

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 beleidskeuzes, 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 onderkennen? 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 kantoor-tijden'? 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 auto-verkeer. 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 Parnassusweg 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 (Potsdamer 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 gebouwwolumes (Potsdamerplatz). Dit alles ter inspiratie bij de uitwerking van Zuidas.

25. *Het is van groot belang dat de Irenebuurt niet in haar belangen wordt 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