genomen. Hierdoor maakt de uitbreiding van de sporen geen onderdeel uit van de beleidskeuzen (MLT), maar van het ontwikkelingsperspectief.

5. *Het bewonersplatform verzoekt om tijdens de uitvoering zoveel mogelijk maatregelen te nemen om vermijdbare overlast voor bewoners en gebruikers van dit gebied te voorkómen tijdens de langdurige bouw. Ook in deze fase moet Zuidas en naaste omgeving een aantrekkelijk leefklimaat bieden om de ambities van Zuidas als internationale toplocatie te kunnen waarmaken. De suggestie om de NZlijn te laten doorrijden tot het metrostation Amstelveenseweg kan daaraan een bijdrage leveren. Tevens kan intensiever gebruik van Station RAI zowel voor treinen als voor metro bijdragen aan de spreiding van de drukte en Station Zuid ontlasten. Een betere fasering van de aanleg van de autotunnels: eerst de zuidelijke afmaken, dan de noordelijke en meer ingewikkelde tunnel kan de overlast ook beperken.*

Reactie 5

De zorg voor overlast tijdens de bouw voor bewoners en gebruikers van het gebied wordt onderkend. In deel 1, paragraaf 1.4 bij passages over de bouwfase wordt hier nader op ingegaan.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar halte Amstelveenseweg is geen onderdeel van het project ZuidasDok. Het project ZuidasDok houdt de mogelijkheid voor doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar halte Amstelveenseweg in een later stadium open, zie ook deel 1 in paragraaf 1.6. Overigens wordt de suggestie dat een dergelijke doortrekking het station Amsterdam Zuid kan ontlasten wel onderschreven. Station RAI is hiertoe minder geschikt omdat de Noord/Zuidlijn daar niet aanlandt. Voor het eerst realiseren van de zuidelijke autotunnel en erna realiseren van de noordelijke autotunnel wordt verwezen naar Zienswijze 3, reactie 3.

6. *Voor de aanleg van de noordelijke A10 tunnel is de stijging van het grondwaterniveau een punt van extra aandacht. Dit is vooral van belang voor de kruipruimtes, kelders en tuinen van de woningen in de Prinses Irenebuurt.*

Reactie 6

Dit is nadrukkelijk een aandachtspunt. De mogelijke opstuwing van grondwater als gevolg van het maken van de noordelijke autotunnel, indien geen maatregelen genomen zouden worden, wordt onderkend. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp en gedetailleerd milieuonderzoek in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zullen adequate maatregelen nader onderzocht worden.

7. *Indieners van de zienswijze geven aan dat wordt gesuggereerd dat er nog een metro naar Amstelveen kan worden aangelegd (P. 14 in paragraaf 3.3 van de Structuurvisie). Dat lijkt de indieners onmogelijk dan wel onbetaalbaar als de zuidelijke A10 tunnel is aangelegd. Daarvoor zou onder de zuidelijke A10 tunnel een kostbare ondergrondse boog naar de VU aangelegd moeten worden.*

Reactie 7

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages over de Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn in deel 1, paragraaf 1.6

8. *Geluidsschermen van hoge kwaliteit zijn naar het oordeel van de indieners van de zienswijze over het hele traject buiten de tunnels nodig. In het planMER wordt op blz. 24 aangegeven dat er aan de Oostelijke tunnelmond geluid beperkende maatregelen getroffen zullen worden in de vorm van een luifelconstructie en een dubbele laag ZOAB. Uit de berekeningen vloeit voort dat dit de geluidhinder meer zou beperken dan luifel + schermen. In de tabel wordt niet vermeld wat het effect is van ZOAB + luifel + geluidschermen. Het bewonersplatform dringt er bij op aan om langs het gehele tunnelvrije deel van de A10 uniforme geluidschermen aan te brengen, zoals bijv. langs de A2 bij Vinkenveen is gebeurd. De geluidschermen dienen volgens de indieners het niveau van de beoogde kwaliteit in Zuidas te hebben. Dat komt zowel de effecten van geluidhinder als de rustige visuele afwikkeling van het verkeer sterk ten goede.*

Reactie 8

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages over het gehanteerde abstractieniveau van de uitgevoerde milieuonderzoeken in deel 1: paragraaf 1.2

9. *Indieners van de zienswijze geven aan dat wordt gesteld dat alleen op korte afstand van de tunnelmonden sprake is van een verhoogde concentratie van verontreinigende stoffen en fijnstof. De Oostelijke tunnelmond ligt dicht op het Beatrixpark. Het bewonersplatform verzoekt om bijzondere aandacht te besteden aan maatregelen om te voorkómen dat stof en schadelijke stoffen het Beatrixpark kunnen bereiken.*

Reactie 9

Uit de luchtkwaliteitberekeningen blijkt dat alleen op korte afstand van de tunnelmonden de concentraties NO_2 en in mindere mate PM10 hoger zijn (wel onder de wettelijke normen). Op grotere afstand (30 meter en verder) zijn deze concentraties vrijwel gelijk aan de rest van het plangebied.

10. *Er worden mogelijke alternatieven voor de toekomst open gehouden, maar niet is aangegeven wanneer welke besluiten daarover genomen moeten worden.*

Reactie 10

In de ontwerp Structuurvisie wordt een ontwikkelingsperspectief geschetst voor de langere termijn. Afhankelijk van bijvoorbeeld de beslissing over waar de internationale hogesnelheidstreinen aanlanden of hoe de economische ontwikkeling verloopt, zal een mogelijk besluit over (delen van) dit ontwikkelingsperspectief genomen worden.

Zienswijze 12

1. *In de perceptie van Waternet heeft het overleg tussen initiatiefnemer ZuidasDok en waterbeheerder Waternet te beperkt invulling gekregen.*

Reactie 1

In de periode tussen ca. 2000 en nu is regelmatig aandacht besteed aan de wijze waarop water in het gehele plangebied Zuidas invulling moet krijgen. Hierover is ook regelmatig afstemming geweest met AGV/Waternet. Met name in 2008 zijn hierin belangrijke afspraken gemaakt. De verschillende alternatieven voor het Dok zijn niet onderscheidend voor de beoordeling op water. De opmerkingen die door AGV/waternet naar aanleiding van de notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft aangedragen zijn verwerkt in het planMER.

In de vervolgfase zal uiteraard nadrukkelijk met Waternet overlegd worden over de totstandkoming van de onderzoeken en effectbepaling omtrent water. Ook tijdens deze fase van planvorming heeft overleg plaatsgevonden met Waternet. Veel van de in de zienswijze opgenomen opmerkingen hebben betrekking op de borging van het aspect water in de volgende planstudiefase.

2. *De beoordelingen zijn kwalitatief en lijken op basis van een (beperkt onderbouwd) expertoordeel tot stand gekomen. De negatieve beoordelingen geven niet zozeer het effect aan, als wel de onbekendheid van de effecten en onzekerheden in de oplossingsrichting (mitigatie en compensatie).*

Reactie 2

De veronderstelling over de negatieve beoordelingen van diverse aspecten van water zijn terecht. Als sprake is van onbekendheid van effecten en onzekerheden in oplossingsrichtingen is gekozen voor een negatieve beoordeling. Het is zeer goed mogelijk dat in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) er geen sprake is van negatieve effecten, omdat dan voldoende mitigerende en compenserende maatregelen bekend en/of getroffen zijn.

3. *Specifiek over het thema grondwater geeft Waternet een aantal aandachtspunten, waaronder het maken van een grondwatermodel mee die maken dat een kwalitatieve beoordeling "licht negatief" voor grondwaterkwantiteit naar het inzicht van Waternet als te licht is te kwalificeren.*

Reactie 3

In het planMER is uitgebreid toegelicht in hoeverre invloed op de grondwaterkwantiteit te verwachten is en welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn, en welk proces doorlopen zal worden om tot een keuze en uitwerking van maatregelen te komen.

Een grondwatermodel, hoe goed dit ook is, is een hulpmiddel om de effecten van ingrepen op het grondwatersysteem te beoordelen. Met name bij relatief sterke gradiënten zoals bij een waterkering optreden, is de voorspellende waarde van een grondwatermodel echter niet één op één over te nemen. Als alternatief om de effecten te beoordelen is daarom naar de daadwerkelijk gemeten grondwaterstanden ter plaatse gekeken. Deze gegevens in combinatie met een analytische beoordeling van de situatie leidt tot de verwachting dat de grondwaterstanden minder beïnvloed zullen worden dan op basis van het grondwatermodel wordt verwacht.

Op basis van de verwachting dat de effecten relatief beperkt zullen zijn en de ruime mogelijkheden voor effectbeperkende maatregelen, is ervoor gekozen om een licht negatieve beoordeling (-) op te nemen.

4. *Om de plannen van het ZuidasDok te kunnen realiseren moet een belangrijke hoofddistributieleiding voor drinkwater in de Parnassusweg verlegd worden. Hiervoor vindt momenteel een tracéstudie plaats.*

Reactie 4

De informatie over het verleggen van de hoofddistributieleiding is uiteraard bekend en zal in de vervolgfase voldoende aandacht krijgen.

5. *De veranderingen in de oppervlaktewaterstructuur hebben gevolgen voor de structuur van de hemelwaterafvoer. Aandacht wordt gevraagd voor de verwerking van hemelwater bij de inrichting van de openbare ruimte. De aanwezigheid van vele ondergrondse voorzieningen en hoogteverschillen in het maaiveld kan tot onverwachte effecten leiden.*

Reactie 5

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal hier nadere aandacht aan gegeven worden.

6. *De beoordeling van het thema Water (in de ontwerp Structuurvisie) als licht negatief is in het licht van bovenstaande beschouwingen arbitrair te noemen. De onzekerheden omtrent de (mogelijkheid van) oplossingen worden ook in de Kosten-Batenanalyse ZuidasDok benoemd: "Aan de sterk negatieve beoordeling van de waterkering kunnen ook nog financiële consequenties zitten. De A10 is momenteel onderdeel van de waterkering en het kan zijn dat deze verlegd moet worden." Financiële consequenties bestaan er ook voor de mitigatie en compensatie van het oppervlaktewater en grondwater, deze zijn niet benoemd in de Kosten-Batenanalyse, wel in het planMER.*

Reactie 6

De ontwikkelingen bij ZuidasDok hebben een significante impact op het aspect water. De licht negatieve beoordeling in de ontwerp Structuurvisie geeft hier invulling aan. Deze score is een samengevatte score van de diverse aspecten die bij het thema water zijn beschouwd. In de vervolgfase worden deze aspecten, inclusief borging van mitigerende en compenserende maatregelen nader uitgewerkt. De opmerkingen ten aanzien van de onzekerheid qua kosten van het verleggen van de waterkering worden, zoals ook in de KBA is aangegeven, onderschreven.

7. *De voorbereiding van de ontwerp Structuurvisie kent, conform het MIRT-spelregelkader (afgeleid van "Sneller en Beter"), een integrale benadering. Conform de "Zinvolle effectbepaling Water in Verkenningen" (bijlage Handreiking MIRT-verkenning, december 2010) is in de beoordelingsfase een kwantitatieve vergelijking van de alternatieven op hoofdlijnen belangrijk. Voor de beoordeling van de effecten wordt gebruik gemaakt van standaard rekenmodellen voor het doorrekenen van effecten op o.a. de bodemmorfologie en waterbeschikbaarheid. De uitwerking van de waterthema's voldoet naar onze mening niet aan het MIRT-spelregelkader. Een aantal van de mitigerende en compenserende maatregelen dienen in de flanken ingepast te worden. Andere mitigerende maatregelen kennen echter een sterke relatie met het ontwerp van het ZuidasDok. Denk hierbij aan de mogelijke waterkerende constructies in de noordwand van het Dok, of hemelwaterberging in het Dok. Deze maatregelen hebben directe invloed op het criterium Haalbaarheid, betaalbaarheid en stuurbaarheid, maar zijn daar niet in terug te vinden.*

Reactie 7

De impact van de activiteiten van ZuidasDok op het thema water zijn in het planMER duidelijk in beeld gebracht behorend bij het abstractieniveau van een planMER. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) worden met name de mitigerende en compenserende maatregelen nader uitgewerkt. Dit is reeds aangegeven bij de leemtes in kennis in het planMER en bij de effectbeschrijving van het thema water. De urgentie die door Waternet wordt aangegeven wordt, zoals bekend, onderschreven.

8. *De Structuurvisie ZuidasDok wordt afgesloten met een doorkijk op de planning. Voor de eerste periode wordt gesproken over planuitwerking en een "papieren" proces. Advies is om in deze periode ook de opgave voor de waterthema's scherper te krijgen om de risico's en beheersbaarheid van het proces beter in de vingers te krijgen. In de opgave van het "functievrij maken" staan de drie negatief beoordeelde waterthema's geagendeerd. De opgave om, waar mogelijk, deze thema's gekoppeld aan het Dok-ontwerp invulling te geven behoeft meer aandacht. Detaillering van het Dok-ontwerp vindt in een parallel proces plaats en hierin is de koppeling tussen de waterthema's en het ontwerp nog niet gemaakt.*
9. *In de huidige studie is tot op heden het watertoetsproces van onvoldoende kwaliteit geweest om te spreken van een integrale ontwerp en een zorgvuldige borging van de belangen van de waterbeheerder. In de vervolgstappen wordt hiervoor aandacht gevraagd. Graag ziet Waternet in de definitieve Structuurvisie ZuidasDok en de verdere plandetaillering een zorgvuldigere integrale waterparagraaf terug. Waternet staat klaar voor een oplossingsgerichte dialoog om hierbij te helpen.*

Reactie 8 en 9

Zoals reeds aangegeven bij eerdere reacties op deze zienswijze zal Waternet uitgebreid betrokken worden bij de verdere uitwerking en impact op de waterhuishouding, ook met betrekking tot het ontwerp. De invulling van het thema water in het planMER en de Structuurvisie worden niet aangepast.

Zienswijze 13

1. *De breedte van de A10 is gekoppeld aan het toekomstige doorgaande karakter, waarvan de noodzaak niet aannemelijk is gemaakt.*

Reactie 1

In de ontwerp Structuurvisie en het planMER is de nut en noodzaak voor de uitbreiding van de A10 aangegeven en in het verkeersonderzoek behorend bij het planMER nader toegelicht. In paragraaf 1.1 is hiervan een beknopte samenvatting opgenomen.

2. *Niets over de verslechtering van de stedelijke kwaliteit, de luchtvervuilingsvergroting, de geluidsoverlasttoename, de verlenging van de A10 kruisende tunnels juist voor voetgangers en fietsers. Toetsing aan de minimale wettelijke eisen staat in schril contrast met de enorme uitgaven voor de korte A10 tunnel.*

Reactie 2

In het planMER zijn voor alle relevante milieu- en ruimtelijke aspecten de effecten inzichtelijk gemaakt. Hierbij is niet alleen gekeken naar de wettelijke eisen, maar juist ook naar effecten onder de normen, zie bijvoorbeeld het hoofdstuk gezondheid. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestem-

mingsplannen) worden ook maatregelen voor langzaam verkeer nader beschouwd, zie ook de passages over '*langzaam verkeer*' in deel 1.

3. *De verbreding van de A10 komt deels in het Beatrixpark met een aantasting tijdens de aanleg en beperkte parkbegroeiing door de tunnel. Forse, diep wortelende bomen zijn waarschijnlijk uitgesloten.*

Reactie 3

De verbreding van de A10 ter hoogte van het Beatrixpark wordt zo goed mogelijk ingepast, zoals in de ontwerp Structuurvisie met de mitigerende geluidmaatregelen en ruimtelijke inpassing is aangegeven. De concrete inpassing wordt in de vervolgfase nader beschouwd.

4. *In tegenstelling tot de grotere A10 uitgaven is in de openbaar vervoer voorzieningen flink gesneden. De directe VU metroverbinding voor de richting Amstelveen is geschrapt. Alle MER varianten gaan uit van deze verbinding. Alleen al hierom is dit MER niet bruikbaar.*

Reactie 4

Eén van de belangrijke onderdelen van ZuidasDok is de grootschalige aanpak van station Amsterdam Zuid. Het effect hiervan blijkt uit de gunstige modal split ten opzichte van het autoverkeer, zie het planMER. De constatering dat alle alternatieven van een directe metroverbinding richting Amstelveen uitgaan is onjuist. In de beleidskeuzen (het voorkeursalternatief), die ook is vastgelegd in de ontwerp Structuurvisie, is deze verbinding niet opgenomen. Zie voor nadere informatie de passages omtrent de Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn in deel 1: paragraaf 1.6

5. *De gebruiksverschillen tussen een station met zes perronsporen en een met vier zijn in het MER nauwelijks inzichtelijk. Dit MER maakt in deze geen gegronde keuze mogelijk. Met nu zes perronsporen kan de noodzakelijke perronverbreding sneller en met veel minder hinder uitgevoerd worden. Ook vergroot dit de toekomstige gebruikerskwaliteit.*

Reactie 5

Op dit moment kan worden volstaan met een beperkte aanpassing van de sporen. Dit wordt gedaan door een kleine verbreding van de bestaande sporen te verwezenlijken. De aanleg van een 5^{e} en 6^{e} spoor is (onder andere) afhankelijk van de locatie waar de internationale hogesnelheidslijnen in de toekomst zullen aanlanden. Deze beslissing is nog niet genomen. Hierdoor maakt de uitbreiding van de sporen geen onderdeel uit van de voorgenomen Voorkeursbeslissing, maar van het ontwikkelingsperspectief voor de langere termijn. Het effect van de zes sporen is duidelijk inzichtelijk gemaakt, middels geluidberekeningen, maar ook bij thema's zoals ruimtelijke kwaliteit en internationale toplocatie.

6. *De OV inrichting wekt sterk de indruk dat de voorzieningen zo sober mogelijk moeten in afwachting van een mogelijk ondergronds station. Het sterk groeiend OV gebruik wordt zo ontmoedigd, heel opmerkelijk!*

Reactie 6

De groei van het aantal reizigers op Station Amsterdam Zuid is de afgelopen jaren groot geweest. Ook de komende jaren wordt een zeer sterke groei van het gebruik van het station voorzien. Deze groei wordt voor alle OV-modaliteiten geaccommodeerd met een OVT die robuust is tot ten minste 2030. Om toekomstige ontwikkelingen zoals een uitbreiding van het aantal sporen en of het anders (bovengronds en/of ondergronds) inpassen van sporen niet onmogelijk te maken is gekozen voor een uitwerking van de OVT, die voldoende kwaliteit heeft.

7. *In plaats van een doorgaande verbinding krijgt de Noord/Zuidlijn nu een eindhalte met een enkel spoor. Dat maakt deze metro onaantrekkelijk. Beter is een eind/keerpunt op de halte Amstelveenseweg; dat ontlast station Zuid.*

Reactie 7

Onderdeel van het project ZuidasDok is dat een dubbelsporig eindpunt voor de Noord/Zuidlijn wordt gerealiseerd. Ook worden met het verplaatsen van de metroperrons bredere perrons, extra stijgpunten en meer stijgpuntcapaciteit gerealiseerd. Tenslotte worden perronkappen en stationsvoorzieningen gerealiseerd.

ZuidasDok voorziet daarmee in een goede en compacte afhandeling van alle OV-stromen in en rond het station die robuust is tot ten minste 2030.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar halte Amstelveenseweg is geen onderdeel van het project ZuidasDok. Het project ZuidasDok houdt doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar halte Amstelveenseweg in de toekomst evenwel mogelijk.

8. *Goed dat de VU zijde ook een trein/metro toegang tot het station krijgt. Zo'n toegang zou ook mogelijk moeten zijn aan de westzijde van de Parnassusweg, zodat een gelijkvloerse oversteek van deze drukke weg overbodig is. Uit de stukken is onduidelijk of de toegang Parnassusweg voldoende ruimte krijgt en voldoende aantrekkelijk wordt.*

Reactie 8
In deel 1 wordt in paragraaf 1.7 nader ingegaan op deze vraag.

9. *Zoals voorheen zal de bus weer halteren naast het station, een herstel van de oude situatie, nadat Zuidas bebouwing de bushalte wegdrukte. Dit herstel wordt nu als verbetering uitgevent. Voor tram en bus komen nauwelijks voorzieningen; niet meer dan elders in de stad. Voor een stationshalte verwacht je betere kwaliteit met een betere overstap dan nu voorzien. Een nieuwe tunnel tussen de beide stationsingangen verbetert de overstap tussen bus/tram en trein maar vooral metro. Zo'n nieuwe tunnel verdeelt de uitstappers tussen overstappers en stationverlaters, noodzakelijk met de verwachte grote reizigersstromen.*

Reactie 9
Het busstation en de tramhaltes zullen op passende wijze worden voorzien van overkapping en wachtvoorzieningen. De overstap wordt voor alle modaliteiten aanzienlijk beter. De zuidelijke stationstoegang wordt circa 22 meter breed, aanzienlijk breder dan de huidige onderdoorgang onder de zuidelijke rijbaan van de A10.

10. *Het verkeersonderzoek vergelijkt het verkeersverschil door dokbebouwing, uitgaande van een forse modal split verschuiving. De toevoeging en het gebruik van nieuwe parkeerplekken gekoppeld aan deze bebouwing volgens de geldende parkeernorm negeert dit verkeersonderzoek. Niet uitgesloten is dat deze parkeerplekken openbaar benut worden en daarmee bijdragen aan een forse autoverkeerstoename uitgaande van de gebruikelijke bezetting en meervoudig gebruik in een dergelijk gemengd, dicht stedelijk gebied. Door deze eenzijdige benadering geeft het MER onvoldoende inzicht in de mogelijke verkeersbelasting en bijbehorende luchtvervuiling en geluidsoverlast. Over de nieuwe parkeerplekken ontsluiting ontbreekt besluitvorming.*

Reactie 10
De modal split is een resultante van de verkeersberekeningen, en geen uitgangspunt. In het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de verkeersberekeningen wordt rekenschap gehouden met de aanwezigheid van parkeerplaatsen. Voor het ZuidasDok geldt het gemeentelijke locatiebeleid, waar de meest stringente norm uit dit beleid, de A-norm, van toepassing is. Uitgangspunt voor de ontsluiting van deze nieuwe parkeerplaatsen (alleen in de drie alternatieven, niet in de beleidskeuzen) is dat deze rechtstreeks op de op en afritten van de S108 en S109 worden ontsloten. Dit is ook op deze wijze opgenomen in het verkeersmodel. Overigens gaat de voorgenomen Voorkeursbeslissing niet over de latere doorontwikkelmogelijkheden met eventuele dokbebouwing en parkeerplaatsen.

11. *Het geluidsonderzoek toont een verschil in dove gevels met en zonder A10 tunnel. Dove gevels gelden enkel voor geluidsgevoelige bestemmingen, dat negeert deze vergelijking. Langs de A10 tunnel zijn en komen slechts weinig geluidsgevoelige bestemmingen. De afname van het aantal geluidsgevoelige gevels is derhalve misleidend, door de indruk dat bij de A10 tunnel veel geluidsgevoelige bestemmingen komen.*

Reactie 11
Momenteel zijn er weinig geluidgevoelige functies aanwezig in Zuidas Flanken, met name omdat de A10 voor hoge geluidbelastingen zorgt. Doelstelling is echter om Zuidas te ontwikkelen tot een succesvolle internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam.

Hierin is een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen essentieel. Zuidas is na IJburg de grootste nieuwbouwlocatie voor wonen in Amsterdam. De volledige ontwikkeling van Zuidas Flanken is opgenomen in de referentiesituatie. Door de A10 ter hoogte van Zuidas te ondertunnelen neemt de kwaliteit van de leefomgeving toe waardoor geluidgevoelige functies zoals wonen kunnen worden toegevoegd in bijvoorbeeld de deelgebieden: Kenniskwartier, Beethoven en Ravel.

Overigens is door duurzaamheiduitgangspunten bepaald dat te ontwikkelen woningen in de toekomst om te bouwen moeten zijn als kantoren en andersom. Dat impliceert dat het gebruik van het stedelijk programma in de tijd zich nog kan (door)ontwikkelen. De stedelijke ontwikkeling maakt geen deel uit van ZuidasDok, maar behoort tot Zuidas Flanken.

Zienswijze 14

1. *Als bewoner van het Studiegebied Zuidas maakt indiener van de zienswijze zich grote zorgen over de negatieve effecten van de ontwikkeling van het plangebied voor zijn woonomgeving. Vooral die delen van het onderliggend wegennet die aansluiten op de op- en afritten van de A10 hebben het nu al zwaar te verduren (Beethovenstraat-De Boelelaan en Buitenveldertselaan-Amstelveenseweg), in het bijzonder daar waar het Zuidasverkeer en het in- en uitgaande stadsverkeer van dezelfde routes gebruik maken.*

Reactie 1

De uitbreiding van de A10 heeft relatief weinig impact op het onderliggende wegennet, zo blijkt uit de verkeersstudie (bijlage bij het planMER). De op- en afritten blijven wel zwaar belast. Dit is nu reeds het geval. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht. Mocht blijken dat toch problemen op het onderliggend wegennet optreden worden maatregelen getroffen.

2. *Het stringente parkeerbeleid van de Gemeente Amsterdam zal een gunstige uitwerking hebben en is noodzakelijk. Meer zekerheid bieden echter structurele maatregelen: het versmallen van de Beethovenstraat is een goede stap in die richting. Maak het onnodig en onmogelijk dat de negatieve effecten die in het centrum van het plangebied worden uitgebannen zich verplaatsen naar de randen. Ontsluit de Zuidas zoveel mogelijk direct vanaf de A10 en ontzie ook de reeds bestaande woongebieden. De voorliggende studies zijn wat dat betreft beter dan alle voorafgaande, de intentie lijkt aanwezig maar de plannen nemen de zorg van indiener van de zienswijze niet weg.*

Reactie 2

Uitgangspunt voor de ontsluiting van deze nieuwe parkeerplaatsen bij een mogelijk toekomstige dokbebouwing als onderdeel van het doorontwikkelingsperspectief (nu geen onderdeel van de besluitvorming) is dat deze rechtstreeks op de op en afritten van de S108 en S109 worden ontsloten.

Om te voorkomen dat negatieve effecten vanuit het centrumgebied zich verplaatsen naar de randen zal nader studie en monitoring nodig zijn en zal zo nodig moeten worden bijgestuurd. Dit is onderdeel van de nadere studie en een belangrijk aandachtspunt.

Zienswijze 15

1. *Er wordt volgens indiener van de zienswijze onvoldoende rekening gehouden met de negatieve effecten voor bewoners aan de west- en oostzijde van de tunnelmonden en de gevolgen in het vogelreservaat aan de oeverlanden en de nieuwe meer als recreatiegebied voor de Amsterdammers. Er wordt in het plan alleen maar gekeken naar de effecten op de zuidas zelf die op een heel klein gebied voordeel oplevert door het ondergronds brengen van de A10 en de hoop op schonere auto's en het weren van vrachtwagens.*
2. *Indiener van de zienswijze wordt in haar belang geraakt door dat in het geval van de uitbreiding van de A10 zij als woonark bewoner aan de Jachthavenweg bijna onder de A10 komt te wonen. Zoals te lezen valt in het rapport zal er een toename van geluidhinder komen, een toename van de hoeveelheid fijnstof en koolstofdioxide in het gebied waar indiener van de zienswijze woont. Bovendien zal er door de aanleg sprake zijn van overlast gedurende 8 jaar. Hierdoor zal de waarde van de ark van indiener van de zienswijze tot nihil gereduceerd worden. Oftewel, enorme schade op alle fronten: emotioneel, lichamelijk en financieel.*

Reactie 1 en 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

Ten aanzien van de gevolgen voor vogels is hier in hoofdstuk 12 van het geluidonderzoek (bijlage bij het planMER) aandacht aan besteed. In de vervolgfase zal hier gedetailleerder naar gekeken worden.

In de passages over bestaande functies in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 16

1. *Indiener van de zienswijze ziet geen enkele noodzaak voor de voorkeursbeslissing. Voor de buurt van indiener van de zienswijze zal de kwaliteit van leven juist drastisch verslechteren!*
2. *De gevolgen voor milieu, omgeving en belangen zijn onvoldoende meegenomen. De snelwegen worden weer verder verbreed en komen nog veel dichter bij woningen. Gevolg is een toename van fijnstof en uitlaatgassen en geluidsoverlast.*
3. *De kosten zullen, net als bij alle voorgaande grote plannen (oa noord/zuid lijn) zeker veel hoger worden.*
4. *Indiener van de zienswijze wordt direct geraakt in zijn belang omdat de snelwegen 33% dus ruim 30 meter dichter bij zijn woning komen. Dit is erg veel op een huidige afstand van 90 meter! De waarde van zijn woning zal enorm afnemen. De kwaliteit van leven zal enorm verslechteren. De beleving van een groene zone die hier nog enigszins is zal tot een minimum worden beperkt.*

Reactie 1 t/m 4

De nut en noodzaak van de uitbreiding van de A10 is in de ontwerp Structuurvisie en het planMER uitgebreid weergegeven: zie voor een beknopte samenvatting van de nut en noodzaak paragraaf 1.1.

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De opmerking dat de kosten voor ZuidasDok veel hoger zullen worden, wordt niet onderschreven.
In paragraaf 1.3.2 wordt hier nader op ingegaan.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 17

1. *De beslissing tot verbreding van de a10 is ondoordacht. Er is geen rekening gehouden met het feit dat er dan een brug moet komen waardoor boten onder de brug of extreem dicht bij de brug komen te liggen.*
2. *De belangen van woonbootbewoners zijn onvoldoende meegenomen. De uitstoot van uitlaatgassen, extra fijnstof en geluidsoverlast zullen slecht voor de gezondheid zijn.*
3. *In de ontwerp Structuurvisie en planMER leest indiener van de zienswijze onvoldoende uitkomsten van onderzoek naar de noodzaak voor de verbreding van de a10.*
4. *Na 20 jaar actie voeren komt er volgende maand eindelijk een geluidscherm om de geluidoverlast voor de woonbootbewoners te beperken. Als de weg nog 30 m dichterbij komt zal dit zeker negatieve gevolgen hebben. De leefomgeving van indiener van de zienswijze verslechtert drastisch. De woonboot van indiener van de zienswijze zal in waarde dalen.*

Reactie 1 tot en met 4

De nut en noodzaak van de uitbreiding van de A10 is in de ontwerp Structuurvisie en het planMER uitgebreid weergegeven: zie voor een beknopte samenvatting van de nut en noodzaak paragraaf 1.1.

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 18

1. *Indiener van de zienswijze ondervindt gevolgen zoals extra fijnstof; extra geluidsoverlast; woongenot verderving en bouwoverlast.*
2. *Niet alleen gezondheid en manier van leven wordt aangetast, maar de waarde van de boten van indiener van de zienswijzen zal ook sterk afnemen.*

Reactie 1 en 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 19

1. *De Reizigers Advies Raad (RAR) voor het openbaar vervoer in de concessie gebieden van de Stadsregio Amsterdam, ingesteld vanwege de Wet personenvervoer 2000, behoort tijdig geïnformeerd te worden over wijzigingen die van invloed zijn of kunnen zijn op het openbaar vervoer en het gebruik daarvan door de reizigers. Door advies te vragen over voorgenomen wijzigingen wordt het belang van de meestal anonieme reiziger gewaarborgd. Het is verbazingwekkend te constateren dat de RAR niet betrokken is bij de planvorming rond het ZuidasDok. De RAR heeft de plannen voor de ZuidasDok op het laatste moment kunnen bestuderen en komt tot de volgende zienswijzen.*

Reactie 1

De Stadsregio is onderdeel van de projectorganisatie ZuidasDok. Het is spijtig te constateren dat de RAR onvoldoende geïnformeerd is en nu op de reguliere communicatie over de inspraak op de ontwerp Structuurvisie en PlanMER moet reageren. De projectorganisatie neemt contact met u op over de voorgenomen plannen.

2. *De zgn. Amstelveenboog, die momenteel de koppeling is tussen het metronet en de Amstelveenlijn richting Amstelveen Westwijk moet ten allen tijde behouden blijven. Het feit dat een koppeling van de NoordZuidLijn (NZL) met de Amstelveenlijn momenteel te duur wordt geacht, kan geen reden zijn om deze koppeling voor altijd onmogelijk te maken. Het vrijhouden van infrastructuurcorridors moet altijd prevaleren boven het bouwen van gebouwen. Indien er later alsnog geld beschikbaar is of andere afwegingen gaan gelden, kan de koppeling alsnog gerealiseerd worden.*

Reactie 2

De koppeling tussen de Amstelveenlijn (lijn 51) en het metronet geeft problemen met de regelmaat en de inpasbaarheid in de beschikbare capaciteit samen met metro 52 en 53 in de Oostbuis naar het Centraal Station. Voor de Amstelveenlijn worden plannen gemaakt om deze om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding en deze nadat de Noord/Zuidlijn in gebruik is genomen, eveneens in gebruik te stellen. De huidige koppeling tussen tram- en metronet komt daarmee te vervallen. Daarom is de huidige verbindingsboog tussen tram en metronet niet langer in de plannen voor ZuidasDok opgenomen. Deze huidige verbindingsboog is ook niet geschikt voor een metroverlenging en zou daarom bij doortrek van de metro moeten worden vervangen. Dit is in de toekomst nog steeds mogelijk.

Er is geen relatie tussen het vervallen van de Huidige Amstelveenboog en de realisatie van vastgoed in het ZuidasDok. Het wordt door ZuidasDok overigens niet onmogelijk gemaakt om de metro op enig moment alsnog door te trekken richting Amstelveen, zie ook paragraaf 1.6.

3. *Het is zeer teleurstellend dat de plannenmakers er niet in slagen een plan te ontwikkelen waarin de dure NZL een grotere meerwaarde levert. Het koppelen aan de Amstelveenlijn kost weliswaar ettelijke honderden miljoenen extra maar zorgt er in één klap voor dat de NZL feitelijk 2x zo lang wordt. Voor betrekkelijk geringe meerkosten op een totaalbedrag van circa 3 miljard wordt veel meer kwaliteit en rendement gerealiseerd: overstappen op station Amsterdam Zuid betekent voor reizigers verlies aan tijd en comfort en leidt aantoonbaar tot minder passagiers en dus minder inkomsten voor de NZL.*

Reactie 3

In het kader van het project Amstelveenlijn is berekend dat de kosten voor verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen te hoog waren ten opzichte van de baten. Als gevolg daarvan is door het project Ombouw Amstelveenlijn gekozen voor een Hoogwaardige Tramverbinding naar Amstelveen. Overigens maakt de keuze voor de Amstelveenlijn geen onderdeel uit van de besluitvorming voor het ZuidasDok Wel zorgt realisatie van het project ZuidasDok voor een kwalitatief hoogwaardige, korte overstap voor reizigers die gebruik maken van de vele verbindingen en hoge frequenties van trein, bestaande metro, bus en tram én (voor zover ze naar het centrum van Amsterdam of Amsterdam Noord willen) goed bediend worden door een overstap op de nieuwe Noord/Zuidlijn, zie ook paragraaf 1.6.

4. *Het "ombouwen" van station, perrons, tramlijnen, bushaltes etc. zal ingrijpende gevolgen hebben in de bouwfase. Dit is een groot zorgpunt vanuit de reizigers. De RAR leest niet hoe de opdrachtgever er voor gaat zorgen dat tijdens de bouw alle OV-vervoersmogelijkheden in gebruik zullen blijven, met korte loopafstanden, en adequate faciliteiten, ook voor mindervaliden. De bizarre situatie rond bijvoorbeeld station Arnhem die veel te lang heeft geduurd staat nog vers in het geheugen.*

Reactie 4

Het project ZuidasDok besteedt zeer veel aandacht aan het handhaven van kwalitatief goede voorzieningen tijdens de bouw, zie ook paragraaf 1.4. In het vervolgtraject zal hier nadere aandacht aan worden besteed.

5. *In het ter inzage liggende plan is het in ieder geval een goed voornemen om het beoogde nieuwe busstation en de tramhaltes dicht bij elkaar en bij de ingang van het station te leggen. Dit is evenwel niet aan de centrumzijde van het station, terwijl veel vervoersbehoefte juist aan die zijde zal zijn. De structuurvisie zou zich ook op de vervoersvraag aan de Noordzijde van het station moeten richten.*

Reactie 5

De keuze voor concentratie van bus en tram aan de zuidzijde is ingegeven door het feit dat veel buslijnen vanuit het zuiden komen. Ook betekent een zuidelijke route dat de omweg vanuit Amstelveen naar station Amstel voor de hoogwaardige tramverbinding van Amstelveen naar station minder is. Gelet op de gefaseerde aanleg van de noordelijke autotunnel is de zuidzijde ook nog eens ruim vier jaar eerder beschikbaar. Overigens kan in een nadere uitwerking nog steeds gekozen worden voor een noordelijke ligging van bus en/of tram. In de Structuurvisie worden twee mogelijkheden open gelaten ten aanzien van de locatie van het busstation.

6. *Uit de plannen is niet duidelijk geworden of de metroperrons net als de huidige NS-perrons een directe uitgang krijgen bij het viaduct Parnassusweg. Dit is van groot belang vanwege de enorme reizigersstromen die dagelijks de route afleggen tussen VU en station Amsterdam Zuid. Dit veroorzaakt momenteel een groot capaciteitsprobleem op dit toch al drukke trajectdeel van lijn 5 en lijn 51. Een goede uitgang van deze perrons kan een flink deel van de druk op het OV ondervangen, doordat de loopafstand dan korter wordt. Deze uitgang dient goed gefaciliteerd te worden, met roltrappen, liften en goede verlichting. Aanvullend zou een "tapis roulant" tussen viaduct Parnassusweg en de VU de druk op het OV verlagen.*

Reactie 6

De uitgang Parnassusweg voor zowel trein als metro wordt voorzien van voldoende brede trappen. In roltrappen en liften is, mede gelet op de beperkt beschikbare ruimte, niet voorzien. Voor reizigers die van roltrappen en liften gebruik willen maken wordt verwezen naar de stationstoegang aan de Minerva-as bij Zuidplein en Mahlerplein. Op het verlengen van de perrons tot over de Buitenveldertselaan/Parnassusweg in deel 1 nader ingegaan: paragraaf 1.7.

7. *Het onderwerp OV is sterk geënt op het perspectief van NS en Prorail. De vervoerscijfers gaan vooral over treinreizigers. Er ontbreekt een degelijke analyse van het stad-streekvervoer terwijl dit juist de kracht moet gaan vormen van dit OV-knooppunt. Er moet een gedegen onderzoek worden gedaan naar de behoeften op het gebied van lokaal en regionaal openbaar vervoer: wat zijn de vervoersbehoeften, hoe lopen de huidige en toekomstige reizigersstromen, wat zijn belangrijke overstaprelaties, hoe ziet het toekomstig regionale en stedelijk tram- en busnetwerk er uit etc. Het gebruikte "Genmod" model (pag. 102 MER) is hiervoor niet toereikend en is gedateerd. Er zou o.a. een analyse moeten plaatsvinden met in- en uitstapgegevens van de OV-chipkaartgebruikers in het zuidasgebied, gegevens/wensen van de bedrijven rond station Amsterdam Zuid etc.*

Reactie 7

De vervoersstromen van bus, tram en metro zijn wel degelijk geanalyseerd. Hierbij is zowel gebruik gemaakt van chipkaartdata als van modelgegevens. De groei van het treingebruik en de opening van de Noord/Zuidlijn maken dat het aantal reizigers dat van bus, tram en metro gebruik maakt ook sterk toeneemt, dit naast de autonome groei hiervan. ZuidasDok faciliteert de aanlanding van OV op station Zuid conform de OV-Visie van de Stadsregio. De opmerking over het gehanteerde Genmod-model wordt niet gedeeld met de indiener van de zienswijze.

8. *De structuurvisie geeft diverse tabellen met scores (tabel 4.1. en 4.2.); er is niet onderbouwd hoe men tot deze scores is gekomen, terwijl deze wel cruciaal zijn voor de beleidskeuzen. Ook uit het planMER is dit onvoldoende duidelijk af te leiden. Zodoende is niet verifieerbaar op welke gronden de uiteindelijke keuzen zijn gemaakt.*

Reactie 8

De tabellen in de ontwerp Structuurvisie (tabel 4.1 en 4.2) zijn afgeleid van de diverse uitgevoerde onderzoeken die in het planMER en de KBA zijn beschreven. Bij de effectbeoordeling is telkens inzichtelijk gemaakt op welke wijze tot een bepaalde score is gekomen.

Zienswijze 20

De nu gemaakte keuzen maken verdere ontwikkeling naar een volledig ondertunneld tracé (weg, spoor en metro) op termijn nog steeds mogelijk. VNO NCW Metropool Amsterdam is van mening dat de ondertunneling van de A10 de kwaliteit van het leefklimaat substantieel verhoogt. Hoewel zij de proceskeuzes voor een gefaseerde aanleg van de zes treinsporen begrijpen, bepleiten zij toch een versnelde aanleg van de complete OV terminal. De aansluiting op het Europese HSL netwerk is voor de medewerkers en bezoekers van de bedrijven en kennisinstellingen op de Zuidas van groot belang. De uitbreiding van het spoor kan volgens VNO/NCW geen uitstel dulden.

Reactie

Er wordt kennis genomen van de voorkeur van VNO/NCW. Daarbij wordt aangetekend dat op dit moment de financiële mogelijkheden ontbreken om direct na de ondertunneling van de A10 op een deel van de vrijgekomen ruimte het station te voorzien van een 3e perron met 2 extra sporen. Wel is deze ruimtereservering opgenomen in de beleidskeuzen in de ontwerp Structuurvisie.

Zienswijze 21

1. *Het verzoek van de indiener van de zienswijze is om bij de planuitwerking opnieuw zorg te dragen voor consultatiebijeenkomsten.*

Reactie 1

Bij de planuitwerking zal opnieuw aandacht zijn voor informatie en consultatie van belanghebbenden.

2. *Het is begrijpelijk en verstandig dat er beleidskeuzes voor de middellange termijn, MLT, worden gemaakt. Maar zelfs bij deze beperkte Dokvariant lijkt het de indiener van de zienswijze dat de kosten worden onderschat en de baten overschat, vooral de baten van het "versterken van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving".*

Reactie 2

De inrichting van de openbare ruimte is ontworpen met een kwaliteitsniveau dat past bij een internationale toplocatie zoals Zuidas. In de kostenraming is rekening gehouden met deze hogere kwaliteitseisen. De exacte invulling van de openbare ruimte is nog niet bekend. Er is in de kostenraming voorzien in maatregelen voor inrichting van de publieke ruimte, in de fase tijdens de realisatie en voor de eindsituatie.

Partijen werken gezamenlijk aan inpassing van tijdelijke voorzieningen en de voorzieningen in de eindsituatie. Tevens blijft de dialoog met de buurt voortgaan, zodat in overleg met betrokkenen gezocht kan worden naar een zo groot mogelijke leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving.

Meer informatie is te vinden in deel 1, paragraaf 1.3, omtrent de kosten en baten van ZuidasDok.

3. *Als automobilist steunt de indiener van de zienswijze van harte de splitsing in bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer op de A10. Als veelvuldig fietser ziet de indiener van de zienswijze echter geen verbeteringen, wel veranderingen en veel tijdelijke omleggingen bij realisering van deze plannen.*

Reactie 3

In het kader van de plannen van ZuidasDok wordt ook aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Dit in overeenstemming met hetgeen reeds in Zuidas wordt aangelegd. Meer informatie is te vinden in de passages over 'langzaam verkeer' in deel 1, paragraaf 1.7. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt hier nadere aandacht aan besteed.

4. *Als huiseigenaar maakt de indiener van de zienswijze zich zorgen over de verwachte toename van wateroverlast.*

Reactie 4

Dit is een belangrijk onderwerp bij de ontwikkelingen in Zuidas. In het planMER is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water. In de vervolgfase wordt dit nader uitgewerkt.

5. *Er wordt gesproken over het toevoegen van een Noord-Zuid fietsverbinding tussen de RAI en Buitenveldert. Deze verbinding heeft altijd in de Amsterdamse plannen gestaan, maar dan als onderdeel van de veel ingrijpender plannen, waarbij er ook sprake was van een verbinding op maaiveld langs de Minerva-as. Al te gemakkelijk wordt deze laatste nu als onmogelijk afgeweken. Er kan toch een onderdoorgang extra gemaakt worden? Het kost wat, maar dan heb je eindelijk wat. Zolang het niet mogelijk is om vanaf de woonstraat van de indiener van de zienswijze, parallel aan de Minervalaan, door het kerngebied van de Zuidas naar Buitenveldert te fietsen, maar er altijd maar linksom of rechtsom omheen moet gaan, met aanmerkelijke windhinder bij ABN-Amro of RBS, is er in de ogen van de indiener van de zienswijze geen sprake van 'helen van het stedelijk weefsel'. De indiener van de zienswijze begrijpt dan ook niet dat er baten van het fietsgebruik overblijven, haar fietssnelheid neemt af en fietsplezier ook.*

Reactie 5

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages over 'langzaam verkeer' in deel 1, paragraaf 1.7.

6. *Gevolgen die volgens indiener van de zienswijze nog onvoldoende in kaart zijn gebracht zijn o.a. die van het functievrij maken van de tunnelzones. In het bijzonder doelt de indiener van de zienswijze op het verwijderen van de Atriumgarage, waar gaat deze heen en wat heeft dat dan weer voor domino-effecten?*

Reactie 6

Daarin heeft indiener van de zienswijze gelijk. Aan het functievrij maken van de dokzone, nodig om het dokproject te starten, wordt gewerkt. Momenteel wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe om te gaan met de parkeerplaatsen van de Atriumgarage. Zodra daarvoor een oplossing is zullen eventueel benodigde procedures worden doorlopen.

7. *Niet in alle plaatjes van de berekende geluidseffecten is duidelijk of de effecten voor de Prinses Irenebuurt, vooral de westzijde, zijn beoordeeld. Bij de overwegend zuidwesten wind en eventuele bouw van een extra toren op de Rechtbankkavel kan er klankkasteffect van de tunnelmond zijn. Gaarne meenemen in de uitwerking.*

Reactie 7

In paragraaf 6.6 op pagina 29 in het geluidrapport zijn de geluideffecten van de combinatie aanleg tunnels/verbreding A10 ter plaatse van de Prinses Irenebuurt in figuur 6.1 grafisch weergegeven. De effecten van het totale wegverkeerslawaai (A10 en wegen binnen de bebouwde kom samen) zijn als volgt:

- delen in het gebied "afname 1,5 dB – toename 1,5 dB" (er is wel een afname bij de Prinses Irenebuurt) en
- ter hoogte van de Minervalaan het gebied "afname 1,5 – 3 dB".

In het bijlagerapport van geluid zijn in bijlage 2 "Geluidcontouren wegverkeerslawaai en spoorweglawaai fase 1/MLT" de eerste twee figuren illustratief:

- De figuur "Referentie 2020 wegverkeerslawaai A10" laat zien dat de Prinses Irenebuurt in de geluidbelastinggebieden "43-48 dB" en "48-53 dB" is gelegen. Voor de helderheid: dit zijn geluidbelastinggebieden die alleen betrekking hebben op het geluid van de A10, de geluidbelastingen van het verkeer binnen de bebouwde kom is hier niet in opgenomen.
- De figuur "Alternatief 1-3 fase 1/MLT wegverkeerslawaai A10" laat zien dat als gevolg van de aanleg van de tunnels het geluidbelastinggebied "43-48 dB" is gegroeid en het geluidbelastinggebied "48-53 dB" is gekrompen, dit betekent dat er minder geluidhinder is.

Conform het rekenvoorschrift is rekening gehouden met alle voorkomende windrichtingen en niet alleen met de meest voorkomende richting.
De bouw van een extra toren op de rechtbankkavel zal enerzijds door geluidreflectie tot een geringe toename van het geluid van de A10 leiden en anderzijds door geluidafscherming een naar verwachting even kleine afname van het geluid van de A10 geven. Het resultante geluideffect is verwaarloosbaar klein.

In alle berekeningen is rekening gehouden met akoestisch harde wanden aan weerszijden van de hellingen nabij de tunnelmonden en dus met geluidreflecties via deze wanden. De effecten van deze geluidreflecties zijn alleen merkbaar bij gebieden die zeer dichtbij deze hellingen zijn gelegen. De Prinses Irenebuurt valt hier buiten.

8. *In paragraaf 12.2.2. van het planMER en in de bijlage groenblauwe thema's wordt ingegaan op de te verwachten effecten op het grondwater. De verwachting is stijging van de grondwaterstand aan de noordkant van het Dok en diverse maatregelen worden voorgesteld. De meeste huizen in de Prinses Irenebuurt zijn gebouwd met kruipruimte en kelder. De ontwateringsdiepte is nu al veelvuldig kleiner dan wenselijk is en voldoet niet aan de gemeentelijke norm. Het maaiveld voor het huis van de indiener van de zienswijze is bij de meetbuis van Waternet slechts +0,41m NAP, dat is lager dan de bij het Mathijs Vermeulenpad veronderstelde +0.70m NAP. De noordelijke Zuidas en de Prinses Irenebuurt zijn gebouwd op één en hetzelfde vooroorlogse zandland, dat wil zeggen op een voormalig veengebied met een ophooglaag. Uit de stukken blijkt niet duidelijk waar de meetpunten rond de Zuidas zich bevinden en evenmin welk gebied precies wordt meegenomen in de grondwatermodellering. De indiener van de zienswijze verzoekt dingend in die modellering de gehele Prinses Irenebuurt mee te rekenen en evenzeer in de voor te stellen maatregelen. Op verergering van de huidige situatie en op planschade procedures zit immers niemand te wachten.*

Reactie 8

Water is een belangrijk onderwerp bij de ontwikkelingen in Zuidas. In het planMER is voor het aspect water op een detailniveau passend bij deze studie onderzoek verricht. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt gedetailleerd gekeken naar eventuele effecten in het studiegebied.

9. *In de stukken mist de indiener van de zienswijze aandacht voor de kosten, de inrichting en het onderhoud van de publieke ruimte. De uitbreiding van winkel- en horecavoorzieningen in en naast het station heeft directe gevolgen voor de vervuiling van de buurt. Welke oplossingen stellen partijen voor?*

Reactie 9

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages omtrent kosten en baten in deel 1, paragraaf 1.3.

Zienswijze 22

1. *In de thans voorliggende opzet wordt niet geanticipeerd op een in de toekomst alsnog te verlengen metroverbinding naar Amstelveen. Die latere verlenging mag niet worden uitgesloten en kan in deze opzet alleen nog na een forse en kostbare aanpassing bij het station Amsterdam Zuid/WTC gerealiseerd worden.*

Reactie 1

In het kader van het project Amstelveenlijn is ervoor gekozen de Noord/Zuidlijn definitief niet door te trekken naar Amstelveen en in plaats daarvan een hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen te realiseren. Deze tram zal niet over de metrosporen rijden maar over het tramnet. De Amstelveenboog die het tramspoor met het metrospoor verbindt is daarom niet meer nodig.

De optie om de Noord/Zuidlijn in de toekomst door te trekken naar Amstelveen blijft mogelijk. Dit kan als onderdeel van een doorfasering van ZuidasDok in het kader van het ontwikkelingsperspectief, dan wel als op zich zelf staand project. In beide gevallen is een nieuwe boog (op niveau -2 dan wel +2) noodzakelijk samen met nieuwe metroperrons ter plaatse van station Amsterdam Zuid en halte VU/De Boelelaan. Dit vormt nu in ieder geval geen onderdeel van de voorgenomen Voorkeursbeslissing.

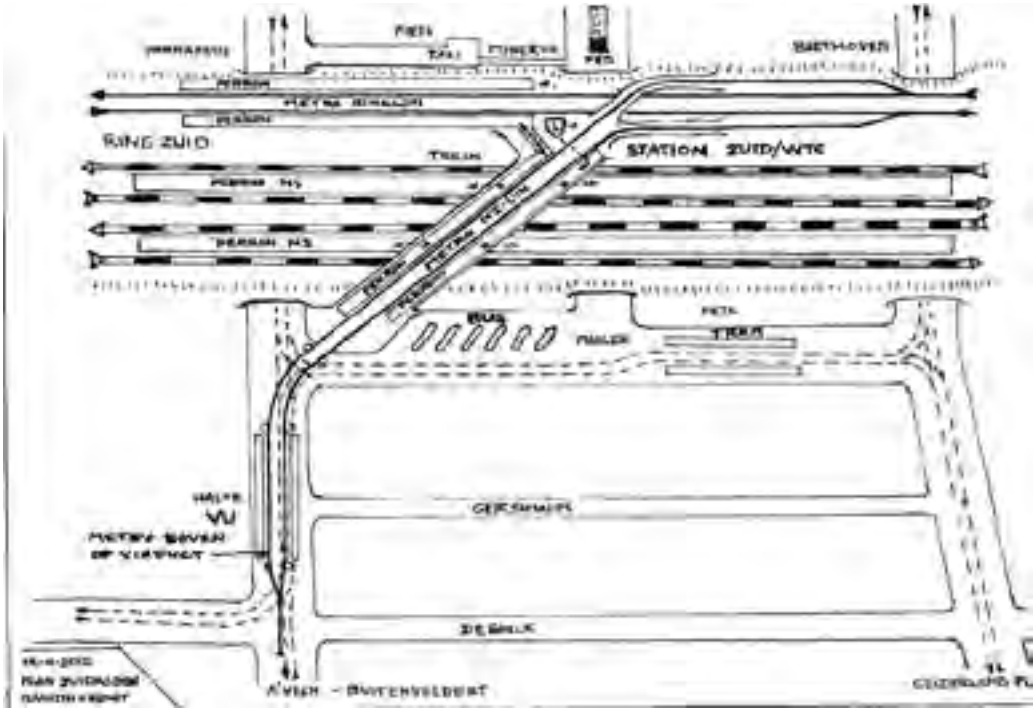
Voor meer informatie, zie de passages over Amstelveenlijn in deel 1, paragraaf 1.6.

2. *Het nu kiezen voor z.g. regiotrams introduceert weer een nieuw type railvoertuig, dat afwijkt van de metro en de tram, zoals die thans in Amsterdam rijden. Daar zijn dus extra onderhoud- en stallingvoorzieningen voor nodig. Daarmee wordt het onmogelijk een volledige integratie met het bestaande metronet of het tramnet te bewerkstelligen. De noodzakelijke samenhang gaat daardoor verloren. Geen goede keuze dus. Deze keuze is bovendien strijdig met de OV-visies van de Gemeente Amsterdam en van de Stadsregio 2020-2030.*

Reactie 2

Het te kiezen type tram valt buiten de scope van dit project.

3. *Op grond van de twee voorgenoemde punten geeft de indiener van de zienswijze in overweging om direct in de planvorming van het te vernieuwen station Zuid/WTC een voorlopig eindstation voor de Noord-Zuidlijn te bouwen bovenop het NS en metrostation van de Ringlijn. Zo nodig door te trekken tot de halte VU. Deze bovengrondse variant vormt dan een aanzet van de Amstelveenlijn en komt hiermee in plaats van de huidige sneltramtunnel naar de Parnassusweg, waarvoor in het plan ZuidasDok geen ruimte meer beschikbaar is (zie bijgaande schets). Op die manier kan dan op termijn de directe verbinding tussen Amstelveen en de binnenstad van Amsterdam in stand blijven. De huidige lijn 51 zal immers geen gebruik meer kunnen maken van de Oostlijn via NS-station Amstel. Ook het los koppelen bij Zuid/WTC van de halte van de Ringlijn en de Noord-Zuidlijn vergroot de stationscapaciteit voor de metro, die al na 2020 noodzakelijk zal blijken. Het lijkt de indiener van de zienswijze dan ook een goede en verantwoorde investering die anticipeert op het toekomstige metro-netwerk, waarvan op termijn ook de verbindingen met Schiphol en Almere deel uit kunnen maken.*



Reactie 3

De voorgenomen Voorkeursbeslissing voorziet in het ontlasten van het huidige station door het realiseren van een tweede stationsentree aan de Parnassusweg. Daarbij kunnen de perrons worden verbreed en kan de aanlanding van de Noord/Zuidlijn tweesporig worden gemaakt. Beschikbare middelen ontbreken om metrosporen op viaducten bovenlangs de treinsporen te maken en deze op grote hoogte te voorzien van een hooggelegen metrostation bij de VU in de Buitenveldertselaan. Bovendien wordt een toegang Parnassusweg daarmee minder functioneel. Bij mogelijke doorontwikkeling vanuit het ontwikkelingsperpectief kunnen dit soort voorstellen worden heroverwogen.

Zienswijze 23

Als reactie op de zienswijzen van de gemeente Diemen, de gemeente Ouder Amstel en enkele andere indieners van zienswijzen is besloten extra informatie op te nemen in een aanvulling op het planMER ZuidasDok. De daar geboden informatie geeft meer inzicht in de keuze en effecten van de verschillende beschouwde alternatieven voor de keersporen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en internationale hogesnelheidstreinen.

1. *Zoals bekend heeft in 2009 de gemeente Diemen het voorstel van Prorail voor een wachtspoor bij Diemen-Zuid afgewezen vanwege de overlast voor omwonenden. Het is dan ook vreemd dat nu een vergelijkbaar plan wordt ingediend voor de realisatie van een keerspoor. Op die manier wordt, via een andere route, min of meer hetzelfde plan voorgelegd. Pro Rail is immers één van de partners van ZuidasDok. Een keerspoor heeft dezelfde bezwaren als een wachtspoor en het tweemaal in procedure brengen van hetzelfde plan dient geen enkel belang en zal om dezelfde redenen als voorheen geen doorgang moeten kunnen vinden.*

Reactie 1

In het project OV SAAL (Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad) is in het Ontwerp Tracébesluit uit 2009 een wachtspoor voor goederentreinen opgenomen. Daarna is besloten om het goederenwachtspoor ten oosten van station Diemen Zuid niet te realiseren. In het Tracébesluit uit 2010 is deze voorziening daarom geschrapt. Zie daartoe o.a pagina 46 van het Tracébesluit.

De keersporen zoals opgenomen in de ontwerp Structuurvisie ZuidasDok betreffen echter een andere situatie dan het goederenwachtspoor uit het ontwerp Tracébesluit. Op de keersporen keren lege hogesnelheidstreinen om terug te kunnen rijden richting station Amsterdam Zuid. Hoewel de effecten nog nader zullen moeten onderzocht zorgt het keren van een moderne hogesnelheidstrein naar verwachting voor minder nadelige effecten voor de omgeving dan een wachtspoor voor goederentreinen.

Overigens wordt op pagina 46 van het Tracébesluit ook gerefereerd aan de eveneens in het Tracébesluit genoemde mogelijkheid van de aanleg van keersporen op een locatie nabij de A2. Die mogelijkheid is ook opgenomen de ontwerp Structuurvisie.

2. *Door een keerspoor wordt de situatie op het spoor gevaarlijker door meer wissels en kruisend treinverkeer, mede omdat het huidige spoor ook al in gebruik is voor goederen transport vanuit de haven van Amsterdam. De combinatie van passagiersvervoer, goederen vervoer en keerspoor is ongewenst in de buurt van een woonwijk.*

Reactie 2

Met toepassing van de juiste beveiligingssystemen leidt een keerspoor niet tot verslechtering van de veiligheidssituatie. Dit wordt echter ook nader ongezocht in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen).

3. *Diemen-Zuid wordt langzamerhand volledig ingesloten. De toename aan veranderende infrastructuur en het toenemende gebruik daarvan zullen een onaanvaardbare geluidsoverlast veroorzaken. De plannen van ZuidasDok zullen daar nog eens extra veel overlast aan toevoegen.*
4. *De definitieve uitbreiding A10 en de verbreding van andere wegen (A9 en A10) zullen binnen enkele jaren forse geluidsoverlast kunnen veroorzaken indien niet afdoende geluidmaatregelen worden getroffen. De A10 zal ook dichter op Diemen-Zuid komen te liggen. De treinen die 's nachts langskomen zijn nu al in onze woning goed te horen, zodat er op dit moment al sprake is van slaapverstoring. Het realiseren van een keerspoor zal veel extra geluidsoverlast geven. Dat is zeer ongewenst in de buurt van een bestaande woonwijk en toekomstige woonwijken in Diemen. Het aanbrengen van geluidsschermen is ontoereikend. Ook is onbekend hoe hoog die schermen worden in verband met de ruimtelijke kwaliteit. Zij zullen niet afdoende zijn, zeker niet voor de hoger gelegen woningen.*

Reactie 3 en 4

De geluidseffecten van het spoor en de keersporen zijn op het niveau van een planMER berekend. Voor de A10 is gebruikt gemaakt van een gedetailleerder model dan gebruikelijk is voor deze fase van planvorming. Hieruit blijkt dat sprake is van een relatief beperkte toename van de geluidbelasting (minder dan 1.5 dB). In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal per locatie gedetailleerd berekend worden in hoeverre sprake is van een significante toename van de geluidbelasting en worden, indien relevant, eventuele mitigerende maatregelen beschouwd en getroffen.

5. *De nadelige gevolgen van slaapverstoring voor de gezondheid is aangetoond en kan bij u bekend zijn. Naast de nadelige gevolgen van slaapverstoring voor de gezondheid mag van algemene bekendheid worden verondersteld dat geluidsoverlast een sluipende gezondheidsschade, een lagere levensverwachting en forse vermindering van de kwaliteit van leven veroorzaakt.*

Reactie 5

Deze nadelige gevolgen van geluidhinder en slaapverstoring zijn meegenomen in het onderzoek naar gezondheid in het planMER. De daar gestelde hoogtes van belasting en bijbehorend gezondheidsklimaat zijn hierop afgestemd. Uit dit gezondheidsonderzoek blijkt dat het gezondheidsklimaat ter hoogte waar de A10 ondergronds gesitueerd is, zal verbeteren. Het gezondheidsklimaat bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel zal iets verslechteren. Deze verslechtering is in de berekeningen nauwelijks waarneembaar.

6. *Almere als locatie voor het keerspoor wordt niet vermeld, terwijl deze locatie wel is aangedragen. De goedkoopste oplossing zou echter Diemen-Zuid zijn. Kosten mogen in dit geval voor het keerspoor geen leidend principe zijn.*

Reactie 6

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de notitie over de totstandkoming van de twee kansrijke alternatieven voor de keervoorzieningen. Deze notitie is toegevoegd als aanvulling op het planMER.

7. *De plannen van ZuidasDok zullen zonder enige twijfel een waardevermindering van alle woningen, en in het bijzonder van de woningen in de buurt van het station Diemen-Zuid tengevolge hebben. Verzocht wordt mee te delen wie eventuele "planschade" en "derving van levensvreugde" aan de inwoners/eigenaren zal gaan vergoeden.*

Reactie 7

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere de gebieden nabij de knooppunten zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit gedetailleerder onderzocht.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 24

1. *De besluitvorming over ZuidasDok zal in samenhang moeten geschieden en van nog groter belang is dat de uitvoering afgestemd plaatsvindt en dat er geen belangrijke projecten gaan achterlopen. M.a.w.: beter presenteren samenhang middelen, besluitvorming en uitvoering moet ten grondslag liggen aan het verdere proces. Het uitspreken van een inspanningsverplichting is onvoldoende.*

Reactie 1

De ontwerp Structuurvisie geeft het kader aan voor de beoogde ontwikkelingen. Hieraan committeren de betrokken partijen zich. De afspraken omtrent middelen, besluitvorming en uitvoering leggen de betrokken partijen vast in een bestuursovereenkomst.

2. *De verkeersafwikkeling via de De Boelelaan zal van grote importantie zijn in het voorliggende ZuidasDok model. Dat vindt mede zijn oorzaak in het feit dat de zogenaamde stadsstraat in de eerdere modellen niet meer in beeld is. Dat is een prachtige bezuiniging. Het mag echter niet zo zijn dat daarmee effecten en daarmee samenhangende kosten afgewenteld worden op de stadsregio en de gemeente Amsterdam. In het bijzonder gaat er een spanning optreden met de afwikkeling van het openbaar vervoer. Op de kruising Buitenveldertselaan en De Boelelaan en de kruising Van Leijenberglaan/Beethovenstraat met de Boelelaan. Voor de eerstgenoemde kruising bepleit indiener van de zienswijze het ondergronds brengen van de De Boelelaan waardoor de (regio)tram veel meer prioriteit in de afwikkeling kan verkrijgen. Bijkomend voordeel is dat tussen de Hoogbouw van de VU en de nieuwbouw VU bijvoorbeeld een "verkeersluw" plein kan worden geschapen.*

Reactie 2

Uitgangspunt voor eventueel vastgoed bij ZuidasDok volgens het ontwikkelingsperspectief is dat de ontsluiting van bijbehorende parkeerplaatsen (alleen in het ontwikkelingsperspectief) rechtstreeks op de op en afritten van de S108 en S109 worden aangesloten. Hierdoor zal de verkeerstoename als gevolg van vastgoedontwikkeling op het onderliggend wegennet als gevolg van eventuele dokbebouwing beperkt blijven. Als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas Flanken wordt meer capaciteit gecreëerd op delen van de De Boelelaan. Het OV heeft hier, zoals ook elders in Amsterdam, prioriteit. Het ondergronds brengen van de De Boelelaan is een zeer kostbare opgave en druist in tegen de Visie Zuidas, waarin Zuidas als maaiveldstad wordt getypeerd.

De afwikkeling van het verkeer op de Buitenveldertselaan en De Boelelaan als gevolg van de Amstelveenlijn zal in dat kader worden onderzocht waarbij de eventueel noodzakelijke maatregelen worden geformuleerd.

3. *In het voorliggende plan is het station met bijbehorende perrons terecht in westelijke richting opgeschoven. Teneinde een geoptimaliseerde conflictvrije oversteek van passagiers naar de kantoren van WTC te realiseren is het van groot belang dat de perrons tot over de Buitenveldertselaan worden verlengd. Dit dient als programma van eisen in de verdere uitwerking van het project te worden opgenomen.*

Reactie 3

In deel 1 bij de passages over langzaam verkeer, paragraaf 1.7, wordt op deze vraag nader ingegaan.

4. *De positie van het goederenvervoer per spoor en de route gevaarlijke stoffen dient in de verdere uitwerking een zichtbare plaats te krijgen. Deze zijn onvoldoende voor het voetlicht gekomen.*

Reactie 4

Over het spoor langs ZuidasDok worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd. De effecten van veranderen van de transportstromen gevaarlijke stoffen over de A10 wordt in de vervolgfase nader beschouwd.

Zienswijze 25

Als reactie op de zienswijzen van de gemeente Diemen, de gemeente Ouder Amstel en enkele andere indieners van zienswijzen is besloten extra informatie op te nemen in een aanvulling op het planMER ZuidasDok. De daar geboden informatie geeft meer inzicht in de keuze en effecten van de verschillende beschouwde alternatieven voor de keersporen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en internationale hogesnelheidstreinen.

1. *Opnemen ruimtereservering keersporen zonder het voeren van overleg getuigt niet van behoorlijk bestuur. Reservering is niet conform afspraken met ProRail.*

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van februari 2011 wordt bij het spoordeel in paragraaf 3.3 aangegeven dat uitgegaan wordt van de aanleg van keersporen ten behoeve van het station Amsterdam Zuid. Op de Verbeelding van de ontwerp Structuurvisie is de bij overeenkomst gereserveerde locatie oostelijk van de A2 en zuidelijk van de sporen opgenomen. Het project ZuidasDok dacht daarbij op dat moment te handelen

in overeenstemming met de gesloten overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam, de gemeente Ouder Amstel en ProRail.

Gezien de reactie van de gemeente Ouderamstel had hierover duidelijker door het project Zuidas moeten worden gecommuniceerd. Dit wordt betreurd. De overeenkomst is gesloten om ruimtelijk de mogelijkheden open te houden om op het moment dat dit nodig is een keergelegenheid voor hogesnelheidstreinen aan te leggen. De structuurvisie dient met de reservering eenzelfde doel namelijk uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening ruimtelijke claims af te wegen en vast te leggen. Daarbij is het van belang op te merken dat de reservering in de Structuurvisie zelf niet voldoende is om tot aanleg te komen. Daartoe zullen nadere procedures moeten worden gevoerd.

De gemeente Ouder Amstel leidt uit de overeenkomst af dat ook bij een planologische vastlegging, zoals in de Structuurvisie plaatsvindt, voorafgaand daaraan een alternatievenstudie in overleg met de gemeente had moeten plaatsvinden. Deze stelling is echter niet af te leiden uit de overeenkomst. In de overeenkomst is in artikel 2 aangegeven dat op het moment, dat er duidelijkheid over het halteren en eindigen van hogesnelheidstreinen op Amsterdam Zuid ontstaat en als gevolg daarvan de uitwerking van de keersporen binnen de ruimtereservering start, op dat moment nog een keer naar alternatieven wordt gekeken.

Zoals in de reactie op de zienswijze onder 1 van de gemeente Diemen is aangegeven is er op dit moment nog geen duidelijkheid over het keren van de hogesnelheidstreinen en is nadere uitwerking van de locatie nu nog niet aan de orde. Vastgesteld kan worden dat de reservering in de ontwerp Structuurvisie in lijn is met de overwegingen waaronder de overeenkomst is gesloten.

In het kader van het project Zuidas is onderzoek gedaan naar een keergelegenheid met minder functionaliteit. Hieruit is de keergelegenheid in Diemen naar voren gekomen die in de Structuurvisie is opgenomen. In de reactie op de zienswijze onder 1 van de gemeente Diemen wordt hierover nadere informatie gegeven. Ten aanzien van de locatie oostelijk van de A2 geldt dat ten tijde van het ontwerp-Tracébesluit OV SAAL in 2009 alternatieven zijn onderzocht. In het Tracébesluit SAAL, maatregelen korte termijn Traject Hoofddorp-Diemen wordt op bladzijde 9 ingegaan op de onderzochte mogelijkheden. Daarbij wordt eveneens aangegeven dat gekozen is voor een ruimtelijke reservering via een overeenkomst in plaats van opname in het Tracébesluit. Belangrijke achterliggende overweging is daarbij geweest dat aanleg van de keersporen op dat moment niet zeker was.

Met de overeenkomst hebben de betrokken partijen vastgelegd de locatie beschikbaar te houden voor mogelijke aanleg van keersporen en zijn specifieke afspraken gemaakt over eventuele studies.

2. *De gemeente geeft aan dat de ontwikkeling van het woon-werk gebied 'De Nieuwe Kern' Het opnemen van een reservering voor keersporen HSL ten oosten van de rijkswegA2, zoals nu weergegeven in de ontwerp Structuurvisie en MER, leidt tot een grote beperking van de mogelijkheden om De Nieuwe Kern tot uitvoering te brengen.*

Reactie 2

De indicatieve effecten van de keersporen zijn in het planMER in beeld gebracht. Hieruit kan geconcludeerd worden dat deze effecten relatief beperkt zijn. Bij de planologische vastlegging zullen vervolgonderzoeken plaatsvinden. Als de plannen voor 'De Nieuwe Kern' planologisch vastgelegd zijn, worden deze als referentiesituatie meegenomen en ook de effecten op dit gebied inzichtelijk gemaakt. Overigens wordt er vanuit gegaan dat bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern rekening wordt gehouden met de overeenkomst tot ruimtereservering.

3. *Op basis van de ontwerp Structuurvisie en MER concludeert de indiener van de zienswijze dat de voorgestelde ontwikkeling van de ZuidasDok een verslechtering van de gezondheidssituatie bij o.a. het knooppunt Amstel tot gevolg heeft op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Tot slot merkt de gemeente op dat zij voorstander is van een maximumsnelheid van 80 km/uur op A10 zuid en oost*

Reactie 3

Door de ontwikkeling van ZuidasDok neemt de milieubelasting bij knooppunt Amstel toe. De concentraties NO_2 en PM10 nemen slechts beperkt toe direct langs de A10 en blijven ruim onder de gestelde grenswaarden. De tunnelmonden liggen te ver van de knooppunten af om zichtbare effecten te creëren, hiervoor zijn omdat sprake is van concentraties beneden de normen vooralsnog geen mitigerende maatregelen noodzakelijk. Ten aanzien van geluid is sprake van een toename van circa 1.5 dB, ook hier direct langs de A10. Op grotere afstand zijn de effecten beperkter. In de uitgevoerde gezondheidsanalyse (GES) is daarom ook geconstateerd dat het gezondheidsklimaat ook bij de kruisingen niet significant verslechterd.

De wens voor het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km/uur op de A10 zuid en oost wordt ter kennisgeving aangenomen. Mede omdat concentratie NO_2 en PM10 onder de grenswaarde blijven.

4. *Door de ondertunneling van de A10 zoals voorgesteld in de ontwerp Structuurvisie en MER kan het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer via de Zuidas plaatsvinden. Daarom zullen andere routes gebruikt moeten worden, zoals de rijksweg A9. Dat brengt een verhoging van de risico's met zich mee en heeft daarnaast allerlei gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen langs deze routes. Aangezien de rijksweg A9 de gemeente doorkruist heeft dat directe gevolgen voor onze gemeente. Deze risico's zijn in de ontwerp Structuurvisie en MER niet in beeld gebracht. Daarnaast leidt de komst van extra (kerende) treinen en wissels een verhoging van risico's die nopen tot het treffen van extra maatregelen.*

Reactie 4

De categoriekeuze voor de tunnel A10 (geen LPG transport) impliceert inderdaad dat een verschuiving van LPG transport zal plaatsvinden richting o.a. de A9. Rijk en regio (provincie, stadsregio en de betrokken gemeenten waaronder de gemeente Ouder-Amstel) zullen op korte termijn in overleg treden om de consequenties daarvan in de vorm van scenario's uit te werken. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de A9 tunnels geschikt gemaakt zijn voor het transport van LPG.
De keersporen betreffen geen sporen waar treinen fysiek keren, maar waar de machinist plaats neemt aan het andere uiteinde van de trein, waarna deze terug rijdt. Het gaat om personentreinen zonder gevaarlijke stoffen. Er is daardoor geen effect op de externe veiligheid gekoppeld aan de spoorlijn en de keersporen.

Zienswijze 26

1. *Indiener van de zienswijze woont aan de Jachthavenweg op een woonark aan een steiger. De afstand van de gevel van zijn huis tot de A10 bedraagt ongeveer 60 meter. Zijn woning behoort tot de 5 door verkeersgeluid zwaarst getroffen woningen in de wijk. Uitzicht en hoeveelheid invallend zonlicht worden volledig bepaald door de A10. Kortom de uiteindelijke keuzes die gemaakt worden in dit project zullen van zeer grote invloed zijn op de gezondheid/woonbeleving/woongenot van indiener van de zienswijze, en indirect op de leefbaarheid in zijn directe buurt en de waarde van zijn en omliggende huizen.*
2. *Voor zover indiener van de zienswijze kan zien wordt er veel nagedacht over de belangen van de directe omgeving van Station Zuid, de ondertunnelde A10 en het nieuw te creëren leefgebied aldaar maar lijkt het gebied direct gelegen aan dat centrale deel, waaronder de woonbotenwijk bij de Schinkel waar indiener van de zienswijze woont, in de overwegingen veel minder mee te doen (bijvoorbeeld ontbreken gebied op illustraties over geluidsdruk).*
3. *De geboden documenten ter inzage bieden weinig details over de exacte verschillen tussen de verschillende voorgestelde alternatieven in dat gebied. Indiener van de zienswijze is een foto toegekomen waarop te zien is hoe een extra brug en twee extra rijstroken zijn gepland aan de binnenkant van de ring. Een dergelijke uitbreiding is voor indiener van de zienswijze onacceptabel. Dit levert een enorme toename van de geluidoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit en het uitzicht op. Bovendien zal, naar grove schatting, de contour van de A10 in het zicht van de woning van indiener van de zienswijze meer dan 2 keer zo groot worden, wat een enorme afname aan daglicht betekent.*
4. *De details zijn niet duidelijk genoeg geworden. Indiener van de zienswijze heeft aangegeven op welke gebieden de negatieve effecten geminimaliseerd moeten worden.*

Reactie 1 t/m 4

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 27

1. *De ondertunneling van de A10 draagt maar ten dele bij aan het slechten van de barrière en de tweedeling van Zuidas. Indiener van de zienswijze vindt het cruciaal dat de voorgenomen flexibiliteit om de sporen in de toekomst ondergronds te brengen gehandhaafd wordt. Gezien de verwachte kosten die de verdere ondertunneling van de sporen met zich mee brengt, pleit de indiener van de zienswijze ervoor prioriteit te geven aan de treinsporen en niet aan de tramsporen. De treinsporen kunnen slechts op een paar plekken gekruist worden door het overige verkeer en blijven zorgen voor de barrièrewerking en de tweedeling van Zuidas. De sporen voor de tram op het maaiveld dragen in de optiek van de indiener van de zienswijze bij aan het stadsgevoel van Amsterdam.*

Reactie 1

Met de beleidskeuzes waarover op dit moment wordt besloten blijven de verschillende ontwikkelingsperspectieven, waaronder de sporen in de toekomst ondergronds te brengen mogelijk. Er is geen sprake van een alternatief waarbij de tramsporen ondergronds worden aangelegd, terwijl de treinsporen bovengronds blijven.

2. *Ondanks dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol buiten de scope van het ontwerp Structuurvisie en planMER ZuidasDok valt, wil indiener van de zienswijze van deze gelegenheid gebruik maken om het belang van de Schipholvariant te benadrukken en het ministerie vragen om een onderzoek naar de (financiële) haalbaarheid van deze metroverbinding. Daarbij pleit indiener van de zienswijze ervoor het onderzoek zo snel mogelijk in gang wordt gezet.*

Reactie 2

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages betreffende de Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn in deel 1, paragraaf 1.6.

3. *De aanpak van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel zijn wel voorzien in het plangebied van ontwerp Structuurvisie en planMER ZuidasDok, maar de besluitvorming en daarmee de financiering is niet voorzien. Indiener van de zienswijze vindt de aanpak van de knooppunten een absolute voorwaarde voor de bereikbaarheid van de Zuidas en vraagt het Ministerie om een toezegging over het besluit en de financiering van de knooppunten. Hierbij is het noodzakelijk dat de knooppunten gelijktijdig met de aanleg van het ZuidasDok worden aangepakt, ten einde het in- en uitgaande verkeer adequaat af te wikkelen.*

Reactie 3

Het voornemen van de bestuurlijke partijen die verantwoordelijk zijn voor het Voorkeursbesluit ZuidasDok is om – vanwege de functionele samenhang - de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel gezamenlijk met ZuidasDok qua planvorming verder uit te werken en in samenhang tot uitvoering te brengen.

4. *Studenten, maar ook medewerkers van de VU en omliggende bedrijven moeten de Parnassusweg oversteken om de bestemming te bereiken. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en opstopping van het verkeer. Indiener van de zienswijze pleit voor de realisatie van een vrije (ongelijkvloerse) oversteek voor voetgangers over de Parnassusweg door middel van het doortrekken van de perrons.*

Reactie 4

In deel 1 is bij de passages over langzaam verkeer, paragraaf 1.7, nader ingegaan op de beantwoording van deze vraag.

5. *De realisatie van het ZuidasDok is een omvangrijk en langdurig bouwproject, waarbij onmogelijk hinder voor de gebruikers voorkomen kan worden. Indiener van de zienswijze gaat ervan uit dat, net zoals bij andere grote bouwprojecten in Amsterdam, bedrijven nauw betrokken worden bij het opstellen van de uitvoeringsplannen van het ZuidasDok. Dit kan via de daarvoor ingerichte gremia, zoals Stichting Hello Zuidas.*
6. *Indiener van de zienswijze is zeer gelukkig met het concept besluit over het ZuidasDok en werkt graag samen met de overheidspartijen bij de vervolgstappen die nog gezet moeten worden om te komen tot de internationale toplocatie, waar de Zuidas voor staat.*

Reactie 5 en 6
Belanghebbenden worden betrokken in de fase van planuitwerking en ZuidasDok neemt de aanbevelingen van de indiener van de zienswijze hieromtrent ter harte.

Zienswijze 28

1. *Na een strijd van bijna 20 jaar, heeft indiener van de zienswijze met andere woonbootbewoners het eindelijk voor elkaar gekregen dat er geluidschermen worden geplaatst ter hoogte van de Schinkelbrug. Nog voordat de schermen zijn geplaatst, worden zij nu geconfronteerd met de plannen voor extra rijstroken en bruggen ter eer en meerdere glorie van de Zuidas. Op een foto in bezit van het projectbureau staat een extra brug gepland aan de noordzijde, de kant waar de woonboten liggen. Hoe stelt men zich dat voor, zonder permanente kolossale overlast voor de woonbootbewoners in de kom van de Nieuwe Meer? Bovendien zal dan minimaal 1 boot (maar vermoedelijk meer) moeten verkassen. Waar moet die dan naartoe?*
2. *De geluidsoverlast zal toenemen, evenals de productie van fijnstof. Dat gaat ten koste van de gezondheid van indiener van de zienswijze en kinderen. Dat is niet acceptabel.*

Reactie 1 en 2
Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu.

3. *De indiener van de zienswijze vreest voor (jarenlange) overlast als gevolg van bouwwerkzaamheden t.b.v. de extra rijstroken, bruggen en het ZuidasDok.*

Reactie 3
Hinder en overlast valt bij de werkzaamheden die zijn voorzien, niet te vermijden. Wel zal in de nadere uitwerking worden gezocht naar beperking van deze hinder. Zowel in aard en omvang, als in tijdsduur en het moment van de dag. Omdat veel van de hinder samenhangt met de wijze van uitvoering wordt de aannemer mede geselecteerd op uitvoeringsvoorstellen die zullen bijdragen aan een beperking van hinder en overlast, zie ook paragraaf 1.4.

4. *Indiener van de zienswijze vreest voor waardedaling van de woonboten. Hiervoor draagt de indiener van de zienswijze een oplossing aan: verlenging van de tunnel tot voorbij het knooppunt De Nieuwe Meer, inclusief ondergronds brengen van alle infrastructuur.*

Reactie 4
De zorg voor waardedaling van de woonboten wordt begrepen. In deze fase van planvorming is het echter nog te vroeg om hierover concrete uitspraken over te doen. In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, wordt hier nader op ingegaan.

5. *Indiener van de zienswijze wil graag op de hoogte blijven van de verdere ontwikkelingen van ZuidasDok.*

Reactie 5
U en ook de andere belanghebbenden worden betrokken in de fase van planuitwerking.

Zienswijze 29

1. *De gevolgen voor de woonbootbewoners op de Jachthavenweg zijn onvoldoende meegenomen. Hun leefkwaliteit zal drastisch aangetast worden.*
2. *De waarde van hun woonboten zal ook verminderen.*

Reactie 1 en 2
Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidsbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 30

1. *Er wordt geen rekening gehouden met de woonbootbewoners aan de A10. In de geldende bestemmingsplannen staat onder andere dat er 'in het kader van de luchtvervuiling geen nieuwe verkeersaantrekkende functies mogelijk zijn'. Daar blijft weinig van over. Bestemmingsplannen blijken heel weinig waard in dit land.*

Reactie 1
Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De concentraties verontreinigende stoffen in de lucht zijn de afgelopen jaren sterk afgenomen en zullen de komende 10 jaar nog sterk verbeteren. Deze verbetering komt door Europese, nationale en regionale

maatregelen die reeds getroffen worden om de luchtverontreiniging aan te pakken. De conclusies in het toenmalige bestemmingplan zijn niet meer van toepassing op de situatie in 2020 (referentiesituatie in het planMER en bij het luchtkwaliteitonderzoek).

2. *Verder kan niet worden verwacht dat burgers vertrouwen hebben in hun overheid. Als voorbeeld noemt indiener van de zienswijze de budgetoverschrijdingen van de Noord/Zuidlijn. Indiener van de zienswijze heeft geen enkele reden om aan te nemen dat de aanleg van de ZuidasDok wél volgens planning en naar vastgesteld budget zal verlopen en gaat ervan uit dat de bouw niet 5, maar 10 jaar zal duren en miljarden aan belastinggeld van burgers. Met alle overlast voor bewoners in het gebied.*

Reactie 2
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.3.2.

3. *Overigens zal de Minister vast en zeker grif gebruik maken van de 'rechtenvrije status' van woonbootbewoners. In deze plannen komt indiener van de zienswijze nauwelijks iets tegen over woonboten. Woonbootbewoners zijn kennelijk niet erg belangrijk voor 'onze' gemeente.*

Reactie 3
Woonboten en andere belanghebbenden in het studiegebied zijn zeker niet minder belangrijk voor de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland of het Rijk. In deze planstudiefase is naar gebieden gekeken en niet naar individuele huizen, gebouwen of schepen. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) worden de effecten gedetailleerd op kavelniveau beschouwd.

4. *De uitbreiding van de A10 brengt ongetwijfeld meer uitstoot met zich mee. Dat is uiteraard geen goede zaak voor de bewoners.*

Reactie 4
Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5. Het blijkt dat de toename van de luchtverontreiniging zeer beperkt is voor de gebieden buiten Zuidas en er wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen.

5. *Hoe komt men er toch bij dat er ruimte gemaakt moet worden voor nóg meer kantoorpanden? Half Amsterdam staat leeg, Schiphol Rijk is een spookterrein.*

Reactie 5
Het project ZuidasDok realiseert uitbreiding van de infrastructuur (A10 en station Amsterdam Zuid) om groei van de mobiliteit te kunnen faciliteren. De inpassing van de A10 in het kerngebied van Zuidas vindt plaats in tunnels. Hierdoor neemt de kwaliteit van de leefomgeving toe waardoor de stap kan worden gezet van een succesvolle internationale kantorenlocatie naar een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam. Hierin is een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen essentieel. Zuidas is na IJburg de grootste nieuwbouwlocatie voor wonen in Amsterdam.

Er is in de beleidskeuzen van ZuidasDok geen vastgoedprogramma opgenomen. Deze zijn opgenomen in het ontwikkelingsperspectief.

6. *De woonboot van indiener van de zienswijze zal aanzienlijk in waarde dalen omdat de A10 met geluidoverlast op zeer nabije afstand komt te liggen. Het woongenot zal aanzienlijk dalen.*

Reactie 6
Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken. Voor meer informatie hierover en de effecten op de waarde van bestaande functies wordt verwezen naar de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5.

Zienswijze 31

Als reactie op de zienswijzen van de gemeente Diemen, de gemeente Ouder- Amstel en enkele andere indieners van zienswijzen is besloten extra informatie op te nemen in een aanvulling op het planMER ZuidasDok. De daar geboden informatie geeft meer inzicht in de keuze en effecten van de verschillende beschouwde alternatieven voor de keersporen voor de binnenlandse hogesnelheidstreinen en internationale hogesnelheidstreinen.

De zienswijze is gericht tegen het keerspoor en eventuele verbreding c.q. vermeerdering van de sporen bij, althans in de buurt van, de woonwijk Diemen-Zuid om de volgende redenen:

1. *Ne bis in idem. In 2009 is een voorstel van ProRail voor een wachtspoor bij station Diemen-Zuid door de gemeente Diemen afgewezen vanwege de overlast voor omwonenden. Het is dan ook vreemd dat nu een vergelijkbaar plan wordt ingediend voor de realisatie van een keerspoor. Op die manier wordt, via een andere route, min of meer hetzelfde plan voorgelegd. ProRail is immers één van de partners van ZuidasDok. Een keerspoor heeft dezelfde bezwaren als een wachtspoor en het tweemaal in procedure brengen van hetzelfde plan dient geen enkel belang en zal om dezelfde redenen als voorheen geen doorgang moeten kunnen vinden.*

Reactie 1

In het project OV SAAL is in het Ontwerp Tracébesluit uit 2009 een wachtspoor voor goederentreinen opgenomen. Daarna is besloten om het goederenwachtspoor ten oosten van station Diemen Zuid niet te realiseren. In het Tracébesluit uit 20102 is deze voorziening daarom geschrapt. Zie daartoe o.a pagina 46 van het Tracébesluit.

De keersporen zoals opgenomen in de ontwerp Structuurvisie ZuidasDok betreffen echter een andere situatie dan het goederenwachtspoor uit het ontwerp-Tracébesluit. Op de keersporen keren lege hogesnelheidstreinen om terug te kunnen rijden richting station Amsterdam Zuid. Hoewel de effecten nog nader zullen moeten onderzocht is het keren van modern hogesnelheidsmaterieel naar verwachting een proces met minder gevolgen voor de omgeving dan een wachtspoor voor goederentreinen.

2. *Cumulatieve geluidbelasting Diemen-Zuid en gezondheidsschade voor de bevolking. Diemen-Zuid wordt langzamerhand volledig ingesloten. De toename aan veranderende infrastructuur en het toenemende gebruik daarvan veroorzaken een onaanvaardbare geluidsoverlast en de plannen van ZuidasDok veroorzaken vermoedelijk de meeste overlast. Vliegtuigen komen steeds op een vroeger tijdstip over onze wijk (05.00 uur of vroeger). De uitbreiding A10 en de verbreding van andere wegen (A9 en A1) kunnen binnen enkele jaren forse geluidsoverlast veroorzaken indien niet afdoende geluidmaatregelen worden getroffen. De A10 komt ook dichter op Diemen-Zuid te liggen. Een keerspoor geeft veel geluidoverlast (vooral in de nachtelijke uren). Dat is zeer ongewenst in de buurt van een bestaande woonwijk en toekomstige woonwijken in Diemen. Het mag van algemene bekendheid worden verondersteld dat geluidsoverlast sluipende gezondheidsschade veroorzaakt, een lagere levensverwachting veroorzaakt en forse vermindering van levensvreugde.*
3. *Gezondheidsschade door het treingeluid (aantal decibellen en soort geluid) in de woningen, de tuinen en de omgeving van woningen is één van de zeer belangrijke onderdelen die onderzocht en onderbouwd moeten worden.*

Reactie 2 en 3

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

In het planMER ZuidasDok zijn de milieueffecten uitgebreid onderzocht. Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit door de plannen (behalve bij de tunnelmonden) slechts beperkt toeneemt en daarbij ruim beneden de wettelijke normen blijft. Voor geluid geldt wel dat sprake is van een significante toename. Deze toename is met name bij de knooppunten berekend (maximaal 1.5 dB). Op grotere afstand van de A10 zijn de effecten echter gering (minder dan 1 dB toename), vanwege het overige aanwezige omgevingslawaai. In de diverse berekeningen zijn de overige infrastructuurplannen, die reeds onherroepelijk zijn, meegenomen.

Ten aanzien van de geluidseffecten van de keersporen geldt dat dit in het planMER indicatief onderzocht is en dat de effecten hiervan voor de omgeving relatief beperkt zullen zijn. In het vervolg zal dit gedetailleerder onderzocht worden.

Het aspect gezondheid is weergegeven in hoofdstuk 14 van het planMER. Uit deze uitgevoerde gezondheidanalyse (GES) blijkt dat de gezondheideffecten bij de knooppunten gering zijn als gevolg van de plannen van ZuidasDok.

4. *Door een keerspoor wordt de situatie op het spoor zonder twijfel gevaarlijker. Dat is absoluut ongewenst in de buurt van een woonwijk. Indiener van de zienswijze doelt hier op het aspect van de externe veiligheid.*

Reactie 4

Met toepassing van de juiste beveiligingssystemen leidt een keerspoor niet tot verslechtering van de veiligheidssituatie. Zie ook paragraaf 1.2.4 over de keersporen in het algemene deel van deze Nota.

5. *Indiener van de zienswijze was bij de info-avond op 3 april 2012. Wat opviel was dat de info alleen gericht was op de Zuidas en dat er nergens, ook niet op de maquette, iets te zien was van de consequenties voor de omgeving. Ook in de folder staat maar een piepklein tekeningetje over het keerspoor in Diemen. Indiener van de zienswijze vermoedt dat veel mensen, die belanghebbend zijn, nog niet weten wat hen te wachten staat en de vraag is of ZuidasDok hen tijdig en volledig ingelicht heeft. Naar het inzicht van indiener van de zienswijze is dat op dit moment niet het geval.*

Reactie 5

De focus van deze ontwerp Structuurvisie en planMER heeft met name op het Zuidasgebied gelegen, omdat de alternatieven hier verschillen, zie ook de passages over scope van de ontwerp Structuurvisie en het planMER in deel 1, paragraaf 1.2. In het planMER zijn echter voor het hele plangebied en studiegebied de effecten in beeld gebracht.

6. *Onderzoek naar andere locatie keerspoor en rails /duurder ZuidasDok. Het keerspoor zal vermoedelijk een verbreding van de rails met zich meebrengen en komt dicht op een woonwijk te liggen. ZuidasDok dient alternatieve mogelijkheden voor het keerspoor bij Diemen-Zuid te onderzoeken, dan wel, indien dit onderzoek reeds heeft plaatsgevonden, de keuze voor Diemen-Zuid nader te onderbouwen. Het enkele argument dat het "het goedkoopste" is, is gezien alle negatieve consequenties voor de bewoners, niet als een valide argument te beschouwen; zeker niet, nu er miljarden besteed worden voor de locatie Zuidas.*

Reactie 6

Een zienswijze met gelijke strekking is ingediend door de gemeente Diemen (zienswijze 6). Hier wordt naar verwezen.

7. *Geluidsbelasting i.v.m. eventuele geluidsschermen. Het is onbekend hoe hoog de geluidschermen worden en of deze afdoende zijn, zeker in relatie tot de hoger gelegen woningen.*

Reactie 7

In het planMER is nog niet gekeken naar mitigerende maatregelen buiten de Dokzone. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt hier wel nadrukkelijk aandacht aan besteed.

8. *"Planschade" en derving levensvreugde. De plannen van ZuidasDok hebben zonder enige twijfel een waardevermindering van alle woningen, en in het bijzonder van de woningen in de buurt van het station Diemen-Zuid tot gevolg. Zelfs al zou de vermeerdering van het geluid nog binnen de normen vallen dan nog zal de geluidsoverlast vele malen groter zijn dan op dit moment het geval is, waardoor derving van levensvreugde en gezondheidsschade ontstaat. Indiener van de zienswijze verzoekt mee te delen wie die "planschade" en "derving van levensvreugde" aan de inwoners/eigenaren zal gaan vergoeden.*

Reactie 8

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

Verwezen wordt naar de passages omtrent 'planschade en nadeelcompensatie' in deel 1, paragraaf 1.5.3.

9. *Kosten. Wat de indiener van de zienswijze zeer heeft getroffen, is het feit dat er op 3 april 2012 alleen sprake was van de Zuidas en dat nergens de consequenties voor de omgeving werden genoemd. Er werd gesproken over de vele miljarden die dit project kost, maar het keerspoor bij Diemen-Zuid is de goedkoopste oplossing).*

Reactie 9

Een zienswijze van gelijke strekking is ingediend door de gemeente Diemen (zienswijze 6). U kunt hier meer informatie vinden over het aspect kosten.

Zienswijze 32

1. *De beschrijving van de voorkeurbeslissing is zeer eenzijdig. de focus ligt voor 95% op de verduidelijking en de benefits ter hoogte van de Zuidas. Niet helder is de impact op geluidsoverlast, horizonvervuiling (wordt de brug verbreed richting de Jachthavenweg?) en luchtvervuiling/fijnstof. Laat staan de maatregelen die getroffen worden om dit tegen te gaan. Daarmee is voor de indiener van de zienswijze het onderzoek onvolledig en te veel gefocust op de benefits voor het deel Zuidas.*

Reactie 1

De focus in het planMER heeft bewust gelegen op de Zuidas, omdat hier de alternatieven onderscheidend zijn, zie de passages over de scope van de ontwerp Structuurvisie en het planMER in deel 1, paragraaf 1.2. Voor het gehele studiegebied, inclusief de woonschepen, is echter wel milieuonderzoek uitgevoerd. De effecten op luchtkwaliteit, geluid, etc. zijn ook hier berekend.

2. *Het document is duidelijk niet opgesteld voor personen die niet thuis zijn in dit soort procedures en jargon. Daarmee kost het onevenredig veel moeite om de impact van het totale voorgenomen besluit te kunnen vertalen naar de persoonlijke situatie. In onvolledigheid en onduidelijkheid is het voorgenomen besluit m.i. daarmee onjuist.*

Reactie 2

Het wordt betreurd dat het veel moeite kost om de impact van het totale voorgenomen besluit te kunnen vertalen naar de persoonlijke situatie. Getracht is een zo helder en leesbaar mogelijk planMER en bijbehorende bijlagen te maken. Vakjargon is echter helaas niet altijd te voorkomen. In deze fase van planvorming gaat het om alternatievenafweging. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt gedetailleerd gekeken naar de inpassing van de gekozen oplossing. Hierbij horen gedetailleerde milieuonderzoeken, die de situatie per deelgebied duidelijk inzichtelijk maakt.

Zienswijze 33

Indiener van de zienswijze woont op een woonark aan de Jachthavenweg, ofwel in de kom naast de A10 en vindt het een vreemd voornemen om een extra snelweg aan 'onze' kant neer te leggen, doe dat aan de kant van het Nieuwe Meer, daar wonen geen mensen!

Reactie

De verbreding van de A10 is nodig om voldoende capaciteit te bieden en te voorkomen dat het verkeer er langdurig komt vast te staan. Het is geen nieuwe weg, maar het doorgaande verkeer wordt van het bestemmingsverkeer gescheiden en de weg wordt verbreed. Om het bestemmingsverkeer over de Schinkel te leiden, worden er aan weerszijden nieuwe bruggen bijgebouwd, dit kan niet enkel aan één zijde.

Zienswijze 34

1. *Indieners van de zienswijze wonen aan de Amstel, nabij de Rozenoordbrug, het laatste huis binnen de ring A10. Het is op basis van de Structuurvisie niet duidelijk hoe de uitbreiding van de A10 precies plaatsvindt, waar de extra rijstroken komen, en welk effect de verlegging van de infrastructuur en de uitbreiding van kunstwerken zal hebben. Indien de extra rijstroken bij de Rozenoordbrug aan de buitenkant worden aangelegd, richting de Utrechtse brug, zal het huis van indieners van de zienswijze dichter bij de weg komen te liggen. Geluidsmetingen in huizen en de aanleg van 'dove gevels' zijn relevant voor velen. Voor indieners van de zienswijze is het daarnaast bijzonder relevant of zij in de tuin kunnen werken en verpozen, zodanig dat zij daar ontspanning en plezier aan beleven, zoals nu. Indieners van de zienswijze hebben begrepen dat de keersporen van de treinen in Diemen liggen en dat in de toekomst ca. elke minuut een trein inclusief de HSL het huis passeert. Zij maken zich vanwege de verwachte toename van weg- en railverkeer grote zorgen over de leefbaarheid en over het behoud van waarde van hun eigendom (huis en tuin).*
2. *De gevolgen (nabijheid weg, zicht, geluid, luchtkwaliteit etc.) zijn voor indieners van de zienswijze vanwege bovenstaande onduidelijkheid moeilijk exact te beoordelen.*

Reactie 1 en 2

De bezorgdheid van indieners van de zienswijze wordt begrepen. De verbreding van de A10 is nodig om voldoende capaciteit te bieden en te voorkomen dat het verkeer er langdurig komt vast te staan. Het is geen nieuwe weg, maar het scheiden van het doorgaande verkeer van het bestemmingsverkeer en het verbreden van de weg. Om het bestemmingsverkeer over de Amstel te leiden, worden er aan weerszijden nieuwe bruggen bijgebouwd.

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt de nadere uitwerking van het tracé van de A10 beschreven en worden de milieueffecten gedetailleerd in beeld gebracht. Op dat moment kan een uitspraak gedaan worden over de exacte effecten op het perceel van de indieners van de zienswijze. Alle belanghebbenden worden betrokken bij dit vervolgproces.

3. *Verzoek:*
   a. *Indieners van de zienswijze verzoeken bij de verdere planuitwerking rekening te houden met de situering van hun huis.*
   b. *Indieners van de zienswijze vragen hun belang mee te wegen in de verdere planontwikkeling en er zorg voor te dragen dat hun leefmilieu niet verslechtert t.o.v. de huidige situatie. Als de plannen tot verbétering leiden zou het helemaal mooi zijn.*

Reactie 3

Het verzoek van de indieners van de zienswijze wordt uiteraard meegenomen bij de verdere planuitwerking.

4. *Indieners van de zienswijze worden direct geraakt in hun belang omdat de kans zeer groot is dat het woongenot zodanig wordt aangetast dat zij genoodzaakt zijn te verhuizen. Dat heeft te maken met de mogelijke toename van verkeerslawaai en uitstoot van uitlaatgassen door de uitbreiding van rijstroken. Als daarnaast de Rozenoordbrug richting Utrechtse brug wordt verbreed, wordt bovendien het uitzicht vanuit huis en tuin negatief beïnvloed. En zal het betreffende huis naar verwachting aanzienlijk in waarde dalen. Welke oplossingen/maatregelen bestaan er voor een planschade zoals hiervoor beschreven?*

Reactie 4

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woningen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting onder andere ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt, zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

De indieners van de zienswijze stellen onderstaande specifieke vragen over de bijlagen "Geluid'

5. *vragen bij Bijlage IVa Geluid*
   Indieners verwijzen naar Blz. 15 waar staat: "Op de berekende geluidbelastingen mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast, dit omdat de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten. Conform artikel 3.6 van het RMV2006 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur en 2 dB voor wegen waar een representatief te achten snelheid gelijk aan of hoger is dan 70 km/uur.
   Voor de A10 is een aftrek van 2 dB toegepast, voor de overige wegen 5 dB."
   Indieners van de zienswijze hebben hierbij de volgende vragen:
   - *5a Op grond waarvan wordt een dergelijke correctie gehanteerd, oftewel wat is de reden voor de verwachting omtrent geluidsproductie?*
   - *5b Wanneer wordt getoetst of toekomstige verwachting qua geluidsproductie uitkomt?*
   - *5c Wat gebeurt er als de verwachting niet wordt bewaarheid?*
   - *5d Welke relatie ligt er met het aantal auto's en het aantal treinen in de toekomst?*

Reactie 5

5a De wetgever stelt in de bijlage van het rekenvoorschrift het volgende over het toepassen van de correcties in het kader van de huidige Wet geluidhinder:
Ondanks aanscherping van de geluidemissie-eisen van zowel personen- als vrachtauto's is gebleken dat dit niet tot een merkbaar resultaat ten aanzien van de daadwerkelijke geluidproductie leidde. Oorzaak hiervan was de algemene toepassing van zwaardere motoren en bredere banden, vooral voor de categorie personenauto's. Er is wel een verbetering geconstateerd als gevolg van het stiller worden van vrachtauto's.
In de beleidsstukken NMP4, de Nota Verkeersemissie en de Nota Mobiliteit zijn oude geluidsdoelstellingen vervangen door een gewijzigde aanpak. Belangrijk onderdeel daarvan is een sterkere inzet op bronmaatregelen. Deze extra inzet op bronmaatregelen uit zich ook in het opzetten van een Innovatieprogramma Geluid, van voorheen de departementen van VenW en VROM.
Daarom zijn de bestaande waarden van de correcties gehandhaafd. In het algemeen zal de correctieterm worden toegepast, tenzij er lokaal of projectspecifiek omstandigheden aanwezig zijn die het niet toepassen van de aftrek rechtvaardigen.

De samenstellingen van het gemotoriseerde verkeer op de A10 en de wegen binnen de bebouwde kom zijn niet afwijkend van het landelijke beeld. Er wordt daarom geen reden gezien om geen gebruik te maken van de correcties.

Ten aanzien van het aanleggen en het wijzigen van rijkswegen en spoorwegen komt per 1 juli 2012 nieuwe geluidwetgeving. Een nieuw hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer geeft daartoe regels over het beheersen van de geluidproducties van rijksinfrastructuur via zogenaamde geluidproductieplafonds.
De toelichting van deze nieuwe wet stelt het volgende over het toepassen van de correcties:
Op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder wordt de berekende geluidsbelasting vanwege een rijksweg verminderd met een aftrek van 2 dB. Er is al jaren geleden aangegeven dat de aftrek afgebouwd zal worden. De ingrijpende wijziging van het stelsel voor rijkswegen en de overgang naar een eenvoudiger normstelling biedt de gelegenheid daartoe over te gaan. Het zonder meer weglaten van de aftrek zou leiden tot een aanscherping met 2 dB, omdat de emissiefactoren van het wegverkeer niet gelijktijdig verlaagd kunnen worden. Om dat te voorkomen wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de huidige normen met de van toepassing zijnde aftrek worden verhoogd.

Uit de tekst van de toelichting valt niet op te maken dat het laten vervallen van de correctie vanwege een rijksweg in de nieuwe geluidwetgeving kan worden toegeschreven aan het niet behalen van de doelstellingen van de genoemde beleidsonderdelen (NMP4, de Nota Verkeersemissie, de Nota Mobiliteit of Innovatieprogramma Geluid).

5b Niet bekend is of er dergelijke toetsmomenten zijn.

5c Evenmin is bekend wat er bij negatieve resultaten wordt besloten.

5d De correcties gelden alleen voor wegverkeerslawaai, niet voor spoorweglawaai. De correcties zijn dus ook alleen toegepast bij geluidsbelastingen vanwege wegverkeerslawaai. Het aantal voertuigen in de toekomst komt uit de verkeersstudie binnen het planMER. Er is gerekend met de toekomstige verkeersintensiteiten. De waarde van de correctie staat los van de hoogte van de verkeersintensiteiten.

6. *Indieners verwijzen naar Hfst. 6 par. 6 conclusie: waar volgens de indieners het kaartje niet helemaal goed te lezen is, maar het lijkt er volgens de indieners op dat hun huis valt in het gebied van afname van 1,5 dB – toename van 1,5 dB. Wat betekent dit? Hoe wordt dit gemeten en wat als de toename groter is dan 1,5 dB.*

Reactie 6

De woning is gelegen in het gebied “afname 1,5 dB – toename 1,5 dB”. Er kan worden gesteld dat er ter plaatse van deze woning geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare verandering van de geluidsituatie. Een nadere bestudering van de uitgevoerde contourberekeningen wijst uit dat ter plaatse van deze woning een vrijwel verwaarloosbare geluidafname optreedt: er treden namelijk twee geluideffecten op die elkaar nagenoeg opheffen:

1. De wegverbreding van de A10 leidt er toe dat de noordelijke rijbanen – voor wat betreft geluid bij de betreffende woning de maatgevende rijbanen – dichterbij komen te liggen, hetgeen een geluidstoename betekent.
2. Het geluidscherm langs de noordelijke rijbaan verschuift met de wegverbreding mee richting deze woning. Het geluidafschermend effect van het verschoven geluidscherm is groter dan dat van het bestaande geluidscherm: de woning komt meer in de geluidluwte te liggen.

7. *Vraag indieners bij Blz. 32 punt 4: hier staat daar dat er geen 0-meting komt? Welk jaar is het peiljaar?*

Reactie 7

In het planMER is een geluideffectstudie uitgevoerd, die niet per se volgens de regels van de Wet geluidhinder hoeft te worden uitgevoerd. Er is geen nulmeting noodzakelijk, maar de referentiesituatie is modelmatig wel in beeld gebracht. De modelberekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2020. Deze toetsing vindt in de volgende planstudiefase plaats.

8. *Indieners verwijzen naar de laatste alinea van Blz. 32 waar wordt gesteld dat het treffen van geluidsmaatregelen afhankelijk is van vele factoren. De indieners citeren het volgende: "……mogelijk dat op bepaalde locaties een geluidtoename van 2 dB (onafgerond 1,5 dB) of meer wordt vastgesteld. Onbekend echter is de omvang van de locaties met een geluidtoename van 2 dB of meer. Onbekend zijn dan ook de noodzakelijke afmetingen van maatregelen en de doelmatigheid van deze maatregelen" Tevens verwijzen de indieners naar hetgeen wordt gemeld over de vervanging van de Wet Geluidhinder door een nieuwe wet, waarvan volgens de indieners de uitgangspunten, normen etc. nog niet bekend zijn. Vanwege bovenstaande kunnen de geluidsmaatregelen nog niet worden vastgesteld.*
   Indieners van de zienswijze hebben hierbij de volgende vragen:
   8a *Wanneer is er meer bekend over de nieuwe wet en hoe beïnvloedt deze het plan c.q. wat is de invloed op geluidwerende maatregelen?*
   8b *De indieners stellen (verwijzend naar blz. 32) dat het voor de burger op dit moment volstrekt onduidelijk wat hem/haar te wachten staat qua geluidmaatregelen en vragen of in het geval dat de nieuwe wet "ongunstiger" uitpakt voor de omwonenden/gehinderden dan de huidige wet, de bereidheid bestaat om geluidmaatregelen te nemen op basis van de huidige wetgeving?*

Reactie 8

De nieuwe geluidwetgeving gaat per 1 juli 2012 in voor wat betreft het aanleggen en het wijzigen van rijkswegen en spoorwegen. Een nieuw hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer geeft daartoe regels over het beheersen van de geluidproducties van rijksinfrastructuur via zogenaamde geluidproductieplafonds.
De huidige Wet geluidhinder blijft voor overige aspecten dan de aanleg en wijziging van rijkswegen en spoorwegen van kracht. Te denken valt aan de bouw van nieuwe woningen.
Afgaande op de nu beschikbare wetsdocumenten gaat, beknopt samengevat, de nieuwe geluidwetgeving op 1 juli 2012 als volgt werken:

- Stelsel van referentiepunten: op 50 m afstand van de buitenzijde rijksweg, per 100 m weg één referentiepunt
- Voor ieder referentiepunt een geluidproductieplafond (gpp): de toegestane geluidproductie (uitgedrukt in Lden)
- gpp zelf zegt niets over geluidbelasting van gebouwen
- eerste gpp's per 1 juli langs bestaande rijksinfra van rechtswege vastgesteld
- eerste gpp's langs de Zuidas op basis van spitsstrokenbesluit WAB A4/A10 met verwerking van maatregelen geluidplan (dubbellaags ZOAB)
- Wegbeheerder dient ervoor zorg te dragen dat gpp niet wordt overschreden

De geluidproducties bij wegverbredingen mogen in beginsel de geluidproductieplafonds niet overschrijden. Dit gebeurt naar verwachting ook niet indien de bestaande geluidschermen worden teruggeplaatst langs de verschoven A10.
Het aanleggen van dubbellaags ZOAB in 2017 volgens het ontwerp-geluidplan van Rijkswaterstaat verandert niets aan deze schermmaatregelen. Dubbellaags ZOAB leidt wel tot circa 2 dB lagere geluidbelastingen ten opzichte van het nu aanwezige enkellaags ZOAB.

9. *Indieners stellen (met verwijzing naar Blz. 39 tabel 7.2) dat er geen effectbeoordeling is voor alternatief A fase 2a van de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel. Indieners stellen dat vraag waarom de effectbeoordeling ontbreekt en of die nog wordt gemaakt En zo nee, wat dat betekent voor de indieners van de zienswijze.*

Reactie 9

Er zijn voor fase 2A dezelfde effectberekeningen uitgevoerd van de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel als voor de beleidskeuzen (MLT). Een beschouwing van het totale wegverkeerslawaai – van de A10 en de wegen binnen de bebouwde kom samen – ter plaatse van deze knooppunten geeft geen andere conclusies dan die van het verkeerslawaai van de A10 alleen.

10. *Indieners stellen (bij blz. 49 en 50 Tabel 8.1 en 8.2) de vraag wat 'normaal' of toelaatbaar is, al dan niet met mitigerende maatregelen?*

Reactie 10

11. *Indieners van de zienswijze hebben de volgende opmerkingen en vragen met betrekking tot de Rozenoordbrug en geluid: Het is naar het oordeel van de indieners niet geheel duidelijk welke maatregelen tegen verkeerslawaai en schadelijke stoffen van toepassing zijn bij de Rozenoordbrug en omgeving. Komen er hogere geluidsschermen en zo ja, zijn deze afdoende? Is de dubbellaags ZOAB afdoende? Begroeiing dempt geluid, het is niet duidelijk of op de Rozenoordbrug ook begroeiing komt. De indieners hebben ook last van de weerkaatsing van geluid op het water, dus geluid van onder de brug. In de plannen vinden de indieners van de zienswijze niet terug dat daar rekening mee wordt gehouden c.q. welke maatregelen getroffen worden om dat weerkaatsende geluid te weren c.q. te dempen.*

    Het geluid van de overgang van weg naar brug en visa versa kan naar het oordeel van de indieners heel storend zijn. Indieners verwijzen daarbij naar eigen ervaringen en geven aan dat problemen destijds (2009) zijn opgelost. Het effect wordt volgens de indieners veroorzaakt door hoogteverschil tussen brug en weg, dat aan slijtage onderhevig is. Indieners willen graag weten wat de maatregelen zijn om de bestaande en nieuwe overgangen tussen brug en weg zo geluidarm mogelijk te maken en te houden (regelmatig herstellen van slijtage).

Reactie 11

Voor een schatting van de maatregelen aan de Rozenoordbrug: zie eerdere reactie. De weerkaatsing van geluid via wateroppervlakken is in de geluidberekeningen ingevoerd door middel van bodemfactoren: in het geluidmodel aangemaakte bodemgebieden hebben een bodemfactor van 1 (akoestisch zacht), de overige gebieden, waar onder het water van de Amstel, hebben een bodemfactor van 0 (akoestisch hard). In de praktijk zijn er geen maatregelen voorhanden om geluidreflecties via wateroppervlakken doeltreffend te weren.

Wat de maatregelen zijn om de overgangen tussen brug en weg zo geluidarm mogelijk te maken zijn op dit moment niet bekend. Verwacht wordt dat dit in een latere ontwerpfase onderzocht wordt.

12. *Indieners hebben de volgende vragen bij Bijlage IVb Geluid. Bij Blz. 22 (Overzicht waarneempunten Nieuwe Meer en Amstel)l: stellen indieners dat waarneempunt B019 bij Zorgvlied, vlakbij Zuidelijke Wandelweg is gesitueerd.*
    - *12a Indieners vragen of dat het punt van is van een geluidsmeting en zo ja, waarom gekozen is voor een punt in 'het groen'? Indieners stellen dat bomen een dempend effect op geluid hebben waarmee punt B019 volgens de indieners een vertekend beeld ten nadele van hun woonsituatie.*
    - *12b Indieners vragen een waarneempunt toe te voegen bij de bebouwing langs de Amstel? Daarmee ontstaat naar het oordeel van de indieners een correct beeld van onze situatie.*

Reactie 12

De waarneempunten in het buitengebied zijn niet alleen ter plaatse van woningen gesitueerd, ook in parken, op een begraafplaats, een volkstuin en industrieterreinen.

Het rekenvoorschrift sluit geluiddempingen door bomen – formeel vegetatiestroken genoemd – uit. Er is dus niet gerekend met de feitelijk aanwezige geluiddemping gedurende het voorjaar tot de herfst. Wel is gerekend met zachte bodemgebieden, daar waar van toepassing, zie ook vorig punt.

Waarneempunten ter plaatse van de woning van de indieners zijn er feitelijk al in het contourgrid, zie de laatste 2 figuren van bijlage 1.
De resultaten van de contourberekeningen zijn in de daaropvolgende bijlagen weergegeven. De geluideffecten zijn in voorgaande reacties op de zienswijze toegelicht.

13. *Indieners verwijzen naar Blz. 49 Wegverkeerslawaai 2020 A10: hun huis valt in zone 63 – 68 dB. Wat betekent dit precies? En hoe nauwkeurig is dit te meten? Wat is toelaatbaar in een tuin, wat zijn de geluidsnormen voor tuinen?*

Reactie 13
De tuin van de woning zal naar verwachting in de toekomstsituatie in het gebied 58-63 dB, zoals ook in de referentiesituatie zijn gelegen. Er zijn geen grenswaarden voor geluidbelastingen ter plaatse van tuinen.

Zienswijze 35

1. *Uit het planMER blijkt dat ter plaatse (rond) de tunnelmond een verhoogde concentratie NO_2 zal optreden. Een deel van de luchtinlaat voor de klimaatinstallaties voor Cross Towers (gelegen aan de voet van het gebouw) lijkt zich in dit gebied te bevinden. Ernst & Young vragen hiervoor aandacht en verkrijgen graag garanties dat de kwaliteit van de inblaaslucht ter plaatse niet achteruit zal gaan ten opzichte van de huidige kwaliteit.*

Reactie 1
De concentraties NO_2 bij de tunnelmonden zullen hoger zijn dan in de referentiesituatie. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt echter dat de wettelijke normen niet overschreden worden. De afschermende werking van eventuele mitigerende maatregelen is nog niet meegenomen, maar hebben hier een positieve impact op.

2. *Vanwege de directe nabijheid van het gebouw van de indiener van de zienswijze ten opzichte van de nieuwe geluidschermen (in aansluiting op de tunnelmond) vragen zij aandacht voor uitwerking in een hoge ontwerpkwaliteit, zowel ten aanzien van visuele en duurzaamheidaspecten, als onderhoud (ook zodanig dat de schermen niet kunnen worden beklad met graffiti).*

Reactie 2
Deze vraag heeft betrekking op de ontwerpkwaliteit. Dit zal in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) aandacht krijgen. Deze zienswijze zal hierbij worden betrokken.

3. *Ter plaatse van de tunnelmond was tot op heden sprake van een kabels- en leidingenbrug. In de ontwerp Structuurvisie en eveneens zichtbaar in de maquette, is een fiets-/voetgangerstunnel opgenomen en zou een brug derhalve niet meer nodig zijn. Wellicht wel een tijdelijke variant? Hierover vindt de indiener van de zienswijze niets terug de stukken. Graag verneemt indiener van de zienswijze de plannen hieromtrent (inclusief een planning). Ook voor dit onderwerp (de tijdelijke en definitieve situatie) vraagt indiener van de zienswijze aandacht voor uitwerking in een hoge ontwerpkwaliteit,respect voor de architectuur van Norman Foster en het goed kunnen functioneren van het gebouw.*

Reactie 3
Het hoofdtracé voor energie- en nutsvoorziening zoals vastgelegd in de opeenvolgende visies Zuidas blijft ongewijzigd. Doel van dit tracé is voor de hoofdverbindingen van energie en telecommunicatie een veilige en toekomstvaste oplossing te creëren. Dit verlaagt het risico op schade van kabels en leidingen waardoor elektriciteitsuitval of digitale verlamming wordt voorkomen, grote verkeersoverlast ten gevolge van werkzaamheden aan deze ondergrondse infrastructuren in de doorgaande wegen wordt beperkt en onnodige verleggingkosten in de toekomst worden vermeden.

De wijze waarop het hoofdtracé de Dokzone zal kruisen is nog in studie. De eerder uitgewerkte oplossing via de (tijdelijke) brugconstructie is het uitgangspunt. Bekeken wordt of een ondergrondse oplossing technisch haalbaar en financieel gunstiger is.

4. *De huidige verkeersafwikkeling van de De Boelelaan naar de A10/A2 is op dit moment reeds een punt van grote zorg. De indiener van de zienswijze vraagt aandacht bij de uitwerking voor een verbeterde verkeersafhandeling en bereikbaarheid gedurende de bouw, alsmede na realisatie.*

Reactie 4

Als gevolg van congestie op de huidige A10 kan er terugslag op het onderliggend wegennet plaatsvinden, waardoor de verkeersafwikkeling via de De Boelelaan en de Europaboulevard naar de A10/A2 wordt beperkt. Door realisatie van het ZuidasDok ontstaat er meer capaciteit op de A10, daarbij zijn er in het ZuidasDok project minder weefbewegingen op deze locatie. Hierdoor zal er naar verwachting minder last zijn van terugslag. Overigens zal het nu in uitvoering zijnde project SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere) naar verwachting ook een positief effect hebben op dit terugslageffect. Het beperken van de hinder tijdens de bouw en het op orde houden van de bereikbaarheid tijdens die periode krijgen bijzondere aandacht.

Zienswijze 36

1. *Indiener van de zienswijze heeft het formulier 'zienswijzen' ingevuld, maar het is niet gelukt dit te verzenden. Indiener van de zienswijze geeft aan dat dit mogelijk door meer mensen is ervaren.*

Reactie 1

Het is vervelend dat het formulier zienswijzen niet werkte, gelukkig is wel de betreffende zienswijze ontvangen. De projectorganisatie ZuidasDok is niet bekend met de door de indiener gestelde problemen omtrent de elektronische verzending van het formulier.

2. *Indiener van de zienswijze vreest dat de woonboten in waarde verminderen door de toename van fijnstof, geluid en infrastructuur die dichterbij komt te liggen.*

Reactie 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 37

1. *Indiener van de zienswijze vindt het onderdeel van de Voorkeursbeslissing dat haar aangaat zeer nadelig voor zichzelf en de medebewoners van IJsbaanpad en Jachthavenweg. Indiener van de zienswijze vindt het onacceptabel dat een beslissing die zo ingrijpend is voor de betreffende wijk niet op een adequate manier is besproken met de direct betrokkenen. Tijdens een georganiseerde informatieavond over de plannen m.b.t. de Zuidas afgelopen maand wist men niet te vertellen wat de consequenties zijn van de plannen voor de betreffende wijk. Indiener van de zienswijze heeft dat zelf moeten uitvinden. Boosheid en irritatie doordat indiener van de zienswijze onvoldoende wordt betrokken bij de nieuwe plannen.*

Reactie 1

In het vervolg worden alle belanghebbenden betrokken bij het planproces. Specifieke aandacht zal dan gegeven worden aan de concrete effecten op gebouw/bootniveau.

2. *De gevolgen voor milieu, omgeving en belangen zijn niet voldoende meegenomen en indiener van de zienswijze kan zodat belangrijke negatieve milieueffecten zullen uitblijven. Indiener van de zienswijze wordt geconfronteerd met een forse toename van geluidoverlast en fijnstof zonder dat daarvoor maatregelen worden getroffen.*

Reactie 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties voor onder andere woonschepen zijn meegenomen in de milieuonderzoeken. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht.

Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu.

3. *Indiener van de zienswijze wordt direct geraakt in haar belang vanwege meerdere redenen:*
   a. *door fijnstof en geluidoverlast vermindert het woonplezier fors;*
   b. *forse waarde vermindering van huis door een snelweg die er over heen ligt;*
   c. *mogelijk verlies van woonplek omdat de nieuwe rijstroken recht over de hoofden van indiener van de zienswijze en directe buren worden gebouwd.*

Reactie 3

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken. Voor meer informatie hierover en de effecten op de waarde van bestaande functies wordt verwezen naar de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5.3.

Zienswijze 38

Indieners van de zienswijze vragen naar de gevolgen van de wegverbreding op een aantal aspecten die naar hun oordeel niet direct uit de Structuurvisie kunnen worden gehaald.

1. *De indieners van de zienswijze vragen wat de gevolgen daarvan zullen zijn voor het onderliggend wegennet.*

Reactie 1
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de gevolgen voor het onderliggende wegennet zeer beperkt zijn. Dit heeft enerzijds te maken met het gegeven dat er geen nieuw vastgoed bijkomt in de Dokzone en anderzijds met het hoge aandeel OV-gebruik dat bij Zuidas hoort.

2. *De wegverbreding zal leiden tot een extra brug over de Amstel. Indieners van de zienswijze vragen zich af wat de gevolgen daarvan zullen zijn voor de woonbootbewoners in de buurt van de huidige brug.*

Reactie 2
De gevolgen van de wegverbreiding voor de daar aanwezige functies zijn onderzocht in het planMER. In deel 1, paragraaf 1.5, wordt hier nader op in gegaan.

3. *Aan weerszijden van de A10 loopt een secundaire verbinding van de Ecologische Hoofdstructuur (vastgelegd in de Structuurvisie 2040 van de gemeente Amsterdam). Indieners van de zienswijze verwachten dat de wegverbreding gevolgen heeft voor deze verbinding. Graag willen de indieners vernemen welke deze zijn en welke mitigerende maatregelen in dat kader zullen worden genomen.*

Reactie 3
In het planMER is in het ecologisch onderzoek in gegaan op de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur. Het blijkt dat de uitbreiding van de A10 hierop weinig tot geen effecten zijn. De effecten die wel optreden zijn mitigeerbaar en worden in een volgende planstudiefase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) nader uitgewerkt.

4. *Het project levert vooral milieuwinst op in het centrumgebied, ZuidasDok gebied wat betreft geluids- en luchtkwaliteit. Maar hoe zijn de gevolgen voor het volkstuincomplex Amstelglorie aan de noordzijde van de A10, op gebied van geluid, luchtkwaliteit en zicht?*

Reactie 4
In het planMER is voor alle milieuaspecten naar het hele plan- en studiegebied gekeken. Dus ook naar het volkstuincomplex Amstelglorie. De luchtkwaliteit verslechtert marginaal en blijft ruim onder de wettelijke normen. De geluidbelasting neemt wel toe met circa 2 dB dichtbij de wegrand. Op grotere afstand (vanaf 50 meter) worden deze effecten significant minder.

5. *Aan de zuidkant van de A10 bevinden zich een manege en politieschool. Zo te zien op de bijgevoegde kaart zal de wegverbreding over de huidige ontsluitingsweg annex recreatieve route lopen. De indieners van de zienswijze vragen hoe in de nieuwe situatie en tijdens de werkzaamheden de bereikbaarheid van deze voorzieningen wordt gegarandeerd?*

Reactie 5
Deze vraag zal meegenomen worden in de verdere uitwerking van de plannen in de volgende planstudiefase. Over bestaande functies in het algemeen wordt in paragraaf 1.5 nader ingegaan.

6. *Ten zuiden van de A10 ligt Groengebied Amstelland. Langs de Amstel loopt vanuit de (binnen)stad een groencorridor. Ze zijn beide onderdeel van de Groene Scheg die in de stad doordringt. Indieners van de zienswijze zouden graag zien dat uitbreiding van de A10 zo weinig mogelijk barrièrewerking voor deze Groene Scheg met zich meebrengt en indieners vragen tevens wat de gevolgen zijn, en welke mitigerende maatregelen in de plannen worden opgenomen..*

Reactie 6

Het belang van het groengebied Amstelland wordt onderkend. Hiernaar is ook gekeken in het ecologisch onderzoek, zie planMER. In de vervolgprocedure wordt nader gekeken naar eventuele mitigerende maatregelen, zie ook paragraaf 1.2 van deel 1 over de scope van deze studie.

7. *Het planMER beoordeelt de plannen met het oog op het OV zeer positief. Stadsdeel Oost raakt echter zijn rechtstreekse verbinding met de Zuidas kwijt omdat de route van metro 51 tussen Zuid en Amstelstation via Overamstel komt te vervallen. Indieners van de zienswijze betreuren dit ten zeerste en vragen aan te geven op welke manier dit gevolg voor het stadsdeel wordt opgevangen.*

Reactie 7

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar deel 1, paragraaf 1.6 over de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn.

Zienswijze 39

1. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat voorkomen moet worden dat infrastructurele maatregelen worden genomen die een latere daadwerkelijk uitvoering van het dokmodel onmogelijk maken of zelfs maar bemoeilijken.*

Reactie 1

Het ontwikkelingsperspectief dat geschetst is in de ontwerp Structuurvisie blijft mogelijk als de beleidskeuzen (Voorkeursbeslissing) gerealiseerd zijn.

2. *In het voorliggende ontwerp blijft de OV-infrastructuur (voorlopig) bovengronds. Dat is niet bevorderlijk voor de beoogde verbindingsfunctie van de Zuidas met Amsterdam binnen de ring A10 met Buitenveldert en Amstelveen. Indiener van de zienswijze roept op om de huidige inrichting op dat punt kritisch te herzien.*

Reactie 2

In de ontwerp Structuurvisie is aangegeven dat 'vanwege de veranderende economische omstandigheden' het nu niet opportuun is om alle infrastructuur ondergronds te situeren. Deze mogelijkheid is echter wel opgenomen in het geschetste ontwikkelingsperspectief en daardoor niet verlaten.

3. *Indiener van de zienswijze is teleurgesteld over het schrappen van de metroverbinding naar Amstelveen. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen is hiermee van de baan. De Noord/Zuidlijn verliest hiermee de functie als belangrijke 'backbone" in het regionale OV. Van de oorspronkelijke ambitie om de Noord/Zuidlijn als regionale metroverbinding aan te leggen, blijft niets meer over. Amstelveen zal nu worden bediend door een "regio tram". Indiener van de zienswijze pleit nadrukkelijk voor een robuuste en toekomstvaste uitvoering van de "regio tram", die snel en efficiënt is.*

Reactie 3

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages bij 'Noord/Zuidlijn en de Tram 51/ Amstelveenlijn' in deel 1, paragraaf 1.6.

Zienswijze 40

1. *Indiener van de zienswijze vreest om als omwonende de komende jaren te maken te krijgen met geluidsoverlast en verhoging van vervuiling.*
2. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat er niet direct contact gezocht is met betrokkenen die waarschijnlijk hun woonboten moeten verlaten.*
3. *De nieuwe geplande brug ten noorden van de A10 gaat gedeeltelijk over de woonboot van indiener van de zienswijze. Met het neer leggen van deze plannen is de waarde van zijn bezit direct verloren gegaan. Hoe wordt hier mee omgegaan en welke rol speelt compensatie hierin.*

Reactie 1 t/m 3

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woningen en/of bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit gedetailleerder onderzocht.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 41

1. *Het Centraal Planbureau concludeert in zijn second opinion van 10 februari 2012 op de Kosten Baten Analyse van de projectorganisatie ZuidasDok dat de ondertunneling van de A10 met daarop de nieuwe bus/tram terminal een onrendabel project is, waarvan de baten in de analyse van de projectorganisatie fors zijn overschat. Uit de Structuurvisie is niet af te leiden wat (indien juist) de gevolgen van deze conclusie zijn voor de ontwikkeling van het in de flank van de tunnels gelegen project Ravel.*
2. *In de Kosten Batenanalyse 2012 van de Projectorganisatie ZuidasDok voor de ondertunneling van de A 10 gaat men ervan uit dat de gronduitgifte van de flanken pas in 2066 stopt (zie ook Rapport Centraal Planbureau 10 februari 2012, blz. 22). In de Structuurvisie is niet terug te vinden wat de gevolgen van deze tijdshorizon zijn voor de ontwikkeling van het in de flank van de tunnels gelegen project Ravel.*

Reactie 1 en 2

Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de passages omtrent kosten en baten in deel 1, paragraaf 1.3.

3. *In plaats van een uitbreiding van het in Ravel gelegen sportpark over de tunnels heen, grenst het sportpark straks aan een tunnelmond met geluidsweringen met een toren net naast de cornervlag van het meest oostelijke veld. Kan worden aangegeven wat de effecten zijn van de aan de tunnelmond te plaatsen geluidsweringen op het sportpark en wat de effecten zijn van de concentratie aan uitlaatgassen aldaar?*

Reactie 3

De concentraties bij de tunnelmonden liggen onder de wettelijke normen, zo blijkt uit de uitgevoerde berekeningen. Door de te plaatsen geluidsweringen zullen naar verwachting de concentraties ten opzichte van de berekeningen nog lager zijn. Op circa 30 meter van de tunnelmond zijn de effecten reeds vrijwel gereduceerd tot het niveau van de concentraties in de rest van het plangebied.

Zienswijze 42

1. *Het eerste wat opvalt bij de plankaart is de naar het zuiden uitpuilende plangrens van het Dok op de Buitenveldertselaan. In de documenten wordt gesproken over de Visie Zuidas 2007, een verouderde versie, en wellicht slaat deze uitloper op het oorspronkelijke plan voor een ondergronds station VU/Buitenveldert. Kan worden toegelicht waarvoor deze uitloper bedoeld is?*

Reactie 1

Met het naar het zuiden uitstekende stuk in de diverse documenten wordt de Amstelveenlijn bedoeld. Bij de diverse onderzoeken is de laatste versie van de Visie Zuidas uit 2009 gebruikt, als per abuis een oude versie staat vermeld is dit niet correct.

2. *Het is jammer dat het Dok zo kort wordt en niet voorzien van ondergrondse verbindingen naar de parkeergarages in de Zuidas. Dat zou de bestaande verkeer- en parkeeroverlast (en luchtvervuiling) in Buitenveldert vanwege de Zuidas sterk reduceren. Bovendien blijven nu de afslagen van de A10 bij de Zuidas een ramp. Verder eindigen de tunnelmonden in de gebieden met langzaamverkeer, het Beatrixpark en de Begraafplaats Buitenveldert. Is het niet (voor meerdere doelstellingen) een veel beter plan het Dok te verlengen tot en met de afslagen?*

Reactie 2

Het dok verlengen tot de afslagen en daarmee de inpassing in het stedelijk wegennet te kunnen wijzigen zou betekenen dat de tunnels tot onder de Amstelveenseweg en Europaboulevard door zouden moeten lopen. Er van uitgaande dat deze noord-zuid verbindingswegen vanwege de complexiteit op maaiveld moeten blijven lopen. De kosten voor dergelijke lange tunnels zijn minimaal het dubbele van de nu voorziene tunnel. Dat extra geld is niet beschikbaar.

3. *De veiligheid in de tunnels moet optimaal geregeld worden. Een rampenplan moet worden opgesteld en jaarlijks getest. Zou dit vastgelegd kunnen worden in een Veiligheidseffectrapportage?*

Reactie 3

In de vervolgfase wordt een apart tunnelveiligheidsplan opgesteld. De tunnel zal ook aan de door de indiener van de zienswijze gestelde eisen moeten voldoen.

4. *Waarom zou het niet mogelijk zijn om in het station in het verlengde van de Minerva-as een aparte laan voor fietsers te bestemmen?*

Reactie 4

De doorgang door het station wordt wel verbreed, maar die ruimte is nodig voor alle voetgangers. Zowel de gebruikers van het station als de voetgangers die deze doorgang als verbinding tussen Mahlerplein en Zuidplein willen gebruiken. Verdere uitwerking van de Minerva-as zal plaatsvinden in de vervolgfase, hier zal ook het fietsverkeer bij worden betrokken.

5. *Het is nu zo dat op het hoofdnet auto in het gebied doorstroming belangrijker lijkt dan de verkeersveiligheid. Zouden er nu al maatregelen kunnen worden genomen die het veilig oversteken op veel gebruikte plaatsen garanderen?*

Reactie 5

Doorstroming wordt niet belangrijker geacht dan verkeersveiligheid. Alleen om de verkeersveiligheid goed te kunnen analyseren en hiervoor eventuele maatregelen aan te dragen dient het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt te worden. Dit vindt plaats in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen).

6. *De Initiatiefgroep Regiotram 51, waarvan de Commissie deel uitmaakt, heeft een variant ingediend waarbij 1 lijn aansluit op de Noord/Zuidlijn bij de VU en Amstelveenboog en 1 lijn doorgaat naar het centrum van Amsterdam. Deze variant is onvoldoende onderzocht. Een andere zorg is dat in het voorliggende concept PvE OV concessie Amsterdam gesteld wordt dat verbindende lijnen (zoals de Amstelveenlijn) haltes mogen hebben op 800 m afstand van elkaar. Dat zou voor bewoners, winkeliers en studenten een groot bezwaar zijn, temeer daar er ook plannen zijn om zwaar te bezuinigen op bussen. Is het vanwege de vastgoedbelangen dat de Amstelveenboog moet verdwijnen en daarmee de goedkopere en klantvriendelijker variant van de Initiatiefgroep?*

Reactie 6

De koppeling tussen de Amstelveenlijn en het metronet geeft problemen met de regelmaat en capaciteit in de Oostbuis tussen de stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal. In het kader van het project Ombouw Amstelveenlijn worden plannen gemaakt om deze om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De koppeling tussen tram- en metronet kan dan vervallen. Daarom is de huidige verbindingsboog tussen tram en metronet niet langer in de plannen voor ZuidasDok opgenomen. Er is geen relatie tussen het vervallen van de huidige Amstelveenboog en de realisatie van vastgoed in het ZuidasDok.

Het wordt door ZuidasDok overigens niet onmogelijk gemaakt om de metro op enig moment alsnog door te trekken naar Amstelveen.

7. *Indiener van de zienswijze ziet graag stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van openbaar vervoer vastgelegd*

Reactie 7

In de plannen van ZuidasDok is reeds veel aandacht voor het openbaar vervoer: de OV-terminal, aanpassing busstation en tramsporen, etc. Zuidas is hiermee één van de best bereikbare plaatsen met het openbaar vervoer van Nederland. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal wederom aandacht gegeven worden aan het openbaar vervoer, inclusief stimuleringsmaatregelen.

8. *Buitenveldert is slecht verbonden met de Zuidas. De NZ-route via de Willem van Weldammelaan naar het station is vervallen. Wat resteert zijn twee smalle bruggetjes aan de De Boelelaan voor langzaam verkeer. Een extra NZ-verbinding voor langzaam verkeer is gewenst. Over de bereikbaarheid per tram tijdens de bouw staat niets vermeld. Indiener van de zienswijze vraagt de garantie dat tijdens de hele periode bewoners woonachtig in Buitenveldert per tram verbinding hebben vice versa het centrum van Amsterdam. Bovendien vragen zij aandacht voor een betere bereikbaarheid van VU en VUMC.*

Reactie 8

Op dit moment zijn er drie beperkte overgangen in de vorm van dammen over de De Boelegracht/-sloot ter hoogte van Gershwin waar langzaam verkeer gebruik van kan maken. Deze worden vervangen door een ruimte fiets-/voetgangersbrug ter plaatse van het Gershwinplein. Zuidas blijft gedurende de bouw in ieder geval vanuit Buitenveldert bereikbaar via de Beethovenstraat en de Buitenveldertselaan. Voor een reactie op de zienswijzen m.b.t. de bereikbaarheid in de aanlegfase wordt verwezen naar de passages hierover in deel 1, paragraaf 1.4.

9. *Extra waterberging (o.a. in Ecolint en Gijsbrecht van Aemselpark) als gevolg van de verstening in de Zuidas heeft in Buitenveldert geleid tot milieuschade. Een en ander is ten koste gegaan van veel en bijzondere flora en fauna. Kan worden bepaald dat verdere waterberging uitsluitend toegestaan wordt in het eigen gebied van de Zuidas?*

Reactie 9

Het uitgangspunt voor de waterberging is dat het in het Zuidas-gebied zelf plaatsvindt. De exacte invulling is nog niet bekend, dit hoort bij de uitwerking in de volgende planfase.

10. *Concluderend stelt de stichting dat hetgeen nu voorligt onvoldoende tegemoet komt aan de doelstellingen. Het kan beter.*

Reactie 10

Onderzoek naar de kosten en betaalbaarheid heeft uitgewezen dat de drie oplossingsalternatieven niet leiden tot een sluitende businesscase. Er is daarom gekozen om een perspectief uit te werken dat een kortere doorlooptijd kent, financieel beter haalbaar is en dat een verdere ontwikkeling tot één van de alternatieven mogelijk houdt.

Zienswijze 43

1. *Indiener van de zienswijze meldt zich als direct belanghebbende partij met betrekking tot de besluitvorming over het project ZuidasDok. Hij is eigenaar van een pand in een bedrijfsgebouw gelegen aan de Pilotenstraat, direct gelegen aan de ring A10 bij het knooppunt De Nieuwe Meer. Het pand valt grotendeels binnen de plangrens (rode lijn op de informatiekaart) van het ZuidasDok. De beslissing over het ZuidasDok treft indiener van de zienswijze daarom impliciet en hard. Indiener van de zienswijze heeft op dinsdag 17 april jl. ten kantore van de projectorganisatie ZuidasDok een gesprek gehad inzake de geplande wegprofilering bij knooppunt 'De Nieuwe Meer' en in dit gesprek werden de mogelijke ernstige gevolgen voor de panden bevestigd.*
2. *Indiener van de zienswijze is zeer geschrokken van de mogelijke tijdsdruk die ligt op het ontvlechten c.q. de herontwikkeling van met name knooppunt De Nieuwe Meer. De werkzaamheden zouden mogelijk in de periode 2016-2017 plaatsvinden. Door het besluitvormingsproces kan op zijn vroegst pas in het voorjaar van 2014 concreet over de gevolgen worden gesproken met de direct belanghebbenden op het Schinkelterrein. Dit betekent dat de direct belanghebbende eigenaren en ondernemers in het beste geval slechts 24 maanden rest om de consequenties te overzien, mogelijke scenario's te overwegen en schadebeperkende maatregelen uit te voeren. Dit zal voor de direct belanghebbende ondernemers geen sinecure, zo niet een onmogelijke taak, zijn.*
3. *Pand en onderneming van indiener van de zienswijze ligt in het plangebied bij de ring A10 bij knooppunt De Nieuwe Meer. Door de ligging van het pand en de geplande ontvlechting van knooppunt De Nieuwe Meer en de nieuw aan te leggen wegdelen zijn de milieueffecten voor zijn klanten, werknemers en hemzelf zeer groot. De luchtkwaliteit zal verder verslechteren omdat het verkeer nu vermoedelijk op enkele meters afstand voorbij zal razen. Het is indiener van de zienswijze, ook na overleg met de projectorganisatie ZuidasDok, compleet onduidelijk of en zo ja, op welke wijze rekening wordt gehouden met deze negatieve milieueffecten voor de direct belanghebbenden.*
4. *De tekeningen zijn niet gedetailleerd genoeg om de gevolgen goed te kunnen bepalen maar wel duidelijk genoeg om te constateren dat de extra rijbanen van ringweg A10 en aftakking naar de A4 rakelings langs de ramen van het pand van indiener van de zienswijze gepland zijn.*
5. *De consequenties van de verbreding van de wegprofielen in de richting van het gebouw van indiener van de zienswijze zijn zeer groot en de negatieve gevolgen als de directe waardedaling van de panden, de jarenlange grote overlast van de bouw en slechte bereikbaarheid en daardoor te verwachten omzetderving, de extra geluiddruk op de gevel, de verminderde luchtkwaliteit en het verminderde gebruiksgenot bij werknemers, relaties en klanten en het daardoor te verwachten gebruiksschade en omzetderving, zijn te vrezen.*
6. *Op basis van de bovenstaande reden en onvolledige informatie maakt indiener van de zienswijze onder voorbehoud van alle rechten bezwaar, wil hij graag bij de verdere uitwerking van de plannen worden betrokken en wordt hij graag tijdig en volledig op de hoogte gehouden over het verloop van het besluitvormingsproces rondom het project ZuidasDok en de (mogelijke) gevolgen voor hem als direct belanghebbende.*

Reactie 1 t/m 6

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

Ook de effecten op het continueren van bedrijvigheid worden onderkend. In deze planstudiefase is hier, vanwege het abstractieniveau, nog geen aandacht aan besteed. In vervolgfasen wordt dit nader uitgewerkt.

De hoge tijdsdruk voor de aanwezige bedrijven om de consequenties als concrete tekeningen voor de uitbreiding van de A10 er zijn te overzien, wordt onderkend. In de vervolgfase zal daarom zodra deze informatie beschikbaar is contact opgenomen worden deze direct belanghebbenden.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

In het vervolg van de planvorming zal indiener van de zienswijze betrokken worden.

Zienswijze 44

1. *Uit het planMER blijkt dat ter plaatse (rond) de tunnelmond een verhoogde concentratie NO_2 zal optreden. Een deel van de luchtinlaat voor de klimaatinstallaties voor Cross Towers (gelegen aan de voet van het gebouw) lijkt zich in dit gebied te bevinden. Indiener van de zienswijze vraagt hiervoor aandacht en verkrijgt graag garanties dat de kwaliteit van de inblaaslucht ter plaatse niet achteruit zal gaan ten opzichte van de huidige kwaliteit.*

Reactie 1

De concentraties NO_2 bij de tunnelmonden zullen hoger zijn dan in de referentiesituatie. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt echter dat de wettelijke normen niet overschreden worden. De afschermende werking van mogelijke mitigerende maatregelen is daarbij nog niet meegenomen, maar hebben hier een positieve impact op. Garanties op dezelfde concentraties als in de referentiesituatie zijn echter niet te geven.

2. *Vanwege de directe nabijheid van het gebouw van indiener van de zienswijze ten opzichte van de nieuwe geluidschermen (in aansluiting op de tunnelmond) vragen zij aandacht voor uitwerking in een hoge ontwerpkwaliteit, zowel ten aanzien van visuele en duurzaamheidaspecten, als onderhoud (ook zodanig dat de schermen niet kunnen worden beklad met graffiti).*

Reactie 2

Deze vraag heeft betrekking op de ontwerpkwaliteit. Dit zal in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) nadere aandacht krijgen en verder uitgewerkt worden.

3. *Ter plaatse van de tunnelmond was tot op heden sprake van een kabels- en leidingenbrug. In de ontwerp Structuurvisie en eveneens zichtbaar in de maquette, Is een fiets-/voetgangerstunnel opgenomen en zou een brug derhalve niet meer nodig zijn. Wellicht wel een tijdelijke variant? Hierover vindt de indiener van de zienswijze niets terug de stukken. Graag verneemt indiener van de zienswijze de plannen hieromtrent (inclusief een planning). Ook voor dit onderwerp (de tijdelijke en definitieve situatie) vraagt indiener van de zienswijze aandacht voor uitwerking in een hoge ontwerpkwaliteit. respect voor de architectuur van Norman Foster en het goed kunnen functioneren van het gebouw.*

Reactie 3

Het hoofdtracé voor energie- en nutsvoorziening zoals vastgelegd in de opeenvolgende visies Zuidas blijft ongewijzigd. Doel van dit tracé is voor de hoofdverbindingen van energie en telecommunicatie een veilige en toekomstvaste oplossing te creëren. Dit verlaagt het risico op schade van kabels en leidingen waardoor elektriciteitsuitval of digitale verlamming wordt voorkomen, grote verkeersoverlast ten gevolge van werkzaamheden aan deze ondergrondse infrastructuren in de doorgaande wegen wordt beperkt en onnodige verleggingkosten in de toekomst worden vermeden.

De wijze waarop het hoofdtracé de Dokzone zal kruisen is nog in studie. De eerder uitgewerkte oplossing via de (tijdelijke) brugconstructie is het uitgangspunt. Bekeken wordt of een ondergrondse oplossing technisch haalbaar en financieel gunstiger is.

Zienswijze 45

1. *Het pand van indiener van de zienswijze bevindt zich te dicht bij de snelweg, overlast door werkzaamheden, vermeerdering van fijnstof en vermindering van uitzicht door een geluidwal zorgen ervoor dat het pand minder waard wordt. De uitbreiding van de bocht bij de s107 vindt indiener van de zienswijze een bezwaar net zoals de gezondheidsredenen en tevens geluidoverlast. De bereikbaarheid zal verslechteren.*
2. *Het betreffende pand staat in een gebied waar geen zekerheid over bestaat. Het pand is een kooppand en bedoeld als pensioenvoorzieningen. De onzekerheid over de plannen zorgt nu al voor een waarde vermindering bij eventuele verkoop in de nabije toekomst.*

Reactie 1 en 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

Ook de effecten op het continueren van bedrijvigheid worden onderkend. In deze planstudiefase is hier, vanwege het abstractieniveau, nog geen aandacht aan besteed. In vervolgfasen wordt dit nader uitgewerkt.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals een geluidswal die de indiener van de zienswijze aanhaalt) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 46

1. *Indiener van de zienswijze wordt direct geraakt in zijn belang omdat zijn pand en bedrijf op de plaats staat waar de verbreding en uitbreiding van de ring A10 gerealiseerd dient te worden.*
2. *Het verbreden van de ring A10 is voor het bedrijf van indiener van de zienswijze en de in zijn pand gevestigde bedrijven een regelrechte ramp. Geluidoverlast en het inademen van fijnstof zal voor de gezondheid van alle betrokken een onaanvaardbaar risico inhouden.*
3. *De gevolgen voor het milieu, omgeving en belangen zijn onvoldoende meegenomen. Indiener van de zienswijze kan zich niet vinden in de maatregelen die worden genomen*

Reactie 1, 2 en 3

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

Ook de effecten op het continueren van bedrijvigheid worden onderkend. In deze planstudiefase is hier, vanwege het abstractieniveau, nog geen aandacht aan besteed. In vervolgfasen wordt dit nader uitgewerkt.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit gedetailleerder onderzocht.

De gestelde opmerking over een onaanvaardbaar risico ten aanzien van geluidoverlast en de concentraties fijnstof worden niet bevestigd door de uitgevoerde milieuonderzoeken. Hieruit blijkt dat, ook direct langs de A10, de concentraties fijnstof slechts zeer beperkt toenemen en deze ruim onder de wettelijke normen blijven. Een basisgezondheidniveau is hierdoor gegarandeerd.

In de passages over ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 47

1. *Het is essentieel dat de tennisvereniging ook in de toekomst haar functie kan blijven vervullen.*

Reactie 1

Nader onderzocht wordt wat het ruimtebeslag van de uitbreiding van de A10 ter plaatse van de tennisvereniging zal zijn. Daarbij zal overlegd worden met de direct belanghebbenden.

2. *Wat zijn de precieze gevolgen van de verbreding van de snelweg voor:*
   a. *de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied?*
   b. *de beschikbaarheid van parkeerplekken? Wordt daarbij voldaan aan de geldende parkeernorm?*
   c. *de groenvoorziening in (de directe omgeving van) het plangebied, waaronder De Nieuwe Meer, en de diversiteit van flora en fauna daar aanwezig? Is onderzoek gedaan naar bijzondere dier- en plantensoorten?*

Reactie 2

Door de uitbreiding van de A10 nemen de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht iets toe (circa 0,5 microgram per kubieke meter). Deze toename is te verwaarlozen. In de omgeving van het tennispark liggen de concentraties, net als in het hele studiegebied, ruim onder de wettelijke normen.

Voor de beantwoording van de vraag over parkeerplekken wordt verwezen naar de passages betreffende ‘bestaande functies’ in deel 1, paragraaf 1.5.

In het planMER is een ecologisch onderzoek uitgevoerd, onder andere naar bijzondere dier- en plantensoorten. De uitbreiding van de A10 heeft hier wel enigszins effect op, dit wordt in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) nader beschouwd.

3. *Wordt door de geplande verbreding voldaan aan de wettelijke geluidnormen en hoe wordt geluidhinder voorkomen voor de omgeving, zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de verbreding van de A10?*

Reactie 3

Door de uitbreiding van de A10 neemt de geluidbelasting in de gebieden, die verder van de tunnel liggen, iets toe (maximaal 1 á 2 dB). In de vervolgfase zal voor het hele plangebied nader gekeken worden naar eventuele noodzakelijke mitigerende maatregelen bij geluidgevoelige bestemmingen.

4. *Voldoen de plannen aan het huidige beleid van Amsterdam om de ontwikkeling van sport te bevorderen en daar goede faciliteiten voor te bieden?*

Reactie 4

De plannen voor de verbreding van de A10, hoezeer ook van belang voor de ontwikkeling van het Zuidas gebied, zijn ook op zichzelf nodig om de Noordvleugel goed bereikbaar te houden. De toename van het autoverkeer over de A10 in de afgelopen periode is voor het overgrote deel gekoppeld aan het niet bestemmingsverkeer. Het is een rijksproject. Dat neemt niet weg dat uiterst zorgvuldig met de huidige en toekomstige belangen van de bestaande functies wordt omgegaan. Uitgangspunt is dat zo veel mogelijk van de bestaande functies worden gerespecteerd, zie ook de passages hierover in deel 1 bij 'bestaande functies', paragraaf 1.5. Dit geldt ook voor de sportfaciliteiten.

5. *Hoe verhouden de plannen zich tot de ontwikkeling van het Frans Ottenstadion en de omliggende sportgebieden?*

Reactie 5

In de huidige planfase is de ontwikkeling van het Frans Ottenstadion niet specifiek beschouwd. In de volgende planfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal deze ontwikkeling meegenomen worden en hier specifiek op ingegaan worden.

6. *Hoe lang duurt de aanleg van de verbreding en wat zijn daarvan de gevolgen? Welke maatregelen worden genomen om de overlast van de aanleg tot een minimum te beperken?*

Reactie 6

De totale uitvoeringsduur van de werkzaamheden aan de A10 bedraagt 8 tot 9 jaar, maar is lokaal erg afhankelijk van de aard en hoeveelheid werkzaamheden die ter plaatse moeten worden uitgevoerd. Bovendien is hinder en overlast ook nog mede afhankelijk van de ligging en inrichting van bouwwegen etcetera. Een en ander zal nader worden onderzocht en vormt mede onderwerp van de aanbestedingsprocedure voor de aannemer. Beperking van hinder en overlast zullen daarbij (mede) selectiecriteria zijn.

7. *Zijn er onderzoeken gedaan naar mogelijke overlast, in welke vorm dan ook, als gevolg van de uitvoering van de plannen?*

Reactie 7

In deze fase van planvorming is op hoofdlijnen onderzoek gedaan naar mogelijke hinder tijdens de bouwperiode. In het planMER zijn deze effecten beschreven, onder andere voor geluidhinder. In deel 1, paragraaf 1.4, is ook nader ingegaan op hinder tijdens de bouwperiode.

Zienswijze 48

Het dijklichaam kan smaller. Het voorliggende plan kan eenvoudiger en goedkoper als van realistische cijfers en van een meer volwaardige aansluiting van het lokale net zou worden uitgegaan. Bij Station Zuid is het heel goed mogelijk de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn langs hetzelfde perron af te wikkelen. Een (theoretisch) verlenging van de Noord/Zuidlijn blijft evengoed mogelijk. 'De metro' opteert voor het ontvlechten van lijnen. In Station Zuid liggen 8-sporen voor de NS meer voor de hand dan 4 voor de metro. Die Noord/Zuidlijn kan bij Station Zuid 'kop' maken via het emplacement. Het bespaart geloop voor overstappers en het dijklichaam kan worden versmald. Een grote besparing in kosten en winst in ruimte, die anders kan worden ingevuld. De metrolijnen kunnen in deze situatie uitstekend op elkaar worden afgestemd.

1. *Station Zuid dient snel een betere aansluiting op het tramnet te krijgen. Station Zuid 'bungelt' nu aan het tramnet. Op de getoonde maquette van de Zuidas is in alle wegen rond Station Zuid doorgaande railinfrastructuur getekend. De Stadsregio gaat daar met het projekt Amstelveenlijn als 'hoogwaardige tramlijn' niet van uit. Meer railinfrastructuur wordt pas aangelegd als de vervoerder daar om vraagt, werd op de informatieavond in Buitenveldert gesteld. De vraag naar vervoer, naar na- en voortransport, zal de komende jaren naar verwachting alleen maar groeien. Voor het kunnen volgen van die vervoervraag is beschikbare railinfrastructuur een voorwaarde. Stadsregio en gemeente zijn hier nog steeds passief, verlamd door achterhaalde cijfers en uitgangspunten. De Projectorganisatie ZuidasDok dient ook hier verder te kijken dan alleen het dokdeel, net als bij de effecten bij de wegenknooppunten. Bewerkstellig een spoedige aanleg van de rail in de Parnassusweg. Een goede afwikkeling van de verplaatsingen via openbaar vervoer is zeker zo belangrijk als die voor het autoverkeer.*
2. *Een optimale opname van het tramnet in de ov-terminal vraagt om ruimte voor minstens twee eindpunten vanuit de stad en minstens twee doorgaande lijnen vanuit Amstelveen. Bij het station zijn daarom tenminste vier opstelsporen per richting nodig. Dat tramstation hoort aan de noordzijde. Ook als er wordt vastgehouden aan een nieuwe lijn van Amstelveen naar het Amstelstation. Die lijn kan zeker zo snel naar het Amstelstation via Stadionweg, Diepenbrockstraat enz. Het ligt voor de hand dat de (zeker dalende aantallen) buslijnen met dat tramstation gecombineerd worden.*
3. *De hiervoor beschreven, dringend nodige, uitbreidingen van de railinfrastructuur impliceren het handhaven van tramhaltes onder het viaduct in de Parnassusweg. Gebruikers uit Amstelveen en Buitenveldert kunnen daar direct de perrons betreden. De passagiersstromen wordt zo zelfs beter verdeeld over de toegangen en de verplaatsingen worden korter, dus sneller. Verkeerslichten gekoppeld aan de aanwezigheid van een tram op de halte kunnen de oversteek naar de haltes uitstekend beveiligen. Aan het voetgangersverkeer tussen station en VU en omgeving kan een volledig eigen vrije route worden geboden door de perrons te verlegen tot over de Parnassusweg. Het stationsgebouw kan aan de stadzijde komen, op de plaats waar de niet-noodzakelijke metrosporen zijn gedacht. Aan de zuidzijde ontstaat een ruim, zonnig en verkeerluw verblijfsgebied.*
4. *In de huidige voorstellen verdwijnt de mogelijkheid autoverkeer direct vanaf de snelweg ondergronds op te vangen. Het omliggende wegennet zal daardoor zwaarder worden belast. Het ligt dan voor de hand, dat uit 'wegenpotten' maatregelen worden gefinancierd om de hinder voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers te verminderen. Zo ligt het voor de hand zeker de De Boelelaan ongelijkvloers met de Buitenveldertselaan te laten kruisen.*
   Het dijklichaam is een barrière, maar ook een enorme berg ongebruikte ruimte. Aan de kant van de spoorreservering, de zuidzijde, zou de ondergrondse weg breder gemaakt kunnen worden door tot onder die reservering te verbreden. Dan kan daar vrachtverkeer uitvoegen en in rustige uren grotere hoeveelheden lading afleveren. Dat gehele oppervlak daarboven kan gebruikt worden voor vrachtverwerking en het voorgesorteerd overzetten op stadsvriendelijk vrachtervoer. Van boven kan dat overslagcentrum met treinen van grote partijen vracht worden voorzien.
   Aan de noordzijde vraagt dat ook ruimte voor een in-uitvoegstrook en verbindingen, doorsteken, zodat een ondergrondse ring ontstaat.
   De ondergrondse A10 loopt langs ondergrondse garages. Als de nieuwe wegen de maximaal mogelijke breedte krijgen, kan er ruimte voor een uitrijstrook worden gereserveerd, zodat, indien ooit gewenst en financierbaar, de mogelijkheid ontstaat omliggende garages direct met de A10 te verbinden.

   In de tekening op de volgende pagina is bovenstaande in rood geschetst.

Reactie algemeen:

Zoals aangegeven in het planMER kent het project ZuidasDok de volgende doelstellingen:

- verdere realisatie van de Zuidas als internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardige verkeer- en vervoernetwerk;
- een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure;
- duurzame inpassing van de infrastructuur ten einde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Gegeven deze doelstellingen vormt de ontwikkeling van het station Amsterdam Zuid tot een robuust en kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt een belangrijk onderdeel van het project ZuidasDok. Bij deze ontwikkeling is naar voren gekomen, dat voor een robuuste OV-knoop niet alleen 2 voorgestelde metroperrons noodzakelijk zijn, maar ook dat deze naar de westzijde van de Minerva-as verplaatst moeten worden. Zonder deze maatregelen is geen robuuste afwikkeling en spreiding van de verwachte reizigersaantallen mogelijk.

Reactie 1 t/m 3

De integratie van het station Amsterdam Zuid in het totale OV-netwerk is een aspect wat ook ondersteund wordt. In principe wordt bij de ontwikkeling van de OV-terminal uitgegaan van de bestaande situatie en vastgestelde plannen. In dit kader is met name het besluit van het project Ombouw Amstelveenlijn van belang. Bij dit project is gekozen voor een Hoogwaardige Tramverbinding naar Amstelveen in plaats van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. In de referentie is voor de aansluiting van de Hoogwaardige Tramverbinding op station Amsterdam Zuid uitgegaan van een haltering op de Strawinskylaan. Als onderdeel van het project ZuidasDok en passend bij de doelstellingen voor een hoogwaardige OV-knoop wordt in het kader van het ZuidasDok een nieuwe compacte overstap gerealiseerd met tramhaltering in de Schönberglaan boven de zuidelijke A10.

Voor verdere uitbreiding van het tramnetwerk rondom het station Amsterdam Zuid zijn op dit moment nog geen plannen vastgesteld. Als zodanig vormt een verdere uitbreiding dan ook geen onderdeel van de scope van het project ZuidasDok. Wel is er bij de ontwikkeling van de tramhalte rekening gehouden met de mogelijkheid voor haltering van meer tramlijnen. Voor dit doel is qua ruimtebeslag rekening gehouden met extra perrons voor de andere tramlijnen. Vanuit logistiek oogpunt is hierbij een eindpunt bij station Amsterdam Zuid niet wenselijk.

De mogelijkheid tot het verlengen van de perrons tot over de Buitenveldertselaan/Parnassusweg is in deel 1 bij ‘langzaam verkeer’, paragraaf 1.7, nader beantwoord.

Reactie 4

Het eventueel aansluiten van de A10 tunnels op ondergrondse parkeergarages en logistieke punten is in het verleden onderzocht, maar vanuit het oogpunt van veiligheid niet toelaatbaar. Dit is ook weergegeven in het verkeersonderzoek behorend bij het planMER.

Het kruispunt Buitenveldertselaan / De Boelelaan vormt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de Zuidas. Met name het verkeer wat komende vanaf de De Boelelaan linksaf de Buitenveldertselaan opgaat vormt een belangrijk verkeersstroom. Deze stroom is moeilijk te faciliteren bij een ongelijkvloerse ligging van de De Boelelaan. Het ongelijkvloers kruisen van de Buitenveldertselaan door de De Boelelaan is dan ook vanuit verkeerskundig oogpunt niet haalbaar en past ook minder bij een maaiveld stad.

Als reactie op de tekening *(met de op maaiveld liggende oost-west verbinding)*
Bij de criteria die hebben geleid tot selectie van kansrijke alternatieven (zie notitie Reikwijdte en Detailniveau) is specifiek ingegaan op kruisende stromen van hoofdinfrastructuur en stedelijke infrastructuur. Bij de oost-west lopende hoofdinfrastructuur is nu gekozen voor ondergrondse A10 tunnels ter hoogte van het centrum van Zuidas. Voor trein en metro wordt in de mogelijke doorontwikkeling voor het lange termijnperspectief ondergrondse en/of bovengrondse ligging open gehouden. Maar met dien verstande dat deze oost-west verbindingen in geval van een bovengrondse ligging op +1 niveau of hoger komen te liggen. Dat is nodig om de noord-zuidverbindingen van stad (Parnassusweg en Beethovenstraat) en station (Minerva-as) op maaiveld te laten functioneren. Oost-west lopende infrastructuur op maaiveld (zoals getekend) zou deze noord-zuidverbindingen afsluiten.

Zienswijze 49

1. *Waarom dit plan? Het argument dat dit plan nodig zou zijn omdat de infrastructuur een barrière vormt is ondeugdelijk. Uitvoering van dit plan zal weliswaar een deel van het verkeer ondergronds brengen, maar de bovengrondse spoorlijn vormt een even grote barrière als eerder de combi spoorlijn/snelweg/dijk.*

Reactie 1
De noodzaak voor uitbreiding van de A10 en het station is in de ontwerp Structuurvisie uitgebreid besproken. Daarnaast vormt de infrastructuurbundel een barrière in het gebied. Het plan ZuidasDok betreft dus meerdere doelstellingen dan alleen het wegnemen van de barrière.

Op dit moment is het ondergronds brengen van de trein financieel niet haalbaar. Uit onderzoek blijkt bovendien dat de A10 veruit de grootste milieuknelpunten veroorzaakt voor de ontwikkeling van Zuidas en de grootste barrièrewerking heeft. Er kan een grote vooruitgang worden geboekt door de A10 ondergronds te brengen. Het plan laat het mogelijk om eventueel in de toekomst alsnog te besluiten om ook de treinsporen ondergronds te brengen.

2. *Financieel: Bij alle grote infrastructurele werken van de afgelopen jaren is de begroting fors overschreden. Overwegende dat het onderhavig plan de resultante is van een kosten-baten analyse, waarbij de baten nauwelijks groter zijn dan de kosten, betekent dit dat enige overschrijding van het budget reeds tot een negatieve conclusie op grond van die kosten-baten analyse moet leiden (en de historie leert helaas dat het bij dit soort projecten niet gaat om "enige" overschrijding van het budget. Ieder weldenkend mens weet dat van dit project de begroting fors overschreden gaat worden en dat vervolgens het argument zal zijn: er is al geïnvesteerd dus we kunnen niet meer terug). Het is een -alweer- megalomaan project met onbeheersbare kosten.*

Reactie 2
Rijk, provincie Noord-Holland, Stadsregio en gemeente Amsterdam financieren gezamenlijk dit project. De businesscase is sluitend bij de beschikbaar gestelde financiële bijdragen van de publieke partners. In de komende periode worden afspraken tussen opdrachtgevende partijen gemaakt over risicoallocatie, zie ook paragraaf 1.3.2.

3. *Participanten in dit project zijn de stad en de stadsregio. Deze hebben zich onbetrouwbaar getoond in gedane toezeggingen aan de bewoners in het kader van compensatie voor de overlast van de NZ-lijn aanleg en toegezegde verbeteringen, en de daarbij behorende financiën teruggetrokken. Vooraleer vele miljarden in dit soort projecten te stoppen dient men oude toezeggingen inzake verbetering van de leefomgeving na te komen en de middelen daarvoor beschikbaar te stellen.*

Reactie 3
Van deze zienswijze wordt kennis genomen. Het project ZuidasDok staat los van andere en eerdere projecten en eventuele toezeggingen die daarbij zijn gedaan.

Zienswijze 50

1. *Indiener van de zienswijze wordt direct geraakt in zijn/haar belang omdat hij/zij er naast woont.*
2. *Indiener van de zienswijze zal meer last van fijnstof, geluidhinder en bouwoverlast ondervinden.*

Reactie

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woningen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht.

Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 51

1. *Het is teleurstellend en onjuist dat indiener van de zienswijze als direct betrokkenen niet direct door de projectorganisatie is benaderd.*

Reactie 1

Bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en bij de zienswijzenprocedure voor het planMER en ontwerp Structuurvisie zijn alle belanghebbenden en omwonenden aangeschreven binnen een straal van 400 meter vanaf de A10 gerekend, inclusief de mogelijke locaties van de keersporen. In het vervolg zal de indiener van de zienswijze benaderd worden gedurende deze inspraakperiodes.

2. *De (milieu) consequenties zijn voor medewerkers, klanten, bezoekers van indiener van de zienswijze zelf enorm. Een zekere waardedaling van zijn bedrijfspand, de overlast tijdens de bouw, toename van het verkeersgeluid, slechtere luchtkwaliteit (fijnstof) etc. etc.*
3. *Indiener van de zienswijze is direct betrokkene met betrekking tot de besluitvorming over het project ZuidasDok. Hij is eigenaar van een unit in het bedrijfsgebouw "Zuidcirkel" aan de Pilotenstraat. Het bedrijfsgebouw ligt direct aan de binnenkant van de bocht aan de ring A10. Dit ligt binnen de plangrens (oranje lijn op de infokaart) van het Zuidasdok. Het lijkt erop dat de extra rijbaan van de bocht in de A10 in zijn unit komt te liggen. De extra aftakking naar de A4 komt enkele meters van onze ramen!*
4. *Op basis van bovenstaande en de voor indiener van de zienswijze onvoldoende informatie maakt indiener van de zienswijze onder voorbehoud van alle rechten bezwaar en wordt hij graag tijdig en uiteraard volledig op de hoogte gehouden over het verloop van het besluitvormingsproces rondom dit project en de mogelijke gevolgen voor hem als direct betrokkene.*

Reactie 2 t/m 4

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht.

Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Indiener van de zienswijze zal bij het vervolgproces betrokken worden.

Zienswijze 52

1. *De plannen voor ZuidasDok hebben direct en indirect invloed op de fiets. Bovendien zijn ze de uitgelezen gelegenheid voor het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en verbeteringen aan bestaande schakels:*
   a. *Behoud van de kwaliteit van de Oost-West fietsroute tussen Amstel en Amstelveenseweg*
   b. *Behoud/aanleg van een kruisingsarme, autoluwe verbinding tussen Buitenveldert en Oud Zuid, bij voorkeur langs de Minerva-as. Belangrijk hieraan is dat via deze route het station gepasseerd kan worden zonder dat fietsers door de stationshal zouden moeten fietsen*
   c. *Bij moeilijk oversteekbare wegen dienen langs beide zijden 2-richting fietspaden te worden aangelegd*

Reactie 1

Een oost-west lopende fietsroute tussen Amstel en Schinkel aan de noordzijde van Zuidas is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp Structuurvisie ZuidasDok. Zuidas blijft verbonden met het omringende landschap. Voor het gebied binnen de plangrens van het ontwerp Structuurvisie is de vorm waarin deze route haar weg vindt onderwerp van de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen).

Uitgangspunt in het ontwerp Structuurvisie is dat het station Amsterdam Zuid goed bereikbaar is voor fietsverkeer. In het bestaande stationsconcept is geen ruimte voor een doorgaande fietsverbinding in het verlengde van de Minerva-as. Alternatieve routes hiervoor liggen op relatief korte afstand van de Minerva-as. Het betreft de fietsroutes in de Beethovenstraat en Parnassusweg.

Voor het gebied binnen de plangrens van de ontwerp Structuurvisie zal in het nog op te stellen plan voor de openbare ruimte bekeken worden of er plekken zijn waar 2-richting fietspaden noodzakelijk en mogelijk zijn.

2. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat van het besluit nu om de A10 zoveel meer capaciteit te geven, het langzaam verkeer, en de leefbaarheid in het gebied daarvan de dupe zijn. Weinig ruimte, lange wachttijden, opheffen van verbindingen. Indiener van de zienswijze vraagt zich of de baten van de capaciteitsuitbreiding van de A10 niet te hoog zijn ingeschat.*
3. *Indiener van de zienswijze vraagt om de fietsverbinding in het verlengde van de Minerva-as alsnog in de plannen op te nemen, omdat deze reeds opgenomen is in de Structuurvisie (Amsterdam).*
4. *Voor de fiets maakt het niet uit of hij ongelijkvloers óver of ónder de snelweg kruist. Wat wél uitmaakt, is dat er op het dek van de snelweg, rondom het station aan beide zijden een ingewikkelde barrière wordt toegevoegd. Aan de zuidzijde een tramroute, aan de noordzijde een taxiroute. De fietsersbond pleit er in elk geval voor om deze routes onbruikbaar te maken voor doorgaand oost-west autoverkeer. De oost-westverbindingen via Mahlerlaan en Strawinskylaan zijn ruim voldoende. De kruisingen bij de spoorviaducten met Beethovenstraat en Parnassusweg worden zowel aan noord- als*

zuidzijde erg ingewikkeld. Een reden te meer om een ontvlochten fietsroute langs de Minerva-as te leggen, maar hoe dan ook iets dat in een vroeg stadium aandacht en ruimte verdient.

5. *Voor wat betreft het stallen maakt de fietsersbond zich zorgen om de stallingsruimte aan de Parnassuswegzijde van het station. Voor velen (zeker als de Minerva-as niet doorloopt) is dat de aantrekkelijkste plek om het station te benaderen. Ook daar is veel stallingsruimte vereist, die nog niet duidelijk is gereserveerd.*

Reactie 2 t/m 5

Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de passages omtrent *'langzaam verkeer'* in deel 1, paragraaf 1.7.

6. *Tijdens de uitvoering vraagt de indiener van de zienswijze zich af of de Groene Zoom tussen Rai en A10 intact kan blijven als fietsroute. Mocht dat fysiek onmogelijk blijken, vereist de doorsteek over het Rai-terrein een upgrade, aangezien deze het enige alternatief is. De Fietsersbond vindt dat deze upgrade onderdeel zou moeten zijn van de omleidingsmaatregelen bij aanleg van het Dok.*

Reactie 6

In de volgende fase van planvorming (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal meer zicht komen op de bouwperiode en de mogelijke consequenties voor het langzaam verkeer. Uitgangspunt is om bestaande functies zoveel mogelijk te respecteren, zie ook de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5.

7. *Een punt van zorg voor de indiener van de zienswijze is dat het op de getoonde plaatjes niet duidelijk is of het voor auto's onmogelijk blijft om vanaf de Fred Roeskestraat via een directe verbinding naar het centrum van de Zuidas te rijden. Dat dit onmogelijk blijft, is voor de indiener van de zienswijze van groot belang, vanwege verkeersveiligheid en doorstroming van het overig verkeer.*

Reactie 7

Het wel of niet afgesloten blijven van de Fred. Roeskestraat voor doorgaand verkeer valt buiten de scope van het plan ZuidasDok. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Rechtbankgebied wordt door de gemeente Amsterdam hier nader naar gekeken.

8. *Indiener van de zienswijze is blij met de nieuwe noord-zuid route in het verlengde van het Boerenweteringpad. Hoewel deze minder van belang is dan de Minerva-as, voegt deze verbinding wel iets toe aan het stedelijk netwerk. Het vervolg van de route in deelgebied Vivaldi en verder in Buitenveldert verdient nog wel een hoop aandacht. Ook wordt het, als hij onder de tunnelmond van de A10 door moet lopen, een erg lange tunnel tussen een park en een kantoorgebied. Er zal aandacht moeten zijn voor de sociale veiligheid, zonder de natuur in het park al te zeer te belasten.*
9. *Indiener van de zienswijze pleit voor aanleg van een fietsroute tussen Zuidas en de richting van Overamstel, aan de noordzijde van de Rozenoordbrug. Nu deze brug in het kader van de verbreding van de A10 tóch verbreed wordt, is dit een uitgelezen moment om daar nadere studie naar te doen.*

Reactie 8 en 9

Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de passages omtrent 'langzaam verkeer' in deel 1, paragraaf 1.7.

Zienswijze 53

1. *Van de oorspronkelijke doelstelling. namelijk de Amsterdamse stadsdelen Zuid en Buitenveldert te verbinden en aldus de stad te helen, komt in deze plannen niets terecht.*

Reactie 1

De grootste barrière tussen de Flanken van Zuidas vormt de A10. Deze wordt nu grotendeels weggenomen. De twee delen van Zuidas worden beter verbonden tot een woon-werkgebied met voorzieningen. Bovendien is het met de Voorkeursbeslissing mogelijk om te zijner tijd spoor en metro alsnog ondergronds te brengen.

2. *De aanleg van de autotunnel over een lengte van 1 km betekent voor de bewoners van deze stadsdelen in de eerste plaats een gigantische bouwoverlast over een lange periode, waarmee een astronomisch bedrag aan publieke middelen gemoeid is, waaraan ook deze bewoners zullen moeten bijdragen. De optie om alsnog het oorspronkelijke Zuidasdokmodel, waarbij ook de spoorverbindingen ondergronds zouden worden gebracht staat theoretisch nog open, maar leveren extra kosten en extra overlast op over een nog langere periode. Hoewel niet duidelijk is wat wordt bedoeld met "de onderdelen van de voorkeursbeslissing" staat de vereniging desalniettemin in grote lijnen achter de beleidskeuzes, omdat ook de vereniging de geschetste voordelen van het ontwikkelen van de Zuidas wel inziet.*

Reactie 2

Met de onderdelen van de voorkeursbeslissing worden de diverse beleidskeuzen, die in de ontwerp Structuurvisie benoemd zijn, bedoeld. In deel 1, paragraaf 1.4, zijn passages opgenomen over de hinder tijdens de bouwperiode.

3. *Of er daadwerkelijk sprake zal zijn van een kwaliteitsimpuls voor de stedelijke omgeving van de Zuidas blijft echter de vraag. Wat wordt bedoeld met de "Zuidaszone" en in hoeverre zich deze onderscheidt van de "Dokzone" (zie blz. 3 midden) is niet duidelijk. Wat wordt bedoeld met het "functievrij maken van de Dokzone" (blz. 11 boven) Wel is duidelijk dat de effecten voor de Irenebuurt aanzienlijk zullen zijn. De enorme toename van kantoren en woningen op de Zuidas brengt uiteraard een zware belasting van de omgeving, waaronder met name de Irenebuurt, met zich mee.*

Reactie 3

De Dokzone is het plangebied zoals aangeven o.a. in de samenvatting van het planMER op blz. 6.
Van belang voor het planMER en de structuurvisie is het onderscheid tussen het deel van de dokzone waar de A10 ondergronds gaat en de rest van de dokzone. Voor het deel van de dokzone waar de A10 ondergronds gaat zijn de alternatieven onderscheidend. Waar de A10 bovengronds blijft, is er geen onderscheid in milieueffecten bij de verschillende alternatieven.
Met het functievrij maken wordt bedoeld het verwijderen van de functies binnen de Dokzone, nodig om het dokproject te kunnen realiseren. Daarbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het verwijderen van een tweetal parkeergarages.

4. *Er is voor zover de vereniging heeft kunnen nagaan geen voorziening getroffen voor nadeelcompensatie waarmee derhalve de gevolgen onvoldoende zijn meegenomen. Waartoe dat kan leiden is duidelijk geworden bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn.*

Reactie 4

In de ramingen is een (standaard) opslag voor nadeelcompensatie / verzekeringen/ planschadeclaims meegenomen, waardoor er sprake is van een reguliere voorziening. Er is geen reden hier bovenop een extra voorziening te treffen. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat eventuele tijdelijke schade die in aanmerking kan komen voor nadeelcompensatie een omvang heeft die gebruikelijk is voor grootschalige infrastructuurprojecten, en waarschijnlijk onder de wettelijke drempels zal vallen.

5. *De gemeente neemt de kosten op zich van het verplaatsen van de Atrium-garage bij het zogenaamde functievrij maken van de strook voor de noordelijke A10 tunnel: waar gaat deze heen?*

Reactie 5

Momenteel wordt onderzocht hoe om te gaan met de parkeerplaatsen van de Atriumgarage. Waarnaar de parkeerplaatsen zullen worden verplaatst is nu nog niet bekend.

6. *Uitbreiding van parkeergarages aan de Beethovenstraat zal leiden tot toenemend gebruik van de Beethovenstraat door het autoverkeer. Is deze straat daarop berekend?*

Reactie 6

De uitbreiding van de parkeergarages aan de Beethovenstraat en de effecten hiervan op de Beethovenstraat vallen buiten de scope van het plan ZuidasDok. De ontwikkeling van alle gebieden in de Flanken zijn wel meegenomen in de verkeersberekeningen.

7. *Wat zijn de plannen voor de rechtbankkavel en wat zijn de gevolgen voor de verkeersbelasting?*

Reactie 7
De plannen voor de rechtbankkavel vallen buiten de scope van ZuidasDok.

8. *De westelijke zijde van de noordelijke tunnelmond: wordt deze zo gepositioneerd en afgeschermd dat de bewoners en meerdere scholen ten westen van de Parnassusweg e.o. niet juist extra geluidsoverlast en luchtvervuiling gaan ondervinden? Zal de ventilatie en afvoer van uitlaatgassen uitsluitend via de tunnel monden plaatsvinden? Zo ja, dan zal de Irenebuurt daar onevenredig door belast worden vanwege de overheersende windrichting. Als de zuidelijke tunnel klaar is dan worden tram en busstation Strawinskylaan verplaatst. Herleven dan de Strawinskyplannen m.b.t. het gelijkvloers maken of wordt het heel anders omdat ook het Dok heel anders wordt?*

Reactie 8
De uiteindelijke vormgeving van de westelijke zijde van de noordelijke tunnelmond is in deze fase nog niet aan de orde. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader uitgewerkt. Het doel is daarbij uiteraard om zoveel mogelijk hinder te voorkomen. Uit de luchtkwaliteitberekeningen komen geen overschrijdingen van de wettelijke normen naar voren bij de tunnelmonden.

De tramlijn 5 en het busstation op de Strawinskylaan komen te vervallen. Of dat de Strawinskylaan zal worden verlaagd en zo ja wanneer en hoe valt buiten de scope van het ZuidasDok.

9. *In de tijdsplanning lijkt er samenloop te ontstaan van bouwen op de Beethovenkavel en bouwen aan de tunnels, wat betekent dit voor afwikkeling van het bouwverkeer? Dat geldt eveneens voor de tunnelbouw en een samenloop met de uitbreiding van het gerechtsgebouw en de herinrichting van de Fred Roeskestraat.*

Reactie 9
Zoals het er nu naar uitziet is er sprake van gelijktijdigheid. Dan kan het bouwverkeer mogelijk mede gebruik maken van de bouwwegen die voor het dok langs de huidige A10 worden aangelegd opdat hinder voor de omgeving en het stedelijk wegennet beperkt kan worden.

10. *Ruimtegebrek noodzaakt tot aanleg en daardoor verlengde bouwperiode van de Noordzone, waardoor een evenredig grote overlast van de aangrenzende woonbuurt de Irenebuurt. Zou het niet logischer zijn te beginnen met de Zuidzijde van het Dok?*

Reactie 10
Die optie is onderzocht, maar daarmee zou de noordelijke tunnel ruim vier jaar later starten en daardoor ook vier jaar later gereed zijn. De overlast is dan meer gespreid over de tijd, maar het duurt dan ook veel langer voordat alles achter de rug is (en het station en de stationsomgeving gereed is).

11. *Hoe wordt gewaarborgd dat er geluidsarm wordt gesloopt en gebouwd, met name overdag en niet op 'buiten kantoortijden? Welke garanties worden geboden dat er geen overige bouwoverlast, bijvoorbeeld door opslag van materialen op de openbare ruimte en vervuiling door stof, zal zijn?*

Reactie 11
De uitvoeringsmethode is nog nader onderwerp van uitwerking en maakt mede onderdeel uit van de aanbestedingsprocedure voor een aannemer. Hierbij spelen uiteraard kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving een belangrijke rol.

12. *De Beethovenstraat en de Parnassusweg vormen, afgezien van de Amstelveenseweg, de enige verbindingen tussen Noord en Zuid. Deze verbindingen spelen een hoofdrol voor het ZuidasDok. De belasting van deze wegen in beide richtingen is reeds aanzienlijk en heeft zijn maximale capaciteit, met name tijdens de spitsuren wel behaald.*

Reactie 12
De ontwikkeling van ZuidasDok genereert weinig extra verkeer op het onderliggend wegennet, zo blijkt uit de verkeersstudie. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal verder

worden bekeken of door eventueel extra toename van het verkeer als gevolg van ZuidasDok problemen ontstaan.

13. *Gesteld wordt: Uitgebreide maatregelen om de noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers te verbeteren en te verruimen maken deel uit van het ontwerp. Waaruit bestaan noord-zuidverbindingen waar fietsers en voetgangers, behalve dan dat de afstand van de onderdoorgangen een klein stukje korter worden?*

Reactie 13
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages omtrent 'langzaam verkeer' in deel 1, paragraaf 1.7.

14. *De geplande investering van ongeveer 1,5 miljard is vooral bedoeld voor verbetering van de infrastructuur van autoverkeer. In de plannen komt het langzaam verkeer, met name fiets- en scooter verkeer, onvoldoende aan bod.*

Reactie 14
In de plannen van Zuidas (Visie Zuidas) is veel aandacht besteed aan langzaam verkeer(routes). De focus van ZuidasDok ligt primair op de Dokzone, maar heeft duidelijke relaties met het omliggende gebied. Vandaar dat langzaam verkeer wel onderdeel uitmaakt van het project, zoals de realisatie van fietsenstallingen en het mogelijk maken van nieuwe fietsroutes.

15. *Waarom wordt er wel gedacht aan een tweede doorgang Noord-Zuid voor voetgangers ter plaatse van het station en niet voor fietsers? Het argument dat zulks onveilig zou zijn overtuigt niet*

Reactie 15
Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages omtrent 'langzaam verkeer' in deel 1, paragraaf 1.7.

16. *Voor fietsers worden de stallingsplaatsen uitgebreid tot minimaal 11.000 plaatsen. Dit wordt gefaciliteerd door nieuwe fietsenstallingen, die uitbreidbaar zijn tot circa 17.000 plaatsen. Niet duidelijk is of dit stallingsplaatsen voor het stationsgebied betreffen of voor het gehele Zuidasgebied. Een degelijke onderbouwing van de stallingsbehoefte in de plannen voor de Zuidas en het stationsgebied ontbreekt. Aangezien meer fietsers en gebruikers van scooters vanuit het centrum van de stad naar het station en vice versa komen, zal moeten worden voorzien in voldoende en aantrekkelijke stallingen. Het is evident dat, gezien de enorme groeiplannen van OV en bedrijven op de Zuidas, de voorziene capaciteitsuitbreiding tekort zal schieten*

Reactie 16
Het betreft stallingsplaatsen die direct gerelateerd zijn aan het station. Enkele gebouwen op Zuidas hebben eigen fietsstallingsplaatsen die in deze berekeningen niet zijn meegeteld.

17. *Een toenemend aantal reizigers van het VUgebied, moet de Parnasusweg oversteken. Het verdient aanbeveling om een voorziening te treffen waardoor deze reizigers aan de overkant van de Parnassusweg kunnen uitstappen en instappen. Aldus wordt hinder voor, en gevaar van het drukke verkeer over de Pamassusweg vermeden*

Reactie 17
De mogelijkheid tot het verlengen van de perrons tot over de Buitenveldertselaan/ Parnassusweg is in deel 1 bij 'langzaam verkeer', paragraaf 1.7, nader beschreven.

18. *Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar de VU verdient zeker aanbeveling.*

Reactie 18
Hiervoor wordt verwezen naar de passages over de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn in deel 1, paragraaf 1.6.

19. *Daar, aan de overkant van de Parnassusweg lijkt bovendien voldoende ruimte te zijn voor fietsen- en scooterstallingen van deze reizigers, waar deze ter hoogte van de OV-terminal beperkt is en dus kan worden ontlast.*

Reactie 19
De fietsenstallingen voor de openbaar vervoerreizigers zullen worden gerealiseerd in de gebieden die direct grenzen aan het spoortalud en/of keerwanden. Het betreft de gebieden die grenzen aan de openbare ruimte die boven de A10 tunnels wordt gerealiseerd. Gezien de grote hoeveelheid benodigde fietsplaatsen is het niet de bedoeling deze fietsvoorzieningen op de voetpaden in de straat te realiseren.

20. *Op diverse plaatsen in het planMER wordt geconstateerd dat er problemen gaan ontstaan, die overigens nu al aanwezig zijn, met het grondwater/ de waterhuishouding ten noorden van de A10, doordat het water niet meer kan doorstromen van het hoger gelegen grondwaterniveau in stadsdeel Zuid naar Buitenveldert. Er moeten kostbare maatregelen genomen worden. De vereniging maakt zich hierover ernstige zorgen. Zij zouden graag zien dat in de metingen en in de plannen de gehele Irenebuurt wordt meegenomen en niet alleen het stukje binnen de Zuidasgrens.*

Reactie 20
De zorgen over het grondwater/de waterhuishouding worden erkend. In het kader van deze planstudiefase is dan ook uitgebreid onderzoek naar de effecten op water uitgevoerd. In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit onderzoek nader uitgewerkt. Hierbij wordt de Irenebuurt uiteraard ook betrokken in het onderzoeksgebied.

21. *In de stukken wordt verondersteld dat het M. Vermeulenpad 0,70 m boven NAP ligt. Dat is onjuist. Bij een recente meting ter plaatse blijkt dat het Minervapad/Marijkestraat nog slechts 0,11 m boven NAP ligt waar dat nog niet zo lang geleden 0.60 boven NAP lag.*

Reactie 21
De opmerking wordt ter kennisgeving meegenomen voor de vervolgfase.

22. *De website van Zuidas Dok vermeldt onder andere dat weliswaar Zuidas nog in ontwikkeling is maar nu al een mix biedt van hoogwaardige bedrijvigheid, stedelijk wonen en aantrekkelijke voorzieningen. Dat laatste is helaas (nog) niet het geval. Er is helaas momenteel onvoldoende vraag naar, en dus veel leegstand van hoge woongebouwen en kantoorgebouwen. Van hoogwaardig stedelijk wonen is nog geen sprake. De website vermeldt dat om de stap te kunnen zetten van een succesvolle internationale kantorenlocatie naar een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen essentieel is. Wat de Vereniging zich daarbij op de Zuidas moet voorstellen wordt niet duidelijk. Om maar iets te noemen: de plaats van het kind ontbreekt volledig in de gepresenteerde plannen. Is het de bedoeling dat er ook gezinnen met kinderen in de hoogbouw komen te wonen? En zo ja, hoe en waar kunnen de kinderen dan spelen, naar school gaan of ondergebracht worden in crèches?*

Reactie 22
De ambitie om van Zuidas een levendig stedelijk gebied te maken blijft overeind staan. Het is het leidende beginsel voor alle activiteiten in Zuidas of het nu de realisatie van gebouwen betreft, de aanleg van de openbare ruimte of het organiseren van evenementen. Het realiseren van het levendig stedelijk gebied heeft echter tijd nodig, een stad moet kunnen doorgroeien. De leegstand bij de kantoren bedraagt momenteel 11%. Dit percentage is ruim onder het Amsterdamse en landelijk gemiddelde. Uit een recent onderzoek van CBRE komt naar voren dat 40% van de gevestigde bedrijven van niet-Nederlandse origine is. CBRE verklaart de goede performance van Zuidas door de goede bereikbaarheid, aanwezigheid diensten, ontspanning en een levendige sfeer. CBRE voorspelt dat de gunstige trend zich doorzet.

Met de invulling van de voorzieningen gaat het steeds beter. Vrijwel alle begane grondlagen in de gebouwen zijn gevuld. Met de horeca ging het vanaf het begin al goed. Nu komen er ook andere voorzieningen bij zoals winkels, een kinderdagverblijf en een tandarts. Er zijn overigens nu al crèches en kinderopvang in de Zuidas aanwezig.
Er wordt momenteel geïnventariseerd welke behoefte er op termijn is aan scholen en andere maatschappelijke voorzieningen met als aanname dat er wel degelijk kinderen in Zuidas gaan wonen.

23. *Er zijn nu reeds verhuisplannen van enkele grote ondernemingen op de Zuidas, Hoe wordt voorkomen dat deze ondernemingen lege kantoorgebouwen achterlaten?*

Reactie 23

Deze vraag valt in principe buiten de scope van het plan ZuidasDok. Binnen het plangebied van ZuidasDok wordt geen nieuw vastgoed toegevoegd. In relatie tot de vastgoedontwikkeling in de Zuidas Flanken is de ligging dermate gunstig dat er ook in de huidige tijd nog kansen voor ontwikkeling zijn. Het onder de grond brengen van de A10 is hiervoor wel voorwaarde. De kantorenmarkt in Zuidas geeft een ander beeld dan elders in het land. De leegstand is de afgelopen jaren (2008-2011) juist gezakt van 19% naar 11%. Het huidige percentage is ruim onder het Amsterdamse en landelijk gemiddelde. Uit een recent onderzoek van CBRE komt naar voren dat 40% van de gevestigde bedrijven van niet-Nederlandse origine is. CBRE verklaart de goede performance van Zuidas door de goede bereikbaarheid, aanwezigheid diensten, ontspanning en een levendige sfeer. CBRE voorspelt dat de gunstige trend zich doorzet.
Op 14 juli 2011 heeft de Gemeenteraad Amsterdam bovendien de Kantorenstrategie Amsterdam 2011 vastgesteld waarmee zij beoogd de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau door nieuwbouw van kantoren te beheersen, alsmede door maatregelen die bevorderen dat leegstaande kantoren getransformeerd, herontwikkeld of gesloopt worden.

24. *Als voorbeelden worden genoemd locaties in Londen (City, Docklands), Parijs (La Defense), Frankfurt (Bankenlage), Berlijn (Potsdammer Platz) en diverse locaties in andere steden, een toelichting ontbreekt. In welke opzichten gaan die vergelijkingen op?*

Reactie 24

Deze gebieden zijn genoemd omdat deze op verschillend terrein tot de verbeelding spreken. Het betreft de, over het algemeen, hoogwaardig ingerichte openbare ruimte (Docklands, La Defense), als benchmark voor de vastgoedwereld voor kantoren (La Defense, Frankfurt), de menging met woningen en voorzieningen en de opbouw van de gebouwvolumes (Potsdamerplatz). Dit alles ter inspiratie bij de uitwerking van Zuidas.

25. *Het is van groot belang dat de Irenebuurt niet in haar belangenwordt aangetast en dat de kernwaarden (sociale cohesie; veiligheid;kwaliteit van de openbare ruimte; behoud van de bijzondere architectuur en stedenbouwkundige opzet) gerespecteerd worden en blijven. De Irenebuurt kan als aantrekkelijke woonbuurt een belangrijke bijdrage leveren aan het succes van de Zuidas. De vereniging ondersteunt de inbreng van andere belanghebbende partijen.*

Reactie 25

De kwaliteit van de Irenebuurt wordt onderkend en zal in het vervolg als zodanig ook meegenomen worden in de diverse onderzoeken.

Zienswijze 54

1. *Onderdeel 1. Uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van A10 Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer is veel te summier omschreven en weergegeven. Er wordt onvoldoende informatie verstrekt over de verbreding en posities van de nieuwe wegprofielen.*
2. *De gevolgen voor milieu, omgeving en belangen zijn onvoldoende meegenomen en indiener van de zienswijze kan zich niet vinden in de maatregelen die worden genomen zodat belangrijke negatieve milieueffecten zullen uitblijven. Met betrekking tot de gebieden ter weerszijden van het dok t/m de verkeersknooppunten worden geen maatregelen omschreven die de toename van geluiddruk en roetuitstoot ten gevolge van het extra verkeer compenseren.*

Reactie 1 en 2

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, bedrijven

of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Zienswijze 55

1. *Indiener van de zienswijze wordt direct geraakt in zijn/haar belang omdat de snelweg op ongeveer 20 meter afstand van zijn/haar boot komt te lopen. Uitlaatgassen over het hoofd heen en een onhoudbare woonsituatie. De waarde van de boot daalt drastisch en is nauwelijks meer te verkopen. Indiener van de zienswijze is dan ook midden in het hart getroffen en zijn/haar belang wordt volledig genegeerd door de overheid/gemeente.*

Reactie 1

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken. Voor meer informatie hierover en de effecten op de waarde van bestaande functies wordt verwezen naar de passages betreffende 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5.

2. *De beslissing is zeer eenzijdig uitgelegd. Alles wijst erop dat er met het nodige optimisme is gecalculeerd. De enorme kosten welke niet gebudgetteerd kunnen worden, tijdsoverschrijding en de extra belastingen voor het milieu/mens lijken opnieuw een NoordZuidlijn kleurtje te krijgen.*

Reactie 2

Voor de beantwoording van deze vraag/opmerking wordt verwezen naar de passages in deel 1, paragraaf 1.3.

3. *In 2008 stond in het bestemmingsplan dat er geen ruimte meer was voor uitbreiding van de verkeerssituatie m.b.t. de milieu eisen.*

Reactie 3

De concentraties verontreinigende stoffen in de lucht zijn de afgelopen jaren sterk verbeterd en zullen de komende 10 jaar nog sterk verbeteren. Hierdoor zijn de conclusies van het toenmalige bestemmingplan niet meer van toepassing op de situatie in 2020 (referentiesituatie in het planMER en bij het luchtkwaliteitonderzoek).

4. *Als men de gevolgen voor milieu, omgeving en belangen serieus zou nemen, dan zal er in eerste plaats niet in zo'n druk bevolkt gebied een zo'n extra zware druk worden uitgeoefend op het toch al onder druk staande milieuaspect. De tunnel komt voor de Schinkel weer bovengronds en geeft zodoende nog steeds zijn extra vervuiling voor de stad. Trek de tunnel door (onder de Schinkel door) richting de A4, dan verlicht je echt de stad en naaste woonomgeving.*

Reactie 4

De luchtkwaliteit in het plan- en studiegebied ligt in de referentiesituatie (2020) ruim beneden de wettelijke normen. Dit blijft zo. Ook bij de tunnelmonden is, hoewel daar op zeer korte afstand wel significant hogere concentraties aanwezig zijn, geen sprake van overschrijding van normen. De hogere concentraties als gevolg van de tunnelmonden zijn bij de Schinkel niet meer aanwezig. Een langere tunnel is vanwege financiële middelen niet mogelijk.

5. *Anno 2012, meer Fossiele gedachten om fossiele brandstoffen actueel te houden. Meer asfalt? Waarom blijft men maar bij het idee dat er steeds meer mensen naar de stad moeten komen om te werken, terwijl de overheid al jaren bezig is om mensen uit de auto te krijgen en thuis te laten werken. Is het niet beter om meer te concentreren op de verbindingswegen tussen de grootste verkeersaders? Nu rijden er nog steeds teveel automobilisten over een ringweg die eigenlijk alleen maar bestemmingsverkeer zou moeten hebben.*

Reactie 5

In paragraaf 1.1 Deel 1 van deze Nota van Beantwoording wordt ingegaan op noodzaak en nut van de aanpak van ZuidasDok. Overigens is de locatie goed per openbaar vervoer bereikbaar. Daardoor is het aandeel autoverkeer relatief laag.

6. *Daarnaast verwondert het de indiener van de zienswijze zeer dat de Zuidas meer kantoorpanden moet krijgen. De helft staat al leeg!!!*

Reactie 6

Binnen het plangebied van ZuidasDok wordt geen nieuw vastgoed toegevoegd. In relatie tot de vastgoedontwikkeling in de Zuidas Flanken is de ligging dermate gunstig dat er ook in de huidige tijd nog kansen voor ontwikkeling zijn. Het onder de grond brengen van de A10 is hiervoor wel voorwaarde. De kantorenmarkt in Zuidas geeft een ander beeld dan elders in het land. De leegstand is de afgelopen jaren (2008-2011) juist gezakt van 19% naar 11%. Het huidige percentage is ruim onder het Amsterdamse en landelijk gemiddelde. Uit een recent onderzoek van CBRE komt naar voren dat 40% van de gevestigde bedrijven van niet-Nederlandse origine is. CBRE verklaart de goede performance van Zuidas door de goede bereikbaarheid, aanwezigheid diensten, ontspanning en een levendige sfeer. CBRE voorspelt dat de gunstige trend zich doorzet.

Op 14 juli 2011 heeft de Gemeenteraad Amsterdam bovendien de Kantorenstrategie Amsterdam 2011 vastgesteld waarmee zij beoogd de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau door nieuwbouw van kantoren te beheersen, alsmede door maatregelen die bevorderen dat leegstaande kantoren getransformeerd, herontwikkeld of gesloopt worden.

7. *Om, de geluidhinder en uitstoot tegen te gaan in het betreffende woongebied zullen volgens de indieners van de zienswijze minimaal 10 meter hoge wanden moeten worden neergezet en 50 cm dik. De indiener vraagt hoe dit wordt gedaan. Indiener van de zienswijze verwacht van niet en vraagt hoe de uitstoot wordt ondervangen om het leefbaar te houden voor de woonboot bewoners.*

Reactie 7

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken. Voor meer informatie hierover en de effecten op de waarde van bestaande functies wordt verwezen naar de passages betreffende 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5.

Zienswijze 56

1. *De folders over het Dokmodel zijn informatief en duidelijk. De in de ontwerp Structuurvisie getoonde kaart is helaas zeer schematisch en onvolledig, maar duidelijk genoeg om te constateren dat de extra rijbanen van ringweg A10 en aftakking naar de A4 rakelings langs de ramen van het pand van appelant gepland zijn. Naast het feit dat de verbreding van het bestaande baanvlak in de bocht richting Coentunnel ter hoogte van de S107 tot gevolg zal hebben dat de wegrand nagenoeg tegen betreffend pand aan zal komen te liggen. Alleen al hierdoor is de vrees dat het pand van indiener van de zienswijze feitelijk onbruikbaar wordt door de geplande nieuwe situatie en daarmee wordt de goede ruimtelijke ordening geschaad.*

Reactie 1

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

2. *Sinds 1997 staat het project ZuidasDok reeds op de bestuurlijke agenda. Het is in dit opzicht dan ook laakbaar dat de Gemeente Amsterdam desondanks in de periode 2003 - 2004 de vergunning heeft verleend voor de ontwikkeling en bouw van het pand van indiener van de zienswijze op het Schinkelterrein, omdat dit niet in lijn is met de plannen voor het ZuidasDok, waar de gemeente Amsterdam als één van de drie belanghebbenden, naast ProRail en Rijkswaterstaat, toch volledig en in detail op de hoogte moet zijn geweest. De huidige eigenaren en ondernemers die met veel inzet en energie sinds 2004 werken aan een economische opleving van het Schinkelterrein zijn hier misleid.*

Reactie 2

De vergunning die in 2003/2004 verleend is, kon nog geen rekening houden met de plannen van ZuidasDok. De thans lopende procedure is in 2010 formeel opgestart en heeft toen pas de contouren van de beschouwde alternatieven met bijbehorende uitwerking gekregen.

3. *De consequenties van de verbreding van de wegprofielen in de richting van het pand van de indiener van de zienswijze kunnen zeer groot zijn en de negatieve gevolgen als de directe waardedaling van de panden, de jarenlange grote overlast van de bouw en slechte bereikbaarheid en daardoor te verwachten omzetderving, de te verwachten overlast en parkeerproblematiek door werkverkeer, de extra geluidsdruk op de gevel, de verminderde luchtkwaliteit en het verminderde gebruiksgenot bij werknemers, relaties en klanten en bet daardoor te verwachten gebruiksschade en omzetderving, zijn te vrezen*

Reactie 3

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere bedrijven zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER

4. *Indiener van de zienswijze is geschrokken van de mogelijke tijdsdruk die ligt op het ontvlechten c.q. de herontwikkeling van knooppunt De Nieuwe Meer. De herinrichting van het knooppunt in 2018 zou betekenen dat de werkzaamheden mogelijk in de periode 2016-2017 zouden plaatsvinden, maar dat door het besluitvormingsproces op zijn vroegst en in het beste geval pas in het voorjaar van 2014 concreet over de gevolgen kan worden gesproken met de direct belanghebbenden op het Schinkelterrein. Dit betekent dat de direct belanghebbende eigenaren en ondernemers in het beste geval slechts 24 maanden rest om de consequenties te overzien, mogelijke scenario's te overwegen en schadebeperkende maatregelen uit te voeren. Hoe wordt hier mee omgegaan?*

Reactie 4
In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

5. *Indiener van de zienswijze wil graag betrokken blijven bij het vervolgproces.*

Reactie 5
Belanghebbenden worden betrokken in de fase van planuitwerking.

Zienswijze 57

1. *Indiener van de zienswijze begrijp dat in het huidig tijdsgewricht keuzes gemaakt moeten worden, niet alles kan in 1 keer. Met de verbreding en het ondergronds brengen van de A10 is een wezenlijke stap gezet. Indiener van de zienswijze pleit ervoor het eindbeeld van internationaal topmilieu vast te houden. Dit betekent onder meer dat de uitbreiding van het spoor met een volwaardige haltering van de HSL een concrete doelstelling zal moeten blijven.*

Reactie 1
Bij de beleidskeuzes waarover op dit moment wordt besloten blijven de verschillende ontwikkelingsperspectievenmogelijk, waaronder een perspectief op een volwaardige haltering van de HSL.

2. *De realisatie van een gemengde complete stad is een ambitie die gemeente en indiener van de zienswijze delen. Partners Zuidas zou graag met betrokken instanties in overleg treden op welke wijze indiener van de zienswijze op ontwikkelingen kan anticiperen op de komst van het Dok, opdat de menging nu reeds tot stand kan komen.*

Reactie 2
De betrokkenheid van de Partners Zuidas wordt zeer gewaardeerd. Uiteraard zullen Partners Zuidas worden betrokken in de vervolgfasen van de dokontwikkeling.

3. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat de Amsterdamse milieuregelgeving op punten strikter is dan de landelijke norm. In lopende ontwikkelingen wordt de gewenste functiemenging hierdoor belemmerd en soms zelf onmogelijk gemaakt. Indiener van de zienswijze pleit voor een herziening op dit punt.*

Reactie 3
De bevoegdheid tot wijziging van aanpassingen van Amsterdamse regelgeving ligt bij de Gemeenteraad van Amsterdam en betreft de Flanken. Dat valt daarmee buiten de scope van de Structuurvisie ZuidasDok.

4. *Er wordt een stevige impuls gegeven aan de bereikbaarheid met de verbreding van de A10, de vernieuwing van Station Zuid en de inpassing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer. Anderzijds ziet indiener van de zienswijze zich geconfronteerd met autobereikbaarheidsproblemen op met name het lokale niveau en ontbreekt het in de plannen aan een integrale benadering van deze opgave. Indiener van de zienswijze wisselt graag van gedachten over hoe de doelstelling van een gezwinde en volwaardige doorgroei van de Zuidas kan worden vastgehouden en hoe tegelijkertijd een toekomstbestendige oplossing gevonden kan worden voor de lokale bereikbaarheidsproblemen op de Zuidas.*

Reactie 4
Deze uitnodiging wordt graag geaccepteerd, bijvoorbeeld via de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas.

Zienswijze 58

1. *De loading-dock bij het WTC-complex is zeer belangrijk voor het functioneren van dit complex en dient dan ook te allen tijde bereikbaar te zijn, waarbij tevens voldoende manoeuvreerruimte voor de betrokken vrachtauto's beschikbaar moet blijven. Dit aspect dient in een opvolgende fase te worden onderkend en daarmee dient rekening gehouden te worden.*

Reactie 1

In het kader van de vervolgprocedures worden de gevolgen voor de bestaande functies en eventuele maatregelen in en om het plangebied concreet en meer in detail uitgewerkt. Uiteraard zal met het WTC daarover contact worden opgenomen. In deel 1, paragraaf 1.5, is in enkele passages meer informatie over bestaande functies opgenomen

2. *De indiener van de zienswijze geeft aan dat verwacht werd dat de (brom)fietsenstallingen integraal onderdeel zijn van het ontwerp van de OV-terminal. Hierover wordt in de Voorkeursbeslissing echter niets van teruggevonden. Ook dient hier in een volgende fase aandacht voor te zijn.*

Reactie 2

In de Structuurvisie is opgenomen dat de stallingplaatsen worden uitgebreid tot minimaal 11.000 plaatsen, welke uitbreidbaar zijn tot circa 17.000 plaatsen.

3. *In de toekomstige situatie wordt het huidige Mathijs Vermeulenpad een brede, groene strook, van waaruit twee richtingen tot aan het Zuidplein een taxistandplaats en een Kiss & Ride zijn gepland. Dit zorgt voor een kwaliteitsimpuls. Hiermee wordt deze zijde van het WTC tevens meer een voorzijde. Dit pleit ervoor de straten minder ver door te trekken richting Zuidplein dan nu het geval is in het plan. Indiener van de zienswijze verzoekt dit mee te betrekken in een opvolgende fase in het plan.*

Reactie 3

In het kader van de planuitwerking wordt ook een ontwerp gemaakt voor de openbare ruimte waarbij de suggesties van indiener van de zienswijze worden betrokken.

4. *Indiener van de zienswijze pleit om de perrons van de OV-Terminal door te trekken in westelijke richting tot over de Parnassusweg in plaats van tot de Parnassusweg.*

Reactie 4

De mogelijkheid tot het verlengen van de perrons tot over de Buitenveldertselaan/ Parnassusweg is in deel 1, paragraaf 1.7, bij 'langzaam verkeer' nader uitgewerkt.

5. *Indiener van de zienswijze verzoekt om in de volgende fase de positionering van de OV-terminal meer als voorpost van Schiphol (inchecken op het station).*

Reactie 5

Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen en indien planologisch relevant betrokken in de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen).

6. *Terecht wordt gewezen op aandacht voor de situatie tijdens de bouw. Met name vanwege de lange bouwtijd is aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit ook tijdens de bouw essentieel en heel belangrijk. Om hieraan tegemoet te komen wordt in de ontwerp Structuurvisie een ontwikkelingsfasering gehanteerd 'die de beoogde kwaliteit bereiken en behouden'. Het is de indiener van de zienswijze niet duidelijk waaruit de fasering bestaat en hoe deze wordt vormgegeven. Daarnaast is niet duidelijk op welke gebiedsdelen gedoeld wordt (delen binnen ZuidasDok of de gehele Zuidas). Indiener van de zienswijze wil graag bij deze fasering betrokken worden, indien dit ook van toepassing is op het WTC-complex.*

Reactie 6

De wijze waarop in de verkenning is voorzien in dat specifieke bouwwegen en overige maatregelen noodzakelijk zijn om bestaande functies langs de A10 en het stedelijk wegennet zo ongehinderd mogelijk te

laten functioneren, is voortgekomen uit het besef dat ruimtelijke én functionele kwaliteit tijdens de lange bouwtijd cruciaal is. Uiteraard zullen de uitwerkingen van deze maatregelen in nauw overleg met direct betrokkenen plaatsvinden.

7. *Op blz. 20, paragraaf 4.2.2 ontwerp Structuurvisie wordt gesproken van 'normale bouwtechnische risico's'. Indiener van de zienswijze vraag nadrukkelijk grote aandacht voor de aanwezige leidingen, kabels, schachten en bouwkundige voorzieningen ter plaatse van het WTC-complex. Indiener van de zienswijze vraagt dan ook om gedegen afstemming en vind de constatering dat 'conventionele bouwmethoden volstaan' onvoldoende.*

Reactie 7

Conventionele bouwmethoden betreffen bouwmethoden die beheersbare risico's kennen. De risico's op raakvlakken, zoals (onder andere) de kabels, leidingen en andere voorzieningen van belendende percelen en gebouwen zijn aanwezig. Om die ook beheersbaar te houden zal ook ten aanzien van deze aspecten bij verdere uitwerking vroegtijdig overleg met de direct belanghebbenden plaatsvinden.

8. *Indiener van de zienswijze vraagt aandacht voor de brief van 6 juli 2010 met bijlagen, gericht aan de toenmalige projectdirecteur, waar nooit antwoord op is gekomen.*

Reactie 8

Deze brief is bekend en heeft mede als input gediend bij de verdere uitwerking van de plannen voor de A10. In de wijze waarop, meer dan voorafgaand, rekening is gehouden met mindere diepte van de tunnels en grotere afstanden van de belendingen wordt reeds in belangrijke mate in het beperken van kans op schade voorzien. In de verdere uitwerking van de plannen, het risicobewustzijn, de uitvoeringsmethoden en de af te sluiten verzekering zal dit in alle overwegingen worden meegenomen.

9. *Indiener van de zienswijze verzoekt een betere spreiding c.q. verdeling van de winkelunits tussen de Noord- en Zuidzijde van de Zuidas in combinatie met het verder verlevendigen van het Zuidplein en het Mathijs Vermeulenpad.*

Reactie 9

De aanbeveling wordt betrokken bij de planuitwerkingsfase. Er zal daarbij niet alleen gekeken worden naar de te bereiken situatie na gereedkomen van de werkzaamheden, maar ook naar het verlevendigen en qua aanbod op peil houden gedurende de uitvoeringsfase.

10. *In paragraaf 3.5.1 wordt gesteld 'in dit planMER dienen schijnzekerheden voorkomen te worden'. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het dan wel belangrijk is dat inzicht wordt gegeven in alle uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het berekenen van de hoeveelheid ritten naar motief en voertuigsoort als gevolg van de nieuwe ontwikkeling van ZuidasDok. Dit inzicht wordt voor alternatief 1 niet gegeven, zodat het ook niet mogelijk is om bijvoorbeeld de verwachte groei van het verkeer op de op- en afritten en parallelwegen van de A10 op waarde te schatten. De functies wonen, kantoren en voorzieningen kunnen een duidelijk van elkaar afwijkend mobiliteitsprofiel hebben, en dus grote invloed uitoefenen op de hoeveelheid berekend verkeer afkomstig van de 700.000 m² aan nieuwe ontwikkelingen.*

Reactie 10

De ritproductie van het eventueel te ontwikkelen vastgoed (geen onderdeel van de Voorkeursbeslissing) op het Dok is inderdaad afhankelijk van het type functie. Daarnaast spelen onder meer de locatie en flankerend beleid (bijvoorbeeld het locatiebeleid) een rol. De gehanteerde verkeersmodellen houden rekening met deze factoren.

11. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat bij de gehanteerde zevenpuntsschaal niet duidelijk wordt aangegeven in de tekst wanneer een bepaalde score wordt toegekend.*

Reactie 11

In het planMER wordt beschreven waarom een bepaalde score wordt toegekend aan een aspect. In sommige gevallen is dit wellicht niet altijd even duidelijk herleidbaar.

12. *Indiener van de zienswijze mist de relatie tussen de voorgenomen ontwikkelingen op ZuidasDok en de overige ontwikkeling op Zuidas en de afstemming die tussen de bouwprojecten zal moeten plaatsvinden.*

Reactie 12

Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de passages over de relatie tussen Zuidas Flanken en ZuidasDok in deel 1, paragraaf 1.2.

13. *Indiener van de zienswijze geeft aan dat voor de hele Zuidas het bouwverkeer beschouwd zou moeten worden. In ieder geval zou op hoofdlijnen de verkeerstromen in kaart moeten worden gebracht en aangegeven worden op welke wijze dit gesplitst wordt van het normale (bestemmings)verkeer.*

Reactie 13

In de vervolgfase (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) zal nadere aandacht geschonken worden aan het bouwverkeer en mogelijke maatregelen de overlast hiervan te beperken voor de omgeving. De aangedragen aanbeveling wordt hierbij ter harte genomen.

14. *Indiener van de zienswijze kan niet uitsluiten dat er schade zal worden geleden door de uitvoering van ZuidasDok. Hierbij wordt gevreesd voor de lange bouwperiode (volgens H7 van de ontwerp Structuurvisie 10 jaar), ook huurderving, vermindering van functie als zichtlocatie).*
15. *ZuidasDok zal zeer dicht bij de fundering van indiener van de zienswijze worden gerealiseerd. Indiener van de zienswijze geeft aan dat zij voor de veiligheid van de constructie, maar ook voor het functievrij maken adviseurskosten moet maken. Indiener van de zienswijze vraagt zich af voor wiens rekening die kosten, alsmede kosten voor het treffen van preventieve voorzieningen teneinde schade te voorkomen, komen. Indiener van de zienswijze mist op dit punt informatie in de ontwerp Structuurvisie en verzoekt dat aandacht aan dit punt wordt besteed in de volgende fase van besluitvorming.*

Reactie 14 en 15

In de ramingen is een (voor dit soort werkzaamheden gebruikelijke) opslag voor nadeelcompensatie/verzekeringen/planschadeclaims meegenomen, waardoor er sprake is van een reguliere voorziening.

De projectorganisatie doet in de volgende fase nader onderzoek en zal afhankelijk van die resultaten preventieve maatregelen nemen. En indien daar aanwijzingen voor zijn zal de project organisatie aanvullend nader onderzoek doen. Kosten die gemaakt worden door derden zijn ook voor rekening van derden. De projectorganisatie ZuidasDok geeft opdracht aan verschillende partijen voor het uitvoeren van onderzoek. De projectorganisatie vergoed geen onderzoeken of kosten van preventieve maatregelen die niet in opdracht van de projectorganisatie zijn uitgevoerd. Op verschillende inspraakmomenten is het mogelijk om aan te geven waar de projectorganisatie volgens u nader onderzoek naar zou moeten doen.

Zienswijze 59

1. *De folders over het Dokmodel zijn informatief en duidelijk. De in de ontwerp Structuurvisie getoonde kaart is helaas zeer schematisch en onvolledig, maar duidelijk genoeg om te constateren dat de extra rijbanen van ringweg A-10 en aftakking naar de A-4 rakelings langs de ramen van het pand van appelant gepland zijn. Naast het feit dat de verbreding van het bestaande baanvlak in de bocht richting Coentunnel ter hoogte van de S107 tot gevolg zal hebben dat de wegrand nagenoeg tegen betreffend pand aan zal komen te liggen. Alleen al hierdoor is de vrees dat het pand van indiener van de zienswijze feitelijk onbruikbaar wordt door de geplande nieuwe situatie en daarmee wordt de goede ruimtelijke ordening geschaad.*
2. *Sinds 1997 staat het project ZuidasDok reeds op de bestuurlijke agenda. Het is in dit opzicht dan ook laakbaar dat de Gemeente Amsterdam desondanks in de periode 2003 - 2004 de vergunning heeft verleend voor de ontwikkeling en bouw van het pand van indiener van de zienswijze op het Schinkelterrein, omdat dit niet in lijn is met de plannen voor het ZuidasDok, waar de gemeente Amsterdam als één van de drie belanghebbenden, naast ProRail en Rijkswaterstaat, toch volledig en in detail op de hoogte moet zijn geweest. De huidige eigenaren en ondernemers die met veel inzet en energie sinds 2004 werken aan een economische opleving van het Schinkelterrein zijn hier misleid.*
3. *De consequenties van de verbreding van de wegprofielen in de richting van het pand van de indiener van de zienswijze kunnen zeer groot zijn en de negatieve gevolgen als de directe waardedaling van de panden, de jarenlange grote overlast van de bouw en slechte bereikbaarheid en daardoor te verwachten omzetderving, de te verwachten overlast en parkeerproblematiek door werkverkeer, de extra geluidsdruk op de gevel, de verminderde luchtkwaliteit en het verminderde gebruiksgenot bij werknemers, relaties en klanten en het daardoor te verwachten gebruiksschade en omzetderving, zijn te vrezen.*
4. *Indiener van de zienswijze is geschrokken van de mogelijke tijdsdruk die ligt op het ontvlechten c.q. de herontwikkeling van knooppunt De Nieuwe Meer. De herinrichting van het knooppunt in 2018 zou betekenen dat de werkzaamheden mogelijk in de periode 2016-2017 zouden plaatsvinden, maar dat door het besluitvormingsproces op zijn vroegst en in het beste geval pas in het voorjaar van 2014 concreet over de gevolgen kan worden gesproken met de direct belanghebbenden op het Schinkelterrein. Dit betekent dat de direct belanghebbende eigenaren en ondernemers in het beste geval slechts 24 maanden rest om de consequenties te overzien, mogelijke scenario's te overwegen en schadebeperkende maatregelen uit te voeren. Hoe wordt hier mee omgegaan?*
5. *Indiener van de zienswijze wil graag betrokken blijven bij het vervolgproces.*

Reactie

Het belang van de leefkwaliteit van de bewoners in de omgeving van het project ZuidasDok wordt onderkend. Getracht wordt de hinder voor bestaande functies zoveel mogelijk te beperken. Helaas is het niet mogelijk bij een complex project als deze om geen hinder te veroorzaken.

De consequenties op het gebied van milieu voor onder andere woonschepen zijn beschouwd in het planMER. Echter op het detailniveau dat gebruikelijk is bij een planMER is het voor de diverse woningen, schepen of specifieke gebieden niet goed mogelijk de effecten gedetailleerd te zien. In grote lijnen zijn de effecten in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat ten aanzien van luchtkwaliteit is berekend dat de toename van verontreinigende stoffen (zoals fijnstof) zeer beperkt is. De concentraties van deze stoffen liggen ook na uitbreiding van de A10 ruim onder de wettelijke normen. Voor geluid is sprake van een kleine toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepen. In de vervolgprocedure (Tracébesluit, m.e.r.-procedure en bestemmingsplannen) wordt dit nader onderzocht en gekeken in hoeverre mitigerende maatregelen (zoals geluidschermen) noodzakelijk zijn. Het gezondheidsklimaat zal iets verslechteren als gevolg van de ontwikkeling van ZuidasDok, maar deze verslechtering is beperkt zo blijkt uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek in het planMER.

In de passages over 'bestaande functies' in deel 1, paragraaf 1.5, kunt u meer informatie vinden over de effecten op milieu en eventuele financiële schade.

Belanghebbenden worden betrokken in de fase van planuitwerking.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Projectorganisatie ZuidasDok

www.zuidasdok.nl
T 020 - 333 99 30

Augustus 2012