



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Beantwoording

Zienswijzen op de kennisgeving
projectMER Zuidasdok



Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Projectorganisatie Zuidasdok

Informatie

www.zuidasdok.nl

Telefoon

020 - 333 99 30

Uitgevoerd door

Projectorganisatie Zuidasdok

Opmaak

vijfkeerblauw (RX8 | 621044)

maart 2014

Inleiding

Op 23 september 2013 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu via de Kennisgeving ProjectMER Zuidasdok het voornemen bekend gemaakt om een milieueffectrapport (ProjectMER) op te stellen voor het project Zuidasdok. In de periode 24 september tot en met 21 oktober 2013 kon een ieder een zienswijze indienen op dit voornemen. In totaal zijn 38 zienswijzen ingediend. Alle reacties zijn zorgvuldig bekeken en per reactie is een antwoord geformuleerd in deze 'Nota van Beantwoording - Zienswijzen op de kennisgeving projectMER Zuidasdok'.

Als eerste stap in de milieueffectrapportage procedure is een concept Advies Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Hierin wordt aangegeven welke milieu-informatie de projectMER dient te bevatten en hoe de projectMER moet worden opgezet. De Commissie voor de m.e.r., evenals wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen, zijn in december 2013 in de gelegenheid gesteld hierover advies uit te brengen.

Mede op basis van de zienswijzen op de Kennisgeving en de adviezen is een definitief Advies Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld.

Alle stukken zijn te downloaden via www.zuidasdok.nl.

Hoe verder?

Op basis van het Advies Reikwijdte en Detailniveau worden vervolgens de milieueffectenstudies uitgevoerd en het projectMER, Ontwerp Tracébesluit (voor wijziging A10) en Ontwerp Bestemmingsplan (voor de aanpassingen in de openbare ruimte en voor realisatie van de openbaar vervoer terminal) opgesteld. Begin 2015 start hiervoor de zienswijzeprocedure.

Zienswijze 1

- a. Openbaar vervoer tussen Amsterdam en Amstelveen moet niet worden onderbroken door een overstap. Anders zal de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer onder druk komen te staan en zal autogebruik toenemen.*

Reactie

Het project Zuidasdok is niet het kader waarbinnen besluitvorming over de openbaarvervoersverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam aan de orde is. Door de Stadsregio Amsterdam is reeds besloten dat lijn 51 in zijn huidige vorm wordt opgeheven en dat tramlijn 5 in een verbeterde vorm wordt gecontinueerd.

Met de realisatie van het Zuidasdok worden de omstandigheden gecreëerd om te komen tot een optimaal functionerend netwerk van openbaarvervoer. Het maakt een compacte overstap mogelijk tussen de verschillende vervoersmodaliteiten (bus, tram, trein, metro).

Overigens wordt het Zuidasdok constructief zodanig gebouwd dat een metroverbinding met Amstelveen in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt.

Zienswijze 2

- a. De geluidseffecten voor woonbootbewoners IJsbaanpad mogen niet worden vergeten bij het onderzoek naar de milieueffecten van het Zuidasdok.*

Reactie

In het milieueffectrapport (MER) en de onderzoeken die worden opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan en het Tracébesluit zal geluidhinder een belangrijk thema zijn. Hierbij zullen ook de effecten op geluidsgevoelige objecten zoals woningen en ligplaatsen voor woonboten worden betrokken.

- b. De watertemperatuur van De Nieuwe Meer zal moeten worden betrokken bij de onderzoeken. Deze stijgt waardoor er blauwalg ontstaat. Stijging wordt veroorzaakt door de koelcentrales die de Zuidas moeten koelen.*

Reactie

Het project Zuidasdok heeft geen invloed op de watertemperatuur van De Nieuwe Meer. Daarom is het niet opportuun om dit aspect te betrekken bij de onderzoeken in het kader van het Zuidasdok.

De waterkwaliteit is een verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap Rijnland. De plaatselijke omstandigheden, zoals de bodemgesteldheid van De Nieuwe Meer, meer specifiek de sliblaag die een voedingsbron is bij algenvorming, worden nauwlettend in de gaten gehouden.

- c. Op- en afritten bij Olympisch Stadion / VU is een belangrijk aandachtspunt bij de planuitwerking*

Reactie

De op- en afritten ter plaatse van de Amstelveenseweg (VU/ Olympisch Stadion) zijn inderdaad een belangrijk onderdeel van het project Zuidasdok. Bij de verdere uitwerking wordt specifieke aandacht geschonken aan de vormgeving van en situering van de op- en afritten, in relatie tot de gevolgen voor de exacte ligging van het tracé van de A10.

In de onderzoeken worden, in breder verband, de gevolgen van het project voor de gehele wegenstructuur, zowel voor wat betreft de A10 alsook het stedelijk wegennet rondom het Zuidasdok, meegenomen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de benodigde wegcapaciteit, het voorkomen van knelpunten in de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Bij de onderzoeken zal aansluiting worden gezocht bij de onderzoeken die zijn en worden uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel.

Zienswijze 3

a. Het groen en de levendigheid in gebied zijn onderwerpen waaraan aandacht moet worden geschonken.

Reactie

Groen en levendigheid zijn inderdaad relevante aspecten van het project Zuidasdok. Uitgangspunt voor het project is het ontwikkelen van een knooppunt van openbaarvervoer in een kwalitatief hoogstaande omgeving. Groenvoorzieningen worden hierbij ingezet als een bouwsteen voor kwaliteit.

De Bomenverordening geeft aan op welke wijze de kap van bomen, voor zover nodig voor de realisatie van een project, moet worden gecompenseerd. In eerst instantie wordt bekeken in hoeverre de herplant van bomen op dezelfde locatie mogelijk is. Het Ambitiedocument Zuidasdok beschrijft in hoofdlijnen de wijze waarop hier invulling aan kan worden geven. Bij dit project is het niet realistisch om de volledige groencompensatie binnen het plangebied Zuidasdok te realiseren. Conform de Bomenverordening wordt daarom bekeken of directe compensatie elders in Amsterdam (elders in de Zuidas) mogelijk is. Als ook dit geen reële optie is zal een bedrag in een compensatiefonds worden gestort, gelijk aan de taxatiewaarde van de betreffende bomen. De gelden van het compensatiefonds worden ingezet om op een later moment groenvoorzieningen binnen de gemeente te realiseren. Bij het bepalen van de taxatiewaarde is onder meer de leeftijd van de boom medebepalend voor de waarde.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de gevolgen voor de ecologische waarden en gebruikswaarden van het bestaande groen in en rondom het plangebied Zuidasdok.

b. Verzocht wordt zitbankjes te plaatsen in de hal.

Reactie

Het ontwerp van het station en de stationsomgeving wordt in een volgende fase nader uitgewerkt. Een gebruiksvriendelijke inrichting, levendigheid en veiligheid en meer specifiek dus ook de plaatsing van meubilair, zijn hierbij relevante aspecten die zeker aan de orde komen.

c. Gepleit wordt meer sociale woningbouw te realiseren.

Reactie

Binnen het project Zuidasdok wordt geen woningbouw gerealiseerd. Dit aspect wordt dan ook niet meegenomen in het MER voor het Zuidasdok. Het project Zuidasdok draagt er wel aan bij dat de leefomgeving in de Zuidas verder zal verbeteren. Daarmee worden ook de omstandigheden voor (sociale) woningbouw aantrekkelijker.

Zienswijze 4

a. De vrees is dat er geen gedegen maatregelen worden getroffen tegen een toename van geluid en fijnstof, hetgeen de gezondheid en leefbaarheid van de woonbootbewoners bedreigt. Hierbij moet met name worden gelet op het ontwerp voor de brug over de Schinkel en het feit dat hier een geluidscherm moet komen die de woonbootbewoners voldoende beschermt. Hieraan moet tijdig aandacht worden geschonken.

Reactie

Reeds op dit moment vinden gesprekken plaats met betrokkenen, waaronder de Vereniging Woonschepen Zuid, over het project Zuidasdok en de mogelijke (milieu)gevolgen hiervan.

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof in beeld worden gebracht. Vervolgens zullen de noodzakelijke maatregelen ter mitigatie in het MER in beeld worden gebracht.

Hierbij worden de ervaringen, opgedaan bij de Spoedwet wegverbreding en het project OV-SAAL meegenomen. Het contact met de woonbootbewoners zal worden gecontinueerd.

Met betrekking tot de brug over de Schinkel het volgende. De bestaande brug voor het wegverkeer zal in gebruik blijven. Deze wordt, zoals verplicht op basis van de Machinerichtlijn, geïnspecteerd. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de voegovergangen. Zo nodig worden naar aanleiding van deze inspectie maatregelen genomen. Daarnaast zal het project Zuidasdok ook nieuwe elementen toevoegen ter plaatse van de Schinkel. In het verdere ontwerpproces wordt onderzocht in hoeverre hierbij verdere maatregelen ter beperking van de milieuhinder moeten worden genomen.

Zienswijze 5

a. Gevreesd wordt voor overlast van de werkzaamheden.

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren.

Het streven is de impact van bouwwerkzaamheden op kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook in het MER worden belicht waarbij ook ingegaan zal worden op mogelijke maatregelen om eventuele bouwoverlast te beperken.

b. Gevreesd wordt voor de verslechtering van het woonklimaat.

Reactie

Juist om de milieueffecten op de omgeving van het project, gestructureerd in beeld te krijgen wordt een MER opgesteld.

De milieueffecten zijn onder te verdelen in twee categorieën; de effecten tijdens de bouwfase en de effecten in de eindfase. Het ondergronds brengen van de A10 is een positieve ontwikkeling als het gaat om het beperken van de milieuhinder in de eindfase. Ten aanzien van de overige onderdelen van het project in de eindfase (de verbreding van de A10, de verbetering van het knooppunt van openbaar vervoer) wordt in het MER gezocht naar de meest adequate invulling van het project, in die zin dat op basis van het MER een goede afweging kan worden gemaakt tussen milieueffecten van varianten en maatregelen en de overige factoren, zoals financiën en efficiency. Als eindresultaat wordt gestreefd naar een verbetering in algemene zin van het woon- en leefklimaat rondom de Zuidas.

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. (de bouwfase.) Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren. Het streven is de impact van bouwwerkzaamheden op kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect wordt ook in het MER belicht, waarbij ook ingegaan wordt op mogelijke maatregelen om eventuele bouwoverlast te beperken.

Nog afgezien van specifieke bouwtechnische maatregelen zal het bouwmanagement er in zijn algemeenheid op gericht zijn om de hinder tijdens de bouw beperkt te houden. Daartoe is onder meer een gebiedsregie ingesteld waarbij de verschillende onderdelen van het project worden gecoördineerd.

Ook heeft de Zuidasdok-organisatie een bureau met specifieke kennis op het gebied van logistiek ingeschakeld om zodoende op de hoogte te zijn van de meest actuele kennis op dit gebied. Op basis van deze inzichten kunnen randvoorwaarden worden meegenomen bij de aanbesteding van de uitvoering van het project.

Door goede informatie en communicatie zullen betrokkenen goed worden voorbereid op eventuele overlast.

c. *Voor de waardedaling van woonboten wordt compensatie gevraagd.*

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie en planschade zijn pas aan de orde in een latere projectfase, ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan en als er meer bekend is over de werkzaamheden en de invloed daarvan op de waarde van de bestaande functies die mogelijk benadeeld worden. Deze compensatie zal conform wettelijke regelingen worden uitgevoerd. Om de communicatie met betrokkenen optimaal te faciliteren is het streven er op gericht om één loket in te stellen waar men terecht kan voor alle vragen over de Zuidas, dus ook over schadeclaims.

Zienswijze 6

a. *Gepleit wordt voor een grotere rol van hogesnelheidslijnen op het ontwerp van het station. Gepleit wordt om meer railcapaciteit in het ontwerp mee te nemen.*

Reactie

Het railsysteem wordt geschikt gemaakt voor het ontvangen van hogesnelheidstreinen. Daartoe dienen de keerspooren bij Diemen, die onderdeel zijn van het project. Bij het ontwerp van het station zal ook het mogelijke gebruik van het station voor hogesnelheidstreinen worden meegenomen. Dit aspect wordt meegenomen bij het opstellen van het MER.

Een ruimte- reservering voor het aanleggen van een derde perron met een vijfde en zesde spoor op Station Amsterdam-Zuid is integraal onderdeel van het project ZuidasDok. Omdat volgens de huidige inzichten de noodzaak ontbreekt om deze uitbreiding te realiseren, is dit geen onderdeel van het MER, maar wordt een eventueel later noodzakelijke uitbreiding wel veiliggesteld.

b. *Betrek het geluid- en de trillingen van het spoor in de onderzoeken.*

Reactie

Het geluid en de trilling effecten van het spoorverkeer op de omgeving worden inderdaad inzichtelijk gemaakt in het milieueffectrapport.

Zienswijze 7

a. *Aandacht schenken aan alle milieueffecten, met name geluid en externe veiligheid, bij de aanleg van de keerspooren. Deze mogen geen belemmering vormen voor de herontwikkeling van de omgeving.*

Reactie

In het MER worden bij het geluidsonderzoek en het onderzoek naar de externe veiligheid de effecten van de aan te leggen keerspooren op de omgeving meegenomen. Hierbij dienen de wettelijke kaders als uitgangspunt. De ontwikkeling van het project ZuidasDok zal geen belemmering vormen voor de reeds vastgestelde bestemmingsplannen 'Plantage de Sniep' en 'Bergwijkpark Noord' mogelijk maken.

b. *Aandacht schenken aan de externe veiligheid buiten de Zuidas als het vervoer van gevaarlijke stoffen waar dit verlegd wordt van de A10 Zuid naar andere routes.*

Reactie

Bij de studie naar de gevolgen van het project ZuidasDok op het gebied van externe veiligheid wordt de omleidingsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg meegenomen.

c. *Het gebruik van de keersporen moet worden beperkt.*

Reactie

Het beoogde gebruik van de twee keersporen die in het kader van het project Zuidasdok worden gerealiseerd is dat hier vier keer per uur een binnenlandse hogesnelheidstrein keert. Voorzieningen voor onderhoud, service en catering aan de hogesnelheidslijn worden op de betreffende locatie in Diemen niet gerealiseerd.

d. *Gepleit wordt het bedieningsniveau van Diemen-Zuid niet te verminderen.*

Reactie

De aanleg van de keersporen heeft geen gevolgen voor de bediening van het station Diemen Zuid. Met het project OV SAAL wordt gewerkt aan het vergroten van de mogelijkheden voor treininzet op de sporen bij Diemen-Zuid. Op dit moment wordt in geen van de plannen voorzien dat het bedieningsniveau van Diemen Zuid zal verminderen.

Zienswijze 8

a. *Aanbevolen wordt de waterberging zoveel mogelijk bij het Dok zelf te realiseren.*

Reactie

Het waterbergingsvraagstuk wordt integraal opgepakt door de Zuidas Flanken en Zuidasdok gezamenlijk. Een eis van de waterbeheerder (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek / Waternet) is dat extra en vervangende waterberging gerealiseerd moet worden in hetzelfde watersysteem. Het streven is om de waterberging zoveel mogelijk in de buurt van het Zuidasdok te realiseren.

In de al uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken komen verschillende opties voor waterberging naar voren. Het MER zal de resultaten van de onderzoeken in beeld brengen en beoordelen.

b. *Maak gebruik van de aanwezige bouwvoorzieningen van de Noord/Zuid-lijn.*

Reactie

Het project maakt een inventarisatie van alle mogelijke locaties voor bouwterreinen. De bouwterreinen van de Noord/Zuidlijn worden daarin meegenomen.

Voor zover dit voor de bouw van het Zuidasdok interessante locaties zijn, zullen hierover, zo mogelijk, afspraken worden gemaakt met de projectorganisatie van de Noord/Zuidlijn en andere betrokken partijen.

Zienswijze 9

a. *Verzocht wordt de ABN AMRO Bank volledig bij het verdere proces te betrekken.*

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet, of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie wordt uitgenodigd.

Zienswijze 10

a. Wat is de noodzaak van de verbreding van de A10, aangezien de verkeersdruk de afgelopen jaren is afgenomen.

Reactie

De A10-zuid is een zeer belangrijke route in het hoofdwegenet. Niet in het minst als ontsluiting van de Zuidas maar ook in regionaal verband.

In 2011 zijn, om de dagelijkse files op deze weg tegen te gaan, spitsstroken gerealiseerd. Deze ingreep zorgt voor de korte termijn voor verbetering, maar uit de verkeersberekeningen blijkt dat de capaciteit van de A10-zuid niet afdoende is om dagelijkse files te voorkomen. Dit geldt zeker voor 2030, als zichtjaar waarvoor de capaciteitsuitbreiding is bedoeld.

De prognose voor de verkeersgroei tot 2030 – ondanks het afvlakkende beeld van de laatste jaren – vraagt nog steeds om capaciteitsuitbreiding. Uitbreiding van de A10-zuid is alleen al vanwege de wegcapaciteit dus onontbeerlijk

b. Bouw de snelweg nog dicht tegen spoor, waardoor de verbreding van de weg voor de brug over de Schinkel minder dicht bij de woonboten komt.

Reactie

Het voorstel om de snelweg nog dicht tegen het spoor aan te bouwen is helaas niet haalbaar. De huidige hoofdrijbaan en bestaande Schinkelbrug blijven vanwege kosten in gebruik en intact. Bouwen tussen de huidige Schinkelbrug en de bestaande spoorlijn is bovendien niet mogelijk, omdat in die ruimte door ProRail voor het project OVSAAL de nieuwe bruggen voor de spoor-verdubbeling worden gerealiseerd.

c. Gevraagd wordt de effecten van geluid- en fijnstof toename voor de bewoners van de woonboten bij de onderzoeken te betrekken.

Reactie

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof in beeld worden gebracht. Vervolgens zullen de noodzakelijke maatregelen ter mitigatie in het MER in beeld worden gebracht.

d. Worden er maatregelen getroffen om het fijnstofgehalte terug te dringen?

Reactie

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover, opdat zal worden voldaan aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂).

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

e. Aandacht wordt gevraagd voor de geluidschermen voor en op de brug over de Schinkel en de invloed van groen hierbij om geluid- en luchtverlast te reduceren.

Reactie

Binnen het project zal ruim aandacht worden geschonken aan geluidhinder en luchtkwaliteit, ook specifiek ter plaatse van de brug over de Schinkel. In dat verband wordt ook het verzoek om aandacht te besteden aan de invloed van groen meegenomen.

De bestaande brug voor het wegverkeer zal in gebruik blijven. Deze wordt, zoals verplicht op basis van de

Machinerichtlijn, geïnspecteerd. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de voegovergangen. Zo nodig worden naar aanleiding van deze inspectie maatregelen genomen. Daarnaast zal het project Zuidasdok ook nieuwe elementen toevoegen ter plaatse van de Schinkel. In het verdere ontwerpproces wordt onderzocht in hoeverre hierbij verdere maatregelen ter beperking van de milieuhinder moeten worden genomen.

f. Aandacht wordt gevraagd voor trilling overlast van vrachtwagens.

Reactie

Specifiek met betrekking tot de Schinkelbrug wordt voornoemde inspectie uitgevoerd. Indien hieruit gebreken aan de brug naar voren komen die al dan niet samenhangen met de overlast van vrachtwagens, zal hier adequaat mee om worden gegaan.

Zienswijze 11

a. De weg zal door de verbreding dicht langs het gebouw De Zuidcirkel komen te liggen hetgeen een goede ruimtelijke ordening (geluids- en luchtverlast) schaadt. Tevens wordt gevreesd voor waardedaling, bouwoverlast, slechte bereikbaarheid en omzetting.

Reactie

Het gebouw Zuidcirkel ligt nu op circa 14 meter afstand van een verbindingsboog van knooppunt De Nieuwe Meer. Bij het ontwerp van de nieuwe verbindingsbogen kan deze afstand tot de weg kleiner worden. De ernst van de situatie wordt onderkend. Op dit moment wordt onderzocht of er nog andere varianten mogelijk zijn, waarbij de verbindingsbogen minder dicht bij het gebouw komen.

Eventuele nadeelcompensatie en planschade zijn pas aan de orde in een latere planfase, vanaf de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan en als er meer bekend is over de werkzaamheden en de invloed daarvan op de waarde van de bestaande functies die mogelijk benadeeld worden. Deze compensatie zal conform wettelijke regelingen worden uitgevoerd.

b. Het is laakbaar dat de gemeente Amsterdam in 2003-2004 een vergunning heeft verleend voor de bouw van het pand, terwijl de plannen voor het project Zuidasdok reeds sinds 1997 spelen.

Reactie

Het uitsluiten van ontwikkelmogelijkheden in een fase waarbij nog niet duidelijk is of en hoe een project wordt gerealiseerd is niet altijd een mogelijkheid. In elke situatie wordt afgewogen of een beperking van de ontwikkelmogelijkheden wenselijk en aanvaardbaar is.

In het concrete geval is het nu nog niet duidelijk of en zo ja, in hoeverre de gebruiksmogelijkheden worden beperkt.

c. Het is onwenselijk dat knooppunt De Nieuwe Meer al in 2016-2017 wordt aangepast, terwijl de concrete gevolgen hiervan pas in 2014 in beeld komen.

Reactie

De wettelijke procedures worden doorlopen met daarbij de wettelijke termijnen voor inspraak en beroep. Aldus zijn er, zowel in praktische zin alsook in formeel-juridisch opzicht, voldoende mogelijkheden om te reageren op de uitkomsten van de onderzoeken. Overigens is de aanpassing van het knooppunt Nieuwe Meer pas na 2017 voorzien. U zult op de hoogte worden gehouden van de verdere voortgang van de procedure.

Zienswijze 12

a. Aandacht voor de effecten van geluid en lucht ter plaatse van Amstelglorie, ten gevolge van de verbreding van de A10.

Reactie

Volkstuinencomplexen zijn in het kader van hoofdstuk 11 van de wet milieubeheer (geluidwetgeving binnen dit project) geen geluidgevoelige locatie. Er bestaat aldus geen wettelijke plicht om geluidwerende maatregelen te treffen.

Uitgangspunt bij dit project is wel onderzoek te doen naar de geluidsbelasting op de volkstuinen. De uitkomsten van het onderzoek zullen in het MER worden opgenomen. Er zal vervolgens een afweging gemaakt worden aan de hand van de resultaten van het onderzoek.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover, opdat zal worden voldaan aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂).

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

b. Betrek de gevolgen van het verdwijnen van de groenstrook tussen de weg en de buitensloot van Amstelglorie.

Reactie

Ecologie is een van de milieuaspecten die in het MER worden meegenomen. Hierbij zullen de effecten van het project op de aanwezige natuurwaarden in beeld worden gebracht.

Voor zover de genoemde groenstrook (mogelijk) wordt aangetast, heeft het ecologisch onderzoek hier mede betrekking op.

c. De wens wordt uitgesproken om op het dijklichaam van de snelweg een effectieve barrière tegen geluid en stof te bouwen.

Reactie

De A10 wordt uitgebreid richting Amstelglorie op dezelfde hoogtepeil als de huidige A10. Hierbij wordt ernaar gestreefd dat de overgang van Amstelglorie naar snelweg middels een talud plaatsvindt. De hoogte van dit talud is circa vijf meter. Ter plaatse van Amstelglorie worden geen extra geluidschermen of dijklichamen op dit talud voorzien. Eventuele maatregelen zullen in de vorm van andere oplossingen worden overwogen.

d. Hoe kan de overlast voor Amstelglorie tijdens de bouw zo beperkt mogelijk blijven?

Reactie

Een van de uitgangspunten van het project Zuidasdok is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. In deze fase van het project is het nog niet mogelijk om concrete maatregelen aan te geven. Dit aspect zal uitvoerig worden onderzocht en in het MER worden meegenomen. Tevens vindt in dit verband overleg plaats met alle betrokken partijen, waaronder ook Amstelglorie en het stadsdeel Oost.

Mede op basis van de uitkomsten van onderzoek en overleg kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om zodoende de bouwoverlast te beperken.

Zienswijze 13

a. Waarborgen bereikbaarheid door maatregelen zoals scheiden werkverkeer en overig verkeer, tijdelijke parkeervoorzieningen, afsluiting wegen.

Reactie

Een van de uitgangspunten van het project Zuidasdok is het beperken van de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid. Deze aspecten zullen dan ook in het MER worden onderzocht en beschreven.

Op dit moment kan nog geen uitsluitel worden gegeven over concrete methoden en maatregelen. De Zuidasdok-organisatie heeft een bureau met specifieke kennis op het gebied van logistiek ingeschakeld om zodoende op de hoogte te zijn van de meest actuele kennis op dit gebied. Op basis van deze inzichten en op basis van de uitkomsten van de onderzoeken kunnen randvoorwaarden worden meegenomen bij de aanbesteding van de uitvoering van het project.

b. Behoud hoogwaardige uitstraling Zuidas door afzetten bouwterrein, opslag materiaal en materieel en tijdelijke inrichting van openbare ruimte.

Reactie

De aangegeven maatregelen behoren tot de opties ter beperking van de hinder. Ook hiervoor geldt dat op dit moment nog niet concreet kan worden aangegeven welke maatregelen worden genomen, maar dat de uitstraling van het gebied tijdens de realisatiefase zeker de aandacht heeft.

c. Technische risico's voor naastgelegen bedrijven onderzoeken.

Reactie

Dit is inderdaad een aandachtspunt. Risicovolle en gevoelige objecten worden voorafgaand aan de uitvoering van het project onderzocht. Zo nodig worden randvoorwaarden meegegeven voor de bouwfase en de gebruiksfase.

d. Aangeven hoe men gedekt is voor mogelijke schade.

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie en planschade zijn pas aan de orde in een latere planfase, vanaf de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan en als er meer bekend is over de werkzaamheden en de invloed daarvan op de waarde van de bestaande functies die mogelijk benadeeld worden. Deze compensatie zal conform wettelijke regelingen worden uitgevoerd.

Om de communicatie met betrokkenen optimaal te faciliteren is het streven er op gericht om één loket in te stellen waar men terecht kan voor alle vragen over de Zuidas, dus ook over schadeclaims.

f. Effecten van Zuidasdok zijn niet los te zien van Flanken.

Reactie

De ontwikkeling van het Zuidasdok wordt inderdaad in de context van de ontwikkeling van de Flanken beschouwd. In het MER wordt daarom rekening gehouden met de ontwikkeling in de Flanken op kortere en langere termijn. Dit sluit aan bij de ambities van het project om de omgevingskwaliteit van de Zuidas, en dus met name ook de Flanken verder te verbeteren.

g. Tijdig informeren bedrijven, ook via medewerking aan bijeenkomsten die ORAM organiseert.

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet,

of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 14

a. Er zijn aanmerkelijke wijzigingen in het concept Masterplan Zuidasdok ten opzichte van de Structuurvisie, met consequenties voor het milieu. Nog meer (vermeend opbrengst genererend) vastgoed. Nog meer lege plinten. Geen fietsverbinding langs de Minerva-as, wel een extra stationsonderdoorgang. De busbuffer is verplaatst.

Reactie

Bij de planvorming en het ontwerp van Zuidasdok wordt gewerkt van grof naar fijn. In de Structuurvisie is de Voorkeursbeslissing vastgelegd voor Zuidasdok. De Structuurvisie legt nog geen ontwerp vast en biedt nog ruimte om variaties in het ontwerp te onderzoeken. Binnen de kaders die voortkomen uit de Structuurvisie is onder meer het Ambitiedocument Zuidasdok opgesteld. In dit document wordt de ambitie ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Ook het Ambitiedocument legt nog geen nadere randvoorwaarden vast.

In een volgende fase worden onder meer het (ontwerp-) tracébesluit en het (ontwerp)bestemmingsplan opgesteld, waarin randvoorwaarden wel juridisch worden vastgelegd. Het MER biedt de milieutechnische onderbouwing van deze besluiten.

Daar waar, bijvoorbeeld in het Ambitiedocument Zuidasdok, variaties worden aangegeven die in een eerder stadium nog niet zijn onderzocht zullen deze, voor wat betreft mogelijke gevolgen op het gebied van milieu, in het MER worden onderzocht.

Aangetekend moet worden dat de ontwikkeling van vastgoed en commerciële voorzieningen, anders dan de voorzieningen in en behorend bij het station, geen deel uitmaakt van het project Zuidasdok.

b. Vooral over de waterhuishouding is dit plan veel te summier.

Reactie

De waterhuishoudkundige aspecten verband houdend met het Zuidasdok komen uitgebreid aan de orde in het op te stellen MER. Tal van reeds uitgevoerde onderzoeken en nog uit te voeren onderzoeken zullen resulteren in een MER dat de mogelijke milieugevolgen, onder meer op het gebied van waterhuishouding, in beeld brengt.

c. Het apart leggen van een bufferplek voor bussen bevordert de leefbaarheid niet.

Reactie

Voor de leefbaarheid is het gunstig dat bussen zo kort mogelijk op het stationsplein halteren, om vervolgens direct door te rijden naar een bufferlocatie die minder in het zicht ligt en waar ook in andere opzichten minder sprake is van hinder. Door de huidige bufferlocatie voor bussen op de Strawinskylaan te behouden en uit te breiden, wordt voorkomen dat een lange rij bussen direct voor het station staat te wachten. Dit betekent dat de directe omgeving van het station beter kan worden benut voor de daar gewenste functies zoals verkeersgebied voor met name voetgangers en verblijfsruimte.

Zienswijze 15

a. Verwijzing naar reactie op Structuurvisie Zuidasdok

Reactie

Voor zover wordt gerefereerd aan de keerspooren in Ouder Amstel, kan worden gemeld dat deze geen onderdeel meer uitmaken van de huidige scope van het project Zuidasdok. Gegeven de noodzaak tot kostenbeperking en de onzekerheid over de aantallen in de verdere toekomst te keren hogesnelheidstreinen, is ten tijde van de Structuurvisie Zuidasdok / Voorkeursbeslissing gekozen voor de locatie Diemen, met daarbij het openhouden van de mogelijkheid om bij verdere groei alsnog de locatie bij de A2 te realiseren.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze aangaande de Structuurvisie.

b. Momenteel is al sprake van veel overlast van infra (Schiphol, (snel)wegen, spoor). Ook is sprake van visuele hinder en fysieke scheiding van de dorpskernen. Iedere verdere aantasting van de leefbaarheid is er één te veel.

Reactie

De aanpassingen aan de A10 en het knooppunt Amstel vinden voornamelijk aan de westzijde van knooppunt Amstel plaats en niet aan de zijde van gemeente Ouder-Amstel. Het keerspoor is voorzien in Diemen en heeft daardoor ook geen raakvlak met de gemeente Ouder Amstel.

c. Alleen op basis van heldere en objectieve rapportages is een goede bestuurlijke belangenafweging mogelijk. Tot op heden zijn bepaalde onderwerpen die Ouder-Amstel raken, met name externe veiligheid en de aanleg van infrastructuurle bouwwerken zoals keerspooren, niet of onvoldoende belicht.

Reactie

De MER-regelgeving is juist bedoeld om op het gebied van milieu, een gestructureerde basis te bieden voor de te nemen besluiten en de daarbij te maken belangenafweging. In het MER komen milieuonderwerpen zoals externe veiligheid dan ook duidelijk aan de orde. De nu aan de orde zijnde MER volgt op een Plan-MER die op globalere wijze de mogelijke milieueffecten van het project belichtte.

Zoals hierboven reeds aangegeven behoren de keerspooren bij Ouder/Amstel niet meer tot de projectscope van het project Zuidasdok.

d. Wanneer de A10 niet langer gebruikt kan worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen alternatieve routes, waaronder de A9, intensiever worden gebruikt. Langs de A9 ligt de woonbebouwing van Ouderkerk aan de Amstel en van Amstelveen. In het MER dient een rapportage omtrent de huidige en toekomstige transporten van gevaarlijke stoffen binnen de Stadsregio te worden opgenomen, inclusief een toetsing aan het Basisnet en de daarin opgenomen plafonds.

Reactie

Bij de studie naar de gevolgen van het project Zuidasdok op het gebied van externe veiligheid wordt de omleidingsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg meegenomen.

e. Voor de kern Duivendrecht zal de uitbreiding van de Zuidas een verslechtering betekenen voor wat betreft de geluidhinder en luchtkwaliteit. Dat laatste kan wellicht bestreden worden door de verontreinigde lucht, met name bij de tunnelmonden, te filteren.

Reactie

Voorop staat dat aan de wettelijke normen zoals die gelden voor geluidhinder en luchtkwaliteit zal worden voldaan.

Met conventionele maatregelen kan aan deze normen worden voldaan. Daarom ontbreekt de strikte noodzaak om de lucht bij de tunnelmonden te filteren. Daarbij komt dat luchtfiltering in deze situatie weinig kosteneffectief is en een hoog energiegebruik kent. Het is overigens niet te verwachten dat bij het toepassen van luchtfiltering sprake zou zijn van een significant effect in Duivendrecht.

- f. *De gemeente Ouder-Amstel is voorstander van (als mitigerende maatregel in het MER) de herinvoering van een maximumsnelheid van 80 km per uur op de A10 Zuid en Oost, vanwege verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit.*

Reactie

De A10-Zuid krijgt in zijn geplande configuratie een 4-tal doorgaande rijstroken om de stroomfunctie op de ring A10 in stand te houden. Daarvoor geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. En een parallelstructuur van één rijstrook met naastgelegen weefvak (maximum snelheid 80 km/u) ten behoeve van de ontsluiting van de S108 en S109. De uit te breiden snelweg zal voldoen aan de wettelijke eisen voor beperking van geluidhinder en luchtkwaliteit.

- g. *Met betrekking tot het spoor wordt uitgegaan van een maximale variant (zes sporen, keersporen, tunnels). Over de positie van Station Zuid in het spoorwegenet en de aansluiting op de HSL dient echter eerst zekerheid te worden verkregen.*

Reactie

Gebleken is dat de stationscapaciteit in de huidige situatie niet volstaat, zelfs uitgaande van de meest conservatieve inschatting van de ontwikkelingen. Om zowel ruimte te bieden voor de wegverbreding alsook voor een goed functionerend openbaarvervoersknooppunt is herontwikkeling van het plangebied noodzakelijk. Voor ZuidasDok wordt uitgegaan van de voorkeursbeslissing van het Programma Hoogfrequent Spoor en het besluit over OV-SAAL middellange termijn. De verwachting is dat spoor- en transfercapaciteit op het eind van de planperiode in belangrijke mate zal worden benut. Gegeven deze verwachting en het feit dat met de nu te realiseren infrastructuur voor weg- en spoor de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden geheel worden vastgelegd, is een ruimtereservering opgenomen voor een vijfde en zesde perronspoor (een derde perron). Hiermee ontstaat voldoende zekerheid dat toekomstige ontwikkelingen, inclusief de aanlanding van hogesnelheidstreinen zoals beschreven in de structuurvisie, mogelijk blijven.

- h. *De exacte situering en de bijbehorende effecten van de keersporen bij Ouder Amstel moeten duidelijk in beeld worden gebracht.*

Reactie

Zoals hiervoor aangegeven zijn bij Ouder Amstel geen keersporen meer voorzien.

- i. *De ontwikkelingen dienen ook gerelateerd te worden aan de ontwikkeling van de Nieuwe Kern te Duivendrecht, als zijnde een locatie die moet bijdragen aan de woningbouwopgave in de Randstad. Zie ook de overeenkomst tussen ProRail, Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel in het kader van OV-SAAL.*

Reactie

Er worden geen effecten verwacht van de aanpassing van de A10 en het knooppunt Amstel op de ontwikkeling van de Nieuwe Kern te Duivendrecht. Het keerspoor is voorzien bij Diemen en heeft daardoor ook geen raakvlak met de gebiedsontwikkeling van de Nieuwe Kern.

- j. *Wij wijzen op de Pilot Fysieke Veiligheid die momenteel plaatsvindt in de gemeente Diemen. Hierbij worden knelpunten en oplossingsrichtingen vanuit een volledig overzicht in een vroeg stadium verkend.*

Reactie

Het project Zuidasdok neemt veiligheid als een belangrijke randvoorwaarde mee in haar planuitwerking. Daartoe heeft het project al vanaf het begin een werkgroep integrale veiligheid (WIV) ingericht en heeft deze werkgroep een integraal veiligheidsplan (IVP) opgesteld. Het IVP is onderdeel van de bestuursovereenkomst die ten grondslag ligt aan de planuitwerkingsfase waarin het project zich nu bevindt. Ook in deze fase zal de WIV weer een IVP opstellen. Graag willen wij kennismaken met de aanpak in het kader van de Pilot Fysieke Veiligheid die in de gemeente Diemen loopt. Beide trajecten kunnen daar mogelijk nog kennis en inzichten bij opdoen.

Zienswijze 16

- a. (Fijn)stof, afwatering en doorstroming, alsmede groenvoorzieningen, verkeersdoorstroming, bouwverkeersroutes, bouwverkeerparkeren, calamiteitenplan loketten en geluidoverlast dienen niet te worden vergeten.*

Reactie

Deze aspecten zullen in het MER aan de orde komen.

Zienswijze 17

- a. Wij verzoeken de milieueffecten voor Amstelglorie en de Groene Scheg bij de verschillende varianten (1, 2, 3 of 4 rijstroken erbij) te onderzoeken. Met name voor wat betreft fijnstof, geluid en het verdwijnen van flora en fauna door het verdwijnen van de huidige groenstrook langs de A10.*

Reactie

De vastgestelde voorkeursbeslissing (Structuurvisie Zuidasdok, augustus 2012) is het uitgangspunt voor het project Zuidasdok. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat er twee rijstroken bijkomen. Andere varianten zijn niet meer aan de orde. Dit geldt dan ook als uitgangspunt voor het MER en daarmee voor de verschillende onderzoeken.

In relatie tot de situatie ter hoogte van Amstelglorie wordt onderzocht of het mogelijk is om een variant met een talud, dus zonder damwand, te realiseren. Voor zover de genoemde groenstrook (mogelijk) wordt aangetast, heeft het ecologisch onderzoek hier mede betrekking op.

- b. Wij vragen om inzicht te geven in voorziene compenserende en mitigerende effecten ter plaatse van Amstelglorie, zoals geluidschermen en de effecten hiervan op het gebied van luchtkwaliteit en geluid.*

Reactie

De A10 wordt uitgebreid richting Amstelglorie op dezelfde hoogtepeil als de huidige A10. Hierbij wordt ernaar gestreefd dat de overgang van Amstelglorie naar snelweg middels een talud plaatsvindt. De hoogte van dit talud is circa vijf meter. Ter hoogte van Amstelglorie worden geen extra geluidschermen of dijklichamen op dit talud voorzien. Eventuele maatregelen zullen in de vorm van andere oplossingen worden overwogen.

- c. Welke maatregelen worden genomen ter beperking van de overlast bij de uitvoering, gezien het feit dat van maart tot november tuinders ook op het park overnachten?*

Reactie

Een van de uitgangspunten van het project Zuidasdok is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. In deze fase van het project is het nog niet mogelijk om concrete maatregelen aan te geven. Dit aspect zal worden onderzocht en in het MER worden meegenomen. Tevens vindt in dit verband overleg plaats met alle betrokken partijen, waaronder ook Amstelglorie en het stadsdeel Oost.

Mede op basis van de uitkomsten van onderzoek en overleg kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om zodoende de bouwoverlast te beperken.

- d. Wij verwijzen naar onze bezwaren, ingediend naar aanleiding van de structuurvisie en Plan-MER Zuidasdok, in het licht van de recreatieve en ecologische functie van Amstelglorie.*

Reactie

Bij de nadere detaillering van het ontwerp voor de A10 en de milieustudies die parallel hieraan worden uitgevoerd en die zijn weerslag krijgen in het MER, zullen de effecten van het plan mede worden bekeken in relatie tot Amstelglorie. Dit park maakt onderdeel uit van het studiegebied. De groene en recreatieve

functie die dit gebied vervult, zal hierbij ook in ogenschouw worden genomen. Hierbij zal worden ingezoomd op aspecten als lucht, geluid en ecologie.

e. Duidelijkheid omtrent de exacte begrenzing van het project, specifiek ter plaatse van Amstelglorie, is gewenst.

Reactie

Evenals in de fase van de Structuurvisie Zuidasdok is het op dit moment nog niet mogelijk om een exacte begrenzing van het project aan te geven. Deze is mede afhankelijk van de uitkomsten van diverse onderzoeken, uit te voeren ter voorbereiding van de gewenste ontwerpdetailering. Een meer exacte begrenzing wordt vastgelegd in het tracébesluit en het bestemmingsplan, hoewel ook hier nog sprake kan zijn van enige flexibiliteit.

Zienswijze 18

a. Milieu, vervoerswaarde en stedenbouwkundige effecten van het Zuidasdok hangen sterk samen met de Noord/Zuidlijn en hebben samen zeer grote effecten op de stad en metropoolregio.

Reactie

Geheel in lijn met de aangegeven samenhang met onder meer de Noord/Zuidlijn wordt het project in zijn context (waaronder ook begrepen de Noord/Zuidlijn) beoordeeld op zijn milieueffecten.

b. De Noord/Zuidlijn heeft alleen bestaansrecht bij het verlengen hiervan. Daarmee is bij de huidige plannen voor het Zuidasdok onvoldoende rekening gehouden, gezien het afbreken van de Amstelveen Metroboog.

Reactie

In relatie tot deze zienswijze en de navolgende zienswijzen onder c tot en met g geldt dat met de realisatie van het Zuidasdok de omstandigheden worden gecreëerd om te komen tot een optimaal functionerend netwerk van openbaarvervoer, maar dat in het kader van dit project niet wordt besloten op welke wijze de verschillende openbaarvervoerlijnen worden gerealiseerd. Het project Zuidasdok is dan ook niet het kader waarbinnen besluitvorming over de Noord/Zuidlijn aan de orde is. Het besluit van de Stadsregio Amsterdam, inhoudende dat de Noord/Zuidlijn niet wordt doorgetrokken richting Amstelveen is voor het project Zuidasdok een gegeven.

Een eventuele doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen of Schiphol wordt door het project Zuidasdok niet onmogelijk gemaakt.

c. Doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Buitenveldert en Amstelveen genereert een hogere vervoerswaarden en betere milieueffecten voor zowel het Zuidasdok alsook de Noord/Zuidlijn.

Reactie

De Stadsregio is verantwoordelijk voor de lijnvoering van het openbaar vervoer. Dit is voor het project Zuidasdok een gegeven.

d. De hoogwaardige tramverbinding is qua effecten overgewaardeerd en onvoldoende geanalyseerd.

Reactie

De keuze van de hoogwaardige tramverbinding is geen onderdeel van het project ZuidasDok. Dit is de verantwoordelijkheid van Stadsregio Amsterdam.

e. Zonder de Noord/Zuidlijn als metro (regio)lijn heeft het Zuidasdok negatieve milieueffecten.

Reactie

De voorkeursbeslissing zoals vastgelegd in de Structuurvisie is het uitgangspunt voor het nu op te stellen MER. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn is niet meegenomen in de voorkeursbeslissing. Dit wordt daarom niet in het MER meegenomen.

f. Voor de Noord/Zuidlijn en het Zuidasdok geldt de OEI-richtlijn.

Reactie

In de Verkenningsfase is nut en noodzaak van het project Zuidasdok aangetoond met o.a. een maatschappelijke kosten-baten analyse. Deze is opgesteld volgens de zogenoemde OEI-richtlijn.

g. Voor de hoogwaardige tramverbinding zijn onvoldoende en elkaar tegensprekende alternatieven uitgevoerd. Evenzo met betrekking tot de milieueffecten en kosten/batenanalyse.

Reactie

De keuze voor een hoogwaardige tramverbinding richting Amstelveen maakt geen onderdeel uit van de projectscope van het Zuidasdok. Voor zover er effecten zijn die samenhangen met het Dok worden deze meegenomen in het MER.

h. Vastgoedbelangen van ProRail en Zuidas wegen te zwaar in verhouding tot de vervoerswaarde en de belangen van grootstedelijke ontwikkeling.

Reactie

Als met deze zienswijze wordt bedoeld dat de vervoerswaarde van de verschillende vervoersmodaliteiten onvoldoende zou zijn en de grootstedelijke belangen niet gebaat zouden zijn bij het project Zuidasdok, zijn hiervoor geen argumenten aangevoerd. Ook voor het overige wordt dit punt niet herkend.

i. De buslus op de Strawinskylaan is een voorbeeld van een onnodig uitdijend stationsgebied.

Reactie

Door de buslus (en de bufferplaats voor bussen) op de Strawinskylaan te situeren kunnen de bussen na haltering vlak bij het station doorrijden en blijft meer ruimte direct grenzend aan het station beschikbaar voor andere functies die in de directe nabijheid van het station gewenst zijn.

j. De ROA is onvoldoende geïntegreerd in het planproces. Bijvoorbeeld bij de kostencalculaties voor de HTV (meerdere keren 200 mln, uiteindelijk 800 mln) en een fiets/autobruggen in het Beethovenkavel die een lichtvoetige Fountainoy patroon krijgen, terwijl bij een viaduct voor de HTV alleen betonkolossale schrikbeelden gesuggereerd werden.

Reactie

De vormgeving van de hoogwaardige tramverbinding valt buiten de scope van het project Zuidasdok.

De Stadsregio is betrokken als opdrachtgever bij het project Zuidasdok.

k. Bij de Zuidas is sprake van te weinig continuïteit in de stedenbouwkundige visie, nodig voor het aanhalen van Berlage aan van Eesteren en Amstel- aan Schinkelscheg.

Reactie

De principes zoals vastgelegd in de Visie Zuidas zijn ongewijzigd. Het Ambitiedocument Zuidasdok beschrijft onder meer de inpassing van het Dok binnen de stedenbouwkundige visie van de Zuidas. Daarnaast is juist veel aandacht geschonken aan inpassing van de infrastructuur in de omgeving en het realiseren van verbindingen met de groene scheggen.

Zienswijze 19

Kwaliteit van wonen in de buurt meenemen.

Reactie

Een van de vier hoofddoelstellingen van het project Zuidasdok is duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit wordt in de praktijk gebracht door het deels ondertunnelen van de A10 en het realiseren van geluidsmaatregelen. De onderzoeken die onder meer in het kader van het op te stellen MER worden uitgevoerd zijn bouwstenen voor de verdere vormgeving van deze hoofddoelstelling.

Zienswijze 20

a. Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de directe omgeving, meer in het bijzonder voor het tennispark Jaagpad? Welke maatregelen worden genomen om luchtvervuiling te voorkomen, zowel tijdens de aanleg als na de oplevering?

Reactie

De effecten van Zuidasdok op de luchtkwaliteit worden inzichtelijk gemaakt in het milieueffectrapport. Dit geldt ook voor de omgeving van het tennispark Jaagpad.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een plan om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover, opdat zal worden voldaan aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

b. Wat zijn de gevolgen voor het geluidsniveau op 10, 30 en 100 meter van de rand van de snelweg? Welke maatregelen worden genomen om geluidhinder te voorkomen, zowel tijdens de aanleg als na de oplevering?

Reactie

De mogelijke gevolgen op het gebied van geluidhinder zijn in het Plan-MER, opgesteld in het kader van de inmiddels vastgestelde Structuurvisie Zuidasdok, globaal onderzocht. In het nu op te stellen MER zal meer gedetailleerd en uitgebreid over de mogelijke geluidhinder worden gerapporteerd. Daarbij zal ook worden onderzocht welke maatregelen welke effecten hebben om op basis daarvan kaders vast te kunnen stellen voor zowel de uitvoering als de eindsituatie.

In het kader van de Wet milieubeheer zijn sportparken echter niet geluidsgevoelig.

c. Hoeveel overlast veroorzaakt de aanleg van de verbreding ter hoogte van het tennispark Jaagpad en hoe lang duurt deze periode?

Reactie

De overlast door de bouw ter hoogte van het tennispark is nu nog niet goed in te schatten, net zo min als de duur van de werkzaamheden. Een van de uitgangspunten is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken.

Volgens de huidige planning start de aannemer eind 2016 met de voorbereidingen van de werkzaamheden. Nadere informatie zal door de projectorganisatie worden doorgegeven aan betrokkenen via de inmiddels gangbare communicatielijnen.

d. Kunnen de werkzaamheden geconcentreerd worden tijdens de wintermaanden, wanneer het tennispark is gesloten?

Reactie

Gezien de omvang van het project, alsmede de financiële gevolgen van eventuele stagnaties, met name tijdens de uitvoering, is niet op voorhand toe te zeggen dat rekening kan worden gehouden met de openingsperiodes van het tennispark. Vanuit de projectorganisatie zal contact worden gehouden met betrokkenen om zo mogelijk de hinder te beperken.

e. Graag willen wij persoonlijk worden geïnformeerd over de voortgang van de plannen. Mochten de plannen gevolg hebben voor de capaciteit van het tennispark (minder banen), dan willen wij daarover minstens twee jaar tevoren worden geïnformeerd en willen wij inspraak over de manier waarop dit wordt vormgegeven.

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet, of ad hoc en zo tijdig mogelijk als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven.

Zienswijze 21

a. Zienswijzen naar aanleiding van de ontwerp Structuurvisie en Plan-m.e.r. dienen hier als ingelast te worden beschouwd.

Reactie

In het op te stellen MER zal aandacht zijn voor bestaande functies zoals het gebouw "De Zuidcirkel". De consequenties die het project heeft op het gebied van (onder meer) externe veiligheid, lucht en geluid zullen in beeld worden gebracht. Hierbij zal ook worden bekeken in hoeverre er mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om onaanvaardbare (milieu) consequenties te voorkomen.

b. Alle Units binnen De Zuidcirkel hebben nu nog ruimte en uitzicht rondom. Onder meer op een groenstrook langs de A10. Dit zal met de realisatie van het Zuidasdok verdwijnen.

Reactie

Door de verbreding van de A10 ter plaatse van het gebouw De Zuidcirkel zal de groenstrook daar inderdaad in omvang afnemen. De mate waarin dit gebeurt is afhankelijk van optimalisaties in het ontwerp waarover in 2014 meer bekend zal zijn.

c. Geveesd wordt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidhinder, hetgeen nadelig is voor de kwaliteit van gezondheid voor de gebruikers. Mede gezien de relatief langdurige aanwezigheid van gebruikers is een gezonde leef- en werkomgeving van groot belang.

Reactie

Kantoren zijn wettelijk geen geluidsgevoelige bestemmingen, maar het beleid is dat daarvoor wel een belangenafweging wordt gemaakt. De effecten van het project zullen in dit verband worden onderzocht.

d. Geveesd wordt dat de lichtinval van het pand Zuidcirkel enorm zal verminderen, hetgeen de leefbaarheid van het gebouw zal beperken.

Reactie

Afhankelijk van de ontwerpoptimalisatie (zie antwoord op vraag a) komt de A10 dichters langs het gebouw De Zuidcirkel te lopen en zal sprake zijn van een mogelijk gevolg voor de lichtinval. In 2014 is het ontwerp dusdanig uitgewerkt dat de effecten in beeld zijn gebracht en de consequenties kunnen worden bepaald.

e. Als de rijvlakken van een druk snelwegknooppunt zo dichtbij komen zal het risico en de schade aanzienlijk toenemen.

Reactie

Op basis van de uit te voeren onderzoeken zal duidelijk moeten worden wat, na de hierboven benoemde optimalisaties, de gevolgen zijn op, onder meer, het gebied van risico en schade.

f. De vraag is of De Zuidcirkel vanuit bouwtechnisch oogpunt nog wel zou voldoen aan de eisen, nu deze zo dicht aan een snelweg komt te liggen.

Reactie

Gezien de korte afstand tussen de rijweg en het pand de Zuidcirkel zal ook dit aspect nader worden onderzocht.

g. Meer verharding betekent in de regel meer wateroverlast. Zeker omdat het gebouw nu al in een kom staat met een relatief hoge waterstand

Reactie

Het project Zuidasdok zal moeten voldoen aan de eisen van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht. Zo schrijft het Waterschap voor dat er extra waterberging moet worden aangelegd als er verharding wordt toegevoegd. Ook mag het plan de huidige grondwaterstanden niet verslechteren (niet stijgen en niet dalen).

h. De bereikbaarheid van het Schinkelterrein is mogelijk in het geding.

Reactie

Het streven bij het project is dat bestaande functies zoals de bereikbaarheid van naastgelegen bestemmingen gehandhaafd blijven.

Niet duidelijk is in deze context waarom de bereikbaarheid van het Schinkelterrein in het geding is. De ontsluiting van het terrein loopt immers via de zijde tegenover de A10.

i. Wat zijn de gevolgen van de (hei)werkzaamheden met betrekking tot onder andere geluid en trillingen? (o.a. schade aan gebouwen)

Reactie

In de planuitwerkingsfase worden risicovolle en gevoelige objecten onderzocht. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken kunnen mogelijke gevolgen in kaart worden gebracht en worden zo nodig randvoorwaarden meegegeven voor de bouwfase en de gebruiksfase.

j. Naar aanleiding van de Plan-m.e.r. is toegezegd dat op perceel-, gebouw- en gevelniveau alle mogelijke alternatieven en mitigerende maatregelen worden onderzocht en afgewogen.

Reactie

In het MER worden onderzoeken gedaan op het gebied van geluidsbelasting, en andere milieueffecten. Afhankelijk van de bestemming van het gebied zullen de mogelijke mitigerende maatregelen worden afgewogen. Concrete voorstellen voor alternatieven kunnen worden besproken met de projectorganisatie.

k. Het verkopen van een unit in het gebouw is nu al niet mogelijk, investeren in een unit geen optie, en het maken van strategische keuzes zeer moeilijk. De Vereniging wenst zeer nauw, ook buiten de formele procedures om, betrokken te worden bij het verdere proces.

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet,

of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 22

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. 21.

Zienswijze 22b

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. 21.

Zienswijze 23

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. 21.

Zienswijze 24

*a. Uit de prognoses voor auto en openbaar vervoer blijkt dat er geen integraal model beschikbaar is. Door expert judgement worden deze naar elkaar toe gemasseerd.
Het Amsterdamse GenMod is sterk verouderd en de prognoses voor de trein blijken te hoog geschat.
Aanbevolen wordt een integraal model te gebruiken.*

Reactie

Er is geen integraal verkeersmodel voor zowel de rijksweg (A10) alsook voor het onderliggende wegennet en de verschillende andere vervoersmodaliteiten zoals trein, metro, tram en bus. Daarom wordt gebruikt gemaakt van een aantal verkeers- en vervoersmodellen die op basis van recente verkeerstellingen worden geverifieerd.

Treinprognoses worden verkregen door gebruik te maken van de meest actuele versie van het programma De Kast. Het verkeersmodel Genmod (versie 2011) wordt ingezet voor het prognosticeren van de vervoersvraag metro, tram en bus.

Het Amsterdamse Genmod-verkeersmodel heeft zijn waarde inmiddels ruimschoots bewezen. De uitkomsten van het Genmod staan dan ook niet ter discussie. De uitgangspunten van het Genmod die voor periodieke actualisatie in aanmerking komen zijn recent opnieuw vastgesteld. Dat het model niet is toegespitst op alle mogelijke verkeersonderzoeken, is in de context van de nu aan de orde zijnde onderzoeken voor het project Zuidasdok geen probleem omdat de voor dit project benodigde onderzoeken wel kunnen worden uitgevoerd.

Tot slot moet worden opgemerkt dat daar waar sprake is van expert judgement het niet gaat om een 'black box', maar om een zorgvuldig proces waarbij de gegevens en uitkomsten goed onderbouwd worden gedocumenteerd, bijvoorbeeld in het MER.

b. Werk de variant waarbij het Zuidasdok niet doorgaat op een reële manier uit. Hoe wordt de Amstelveenlijn vorm gegeven.

Reactie

In het MER wordt het voorkeursalternatief zoals vastgelegd in de voorkeursbeslissing vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie aangevuld met de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt, conform de besluitvorming hieromtrent, de Amstelveenlijn als een hoogwaardige tramver-

binding opgenomen. Bij de referentievariant is het uitgangspunt immers dat het project niet doorgaat, maar dat laat autonome ontwikkelingen onverlet.

c. In bijlage 1, tabel 2 van het Plan-MER staat de situatie 2030 maximaal, met een HOV met Amstelveen. Waarom staat dit niet in tabel 8.10 van hoofdstuk 8.4.2.1?

Reactie

In hoofdstuk 8.4.2.1 van het Plan-MER staat geen tabel 8.10.. Voor zover bedoeld wordt op de betreffende tabel 8.10 kan worden gesteld dat deze een juist beeld geeft van de betreffende feiten.

d. Met betrekking tot bus en tram zijn geen plannen vastgesteld, maar deze zijn wel in het MER opgenomen. Dit is verwarrend en oneigenlijk.

Reactie

Kernopgave voor het Zuidasdok is het faciliteren van een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Besluitvorming over de lijnvoering of andere aspecten van de verschillende vervoersmodaliteiten valt buiten de scope van het project. Het project kan echter niet los worden gezien van zijn omgeving. Zeker niet voor wat betreft de verschillende vormen van openbaarvervoer.

e. In het project-MER veel meer aandacht besteden aan fasering en overlast van tijdelijke situaties voor de bereikbaarheid en het milieu van de Zuidas zelf en de bereikbaarheid van Amstelveen en de Zuidlob van Amsterdam, en de besluitvorming hierover.

Reactie

In het MER zal, overeenkomstig de in de zienswijze omschreven wens, aandacht worden geschonken aan de fasering en overlast (inclusief de milieueffecten) van tijdelijke situaties. Dit betreft tevens de doorstroming van het stedelijk wegennet. Uitwerking en besluitvorming vinden plaats in het kader van het vast te stellen tracébesluit en bestemmingsplan.

*f. De Noord/Zuidlijn doortrekken richting VU/Amstelveen niet onmogelijk maken. (Toegezegd bij de besluitvorming over de Zuidas.)
Daarbij toe te voegen dat de inrichting van het station niet mag leiden tot substantiële meerkosten.*

Reactie

Bij de uitvoering van het voorkeursalternatief Zuidasdok wordt, met het oog op het openhouden van één van de lange termijnperspectieven uit de Structuurvisie Zuidasdok, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn fysiek niet onmogelijk of onnodig duur gemaakt.

g. Meer aandacht voor de oplossing van onveiligheid van de oversteek Parnassusweg en de De Boelelaan / Buitenvelderstelaan.

Reactie

In het MER zal ook de loopstroom van station richting VU worden beschouwd. De komende fase zal door middel van loopstroomonderzoek onderzocht worden op welke wijze de grootste loopstromen vanuit het station (bijvoorbeeld naar de VU) het beste gefaciliteerd kunnen worden.

h. Graag wordt ik op de hoogte gehouden van de verdere stappen in het planproces, onder andere door berichtgeving over het definitieve Advies Reikwijdte en Detailniveau.

Reactie

U ontvangt informatie over het planproces en de momenten en wijze waarop inspraak mogelijk is.

Zienswijze 25

De zienswijze bestaat uit een eigen studie met alternatief voor het Zuidasdok die is bijgevoegd.

Reactie

Onder dankzegging voor het werk dat is uitgevoerd om te komen tot de ingediende visie moet worden opgemerkt dat de betreffende studie is ingediend op het moment dat de voorkeursbeslissing (Structuurvisie Zuidasdok 9 juli 2012) reeds is vastgesteld.

In de nu aan de orde zijnde planuitwerkingsfase staan de verdere trechtering van het ontwerp en de bijbehorende onderzoeken centraal. Tijdens deze planuitwerkingsfase worden niet opnieuw andere alternatieven in aanmerking genomen.

Zienswijze 26

a. Aandacht voor de constructieve veiligheid van het ING House tijdens en na de bouw van het Zuidasdok.

Reactie

Gezien de nabijheid van het ING House ten opzichte van de A10 hebben alle relevante aspecten hiervan de volle aandacht. Er vindt onderzoek plaats naar de effecten van bouwwerkzaamheden op de belendende percelen. Middels de methode van Geotechnisch Risico Management worden risico's voor belendende percelen geminimaliseerd.

In de planuitwerkingsfase worden alle risicovolle en gevoelige objecten onderzocht, en zo nodig worden randvoorwaarden meegegeven voor de bouwfase en gebruiksfase.

b. Aandacht voor de ruimtelijke afstemming met het ING House, nu dit is geënt op de huidige omgeving.

Reactie

Er is aandacht voor de ruimtelijke inpassing van de A10 in de omgeving. In dit kader wordt ook de situatie van het ING House in beeld gebracht, inclusief de inpassing van de HOV-busbaan ter plaatse.

c. Aandacht voor alle milieuaspecten, waaronder mede begrepen het effect op het luchtbehandelingssysteem van het ING House en het schoonhouden van (de glazen gevel van) het ING House. Dit met name gezien het feit dat ING House zeer nabij ligt.

Reactie

Milieueffecten waaronder luchtkwaliteit en in het bijzonder fijnstof worden in beeld gebracht in het kader van de project-MER. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken worden, na weging van alle belangen, zo nodig randvoorwaarden gesteld in het verdere proces.

d. Aandacht voor de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet, in het bijzonder op de S108 en S109.

Reactie

In de verkeers- en vervoersanalyse zal – als onderdeel van de onderzoeken, in het kader van het op te stellen MER, aandacht gegeven worden aan de doorstroming en verkeersafwikkeling op het hoofd- en stedelijk wegennet inclusief de toe- en afritten S108 en S109.

e. Aandacht voor de bereikbaarheid tijdens de bouw en onacceptabele bouwhinder, met name de wijze waarop dit kan worden geborgd.

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren.

Het streven is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving te beperken.

Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken.

f. Wij vragen om continuering van het ingezette overleg, waarbij wij afzonderlijk op de hoogte worden gehouden van de verdere processtappen.

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet, of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 27

a. Wat zijn de gevolgen van heien (in het water) ten aanzien van de waterkwaliteit, bodem en woonboten?

Reactie

In het project-MER zal aandacht worden besteed aan de mogelijke gevolgen voor het milieu en de omgeving tijdens de bouwfase. Daarbij worden de bouwactiviteiten ook gerelateerd aan de omgeving. Evenzo is de waterkwaliteit een punt van aandacht.

b. Wat is het effect met betrekking tot geluid en fijnstof?

Reactie

Het eerder opgestelde Plan-MER voor het Zuidasdok-project geeft een globaal inzicht in de gevolgen van het project. In dit stadium van de planvorming zijn nog geen gedetailleerde gegevens beschikbaar.

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof en in verband daarmee te treffen maatregelen, in beeld worden gebracht. Vervolgens zullen de noodzakelijke maatregelen ter mitigatie worden getroffen.

c. Onderzoek walkant dient te worden meegenomen.

Reactie

Voor zover het project Zuidasdok mogelijk invloed heeft op de walkant zal dit worden meegenomen in de onderzoeken.

d. Aandacht voor de kwaliteit van het leefklimaat en welzijn van woongebied Nieuwe Meer / IJsbaanpad / Jachthavenweg.

Reactie

Een van de hoofddoelstellingen van het project Zuidasdok is de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De onderzoeken die onder meer in het kader van het op te stellen MER worden uitgevoerd zijn bouwstenen voor de verdere vormgeving van deze hoofddoelstelling.

e. Aandacht voor bouwoverlast.

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren. Het streven is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken.

Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken.

f. Aandacht voor de waardevermindering van woonboten

Reactie

Eventuele nadeelcompensatie en planschade zijn pas aan de orde in een latere planfase, vanaf de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan en als er meer 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.

Om de communicatie met betrokkenen optimaal te faciliteren is het streven er op gericht om één loket in te stellen waar men terecht kan voor alle vragen over de Zuidas, dus ook over schadeclaims.

Zienswijze 28

a. De toename van het autoverkeer in het plangebied en daarbuiten moet worden meegenomen. (Stelling dat de uitgangspunten van de verkeersstudie verkeerd zijn.)

Reactie

Bij de verkeersmodellering wordt gebruik gemaakt van verkeers- en vervoersmodellen die zijn goedgekeurd door de officiële instanties. Deze modellen laten op basis van groeiscenario's de situatie zien. Als zichtjaar wordt 2030 aangehouden.

b. Aandacht voor de toename van fijnstof en het opvangen hiervan bij de uiteinden van de tunnelmonden.

Reactie

De luchtkwaliteit is een van de onderwerpen die onderzocht zal worden en in het MER wordt meegenomen. Een mogelijke maatregel ter verbetering van de luchtkwaliteit in de vorm van filtering van de lucht bij de tunnelmonden wordt in het MER niet meegenomen. Het betreft een zeer dure maatregel waarbij ook nog eens sprake is van een zodanig hoog energieverbruik van een dergelijke installatie dat het rendement hierdoor sterk onder druk staat.

c. Beperk de snelheden op de A10.

Reactie

De maximum snelheden op de A10 sluiten aan bij gebruikelijke uitgangspunten voor stedelijke ringwegen. Concreet betekent dit dat voor de doorgaande rijbanen een maximumsnelheid van 100 km/u wordt gehandhaafd en voor de parallelstructuur een maximumsnelheid zal gelden van 80 km/u.

d. Graag voor aanvang van de uitvoering van het project een overeenkomst met betrekking tot het openbaarvervoermanagement afsluiten met alle huidige en toekomstige vestigingen en bewoners. En deze ook handhaven.

Reactie

Het afsluiten van overeenkomsten over het openbaarvervoermanagement is voorsnog niet aan de orde. Wel is het de intentie om afspraken te maken over openbaar vervoer waarbij ook afgestemd wordt met de relevante stakeholders. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de toekomstige mobiliteitsmanager van de Zuidas.

e. Pleidooi voor het volledig integraal meenemen van het tramnet rond Zuidasdok (naar Amstelveen, Buitenveldert en Zuid), rails op gehele Parnassusweg, verlenging lijn 4 naar Buitenveldert en Amsterdamse Bos. Hierdoor kan het tramnet worden geoptimaliseerd. Dat scheelt veel exploitatiekosten.

Reactie

Kernopgave voor het Zuidasdok is het faciliteren van een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Besluitvorming over de lijnvoering of andere aspecten van de verschillende vervoersmodaliteiten valt buiten de scope van het project. Het project kan echter niet los worden gezien van zijn omgeving. Zeker niet voor wat betreft de verschillende vormen van openbaarvervoer.

De Stadsregio heeft een studie gedaan naar de gewenste ontwikkeling van het bus- en tramnetwerk naar station Amsterdam Zuid. Hierin is de verbinding op de gehele Parnassusweg opgenomen. Zuidasdok is in overleg met de Stadsregio Amsterdam om te bepalen hoe alle toekomstige OV-infrastructuur optimaal in Zuidasdok kan worden ingepast.

f. Voor het niet ondertunnelen van de De Boelelaan worden drogredekenen gebruikt. Door ondertunnelling zou ruimte worden gemaakt voor de openbaarvervoerdorstrooming.

Reactie

Het al dan niet ondertunnelen van de De Boelelaan maakt geen onderdeel uit van het project Zuidasdok. Gemeente Amsterdam en stadsregio Amsterdam zullen hier een afweging in maken in het kader van de ontwikkeling van de flanken Zuidas en het project Amstelveenlijn.

g. In Amstelveen worden drie autotunnels aangelegd ten laste van het budget voor openbaar vervoer.

Reactie

De betreffende ontwikkeling valt buiten de scope van het Zuidasdok-project.

h. Het verlengen van de perrons voor alle openbaarvervoersmodaliteiten over de Parnassusweg zorgt voor een conflictvrije passage.

Reactie

De komende fase zal door middel van loopstroomonderzoek onderzocht worden op welke wijze de grootste loopstromen vanuit het station (bijvoorbeeld naar VU) het beste gefaciliteerd kunnen worden. Nu is al duidelijk dat het verlengen van de perrons over de Parnassusweg technisch en financieel zeer moeilijk is.

i. De (nieuwe) looplijnen (olifantenpaden) naar onder andere de VU beter faciliteren.

Reactie

De komende fase zal door middel van loopstroomonderzoek onderzocht worden op welke wijze de grootste loopstromen vanuit het station (bijvoorbeeld naar VU) het beste gefaciliteerd kunnen worden.

j. Ook de looplijnen naar het oosten via de perrons (uitgangen Beethovenstraat) dienen overdekt te worden vanwege de kwaliteit van het voor- en natransport.

Reactie

Er is geen uitgang van het station voorzien aan de Beethovenstraat.

k. De Parnassusweg kan worden afgesloten voor autoverkeer.

Reactie

Uitgangspunt voor het project is het handhaven van de bestaande functionaliteit. Afsluiten van de Parnassusweg zou – wegens de beperkte capaciteit van het stedelijk wegennet tot een verkeersinfarct kunnen leiden.

- l. Het nieuwe materieel voor de Amstelveenlijn dient ook elders op het Amsterdamse net te kunnen rijden. Geen uniek materieeltype. (Fyra-debacle)*

Reactie

De keuze van de oplossing voor de Amstelveenlijn is geen onderdeel van het project ZuidasDok. Deze keuze valt onder de verantwoordelijkheid van de stadsregio.

- j. Graag wil ik bij elke stap en besluitvorming Zuidas en Amstelveenlijn te worden betrokken.*

Reactie

U ontvangt informatie over het planproces Zuidasdok en de momenten en wijze waarop inspraak mogelijk is.

Zienswijze 29

- a. Verwijzing naar zienswijze naar aanleiding van de Structuurvisie.*

Reactie

Wij verwijzen naar de in de Nota van Beantwoording opgenomen reactie op uw zienswijze op de structuurvisie.

- b. Zo min mogelijk hinder van verkeer en parkeerders, geluid, stof en vervuiling. Bouwactiviteiten dienen op daguren te worden geconcentreerd.*

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren.

Een van de uitgangspunten is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht.

Mede op basis daarvan kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken. Op dit moment is het nog niet mogelijk om concrete toezeggingen te doen ten aanzien van maatregelen of op te leggen beperkingen.

- c. Waterhuishouding met name in de Irene buurt nauwkeurig bestuderen en stijging grondwaterpeil, gezien de bestaande problematiek voorkomen.*

Reactie

De projectorganisatie is bekend met de benodigde zorgvuldigheid aangaande het grondwaterpeil in met name de Prinses Irenebuurt. Via berekeningen en, tijdens de uitvoering, via het grondwatermeetnet worden de effecten op het grondwater nauwkeurig bepaald en bewaakt. Conform de eisen van het Waterschap Amstel Gooi en Vecht mag de grondwaterstand niet verslechteren (niet stijgen en niet dalen).

- d. Vervanging groen tenminste één op één.*

Reactie

Uitgangspunt voor Zuidasdok is het ontwikkelen van een knooppunt van openbaarvervoer in een kwalitatief hoogstaande omgeving. Groenvoorzieningen worden hierbij ingezet als een bouwsteen voor kwaliteit.

De Bomenverordening geeft aan op welke wijze de kap van bomen, voor zover nodig voor de realisatie van een project, moet worden gecompenseerd. In eerst instantie wordt bekeken in hoeverre de herplant van bomen op dezelfde locatie mogelijk is. Het Ambitiedocument Zuidasdok beschrijft in hoofdlijnen de wijze waarop hier invulling aan kan worden geven. Bij dit project is het niet realistisch om de volledige groen-

compensatie binnen het plangebied te realiseren. Conform de Bomenverordening wordt daarom bekeken of directe compensatie elders in Amsterdam (elders in de Zuidas) mogelijk is. Als ook dit geen reële optie is zal een bedrag in een compensatiefonds worden gestort, gelijk aan de taxatiewaarde van de betreffende bomen. Bij het bepalen van de taxatiewaarde is onder meer de leeftijd van de boom medebepalend voor de waarde. De gelden van het compensatiefonds worden ingezet om op een later moment groenvoorzieningen binnen de gemeente te realiseren.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de gevolgen voor de ecologische waarden en gebruikswaarden van het bestaande groen in en rondom het plangebied.

e. Wij willen graag bij vervolgstappen worden betrokken.

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is onlangs met uw vereniging contact gelegd om met u nadere afspraken te maken over de samenwerking. Het voorstel is op reguliere basis contact te onderhouden, of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 30

a. Wij vrezen de gevolgen van het project met betrekking tot de (grond)waterhuishouding in de omgeving.

Reactie

Via berekeningen en, tijdens de uitvoering, via het grondwatermeetnet worden de effecten op het grondwater nauwkeurig bepaald en bewaakt. Conform de eisen van het Waterschap Amstel. Gooi en Vecht mag de grondwaterstand niet verslechteren (niet stijgen en niet dalen).

b. Er dient secuur onderzoek te worden gedaan naar de gevolgen van het graven van de tunnel voor de stabiliteit van de bodem in de directe omgeving.

Reactie

De bodemgesteldheid en de mogelijke gevolgen van het Zuidasdok-project voor de bodem en de gebouwen in de omgeving wordt meegenomen in de onderzoeken in de komende fase.

c. Er moet duidelijkheid worden verkregen over de veiligheid in en in de omgeving van de tunnel in het geval van een calamiteit in de tunnel.

Reactie

De tunnelveiligheid wordt conform de wettelijke standaarden onderzocht en in beeld gebracht. Ook voor de overige onderdelen van het project geldt dat de veiligheid in het geval van een incident (al dan niet in de tunnel) wordt onderzocht, zowel ten aanzien van de bouwkundige aspecten alsook ten aanzien van de installaties en de organisatie.

d. De akoestische effecten van de op- en afritten, bus- en tramhaltes en het treinstation moet in kaart worden gebracht.

Reactie

De mogelijke gevolgen op het gebied van geluidhinder zijn in het Plan-MER, opgesteld in het kader van de inmiddels vastgestelde Structuurvisie Zuidasdok, globaal onderzocht. In het nu op te stellen MER zal meer gedetailleerd en uitgebreid over de mogelijke geluidhinder worden gerapporteerd. Daarbij zal ook worden onderzocht welke maatregelen welke effecten hebben om op basis daarvan kaders vast te kunnen stellen voor zowel de uitvoering als de eindsituatie.

e. De gevolgen voor de luchtkwaliteit, met name bij de busstations met veel stationair draaiende bussen en de tunnelmonden moet worden onderzocht.

Reactie

Ook luchtkwaliteit is een onderwerp van onderzoek in het op te stellen MER. Locaties met een specifieke invulling zullen hierbij bijzondere aandacht krijgen.

f. Ook onderzoek met betrekking tot flora en fauna, archeologie, bodemkwaliteit en windhinder.

Reactie

Deze milieuaspecten worden inderdaad in het MER worden meegenomen.

g. Aangeven welke situatie als autonoom programma zal worden aangemerkt.

Reactie

De autonome ontwikkeling zoals deze in het MER wordt opgenomen is de geprognosticeerde ontwikkeling van het gebied zoals deze plaatsvindt zonder dat sprake is van realisatie van het project Zuidasdok. Daartoe wordt uitgegaan van de planologische ontwikkelmogelijkheden die de nu geldende bestemmingsplannen bieden. Bij de beoordeling worden tevens de ontwikkelingen betrokken die (op grond van onder meer de Visie Zuidas) op langere termijn worden voorzien.

h. Wij wijzen op de (sterk) verminderde verhuurbaarheid en derhalve forse schade tijdens de langdurige bouwperiode.

Reactie

Tijdens de bouwperiode zal zeker sprake zijn van overlast. Vanuit het project worden maatregelen overwogen en genomen om deze overlast te beperken. Eventuele nadeelcompensatie is pas aan de orde in een latere projectfase, als er meer bekend is over de werkzaamheden. Deze compensatie zal conform wettelijke regelingen worden uitgevoerd.

Om de communicatie met betrokkenen optimaal te faciliteren is het streven om één loket in te stellen waar men terecht kan voor alle vragen over de Zuidas, dus ook over schadeclaims.

i. Wij vragen u geen bouwwegen of in- en uitritten van het bouwverkeer nabij het Atrium te realiseren.

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren.

Een van de uitgangspunten is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook uitvoerig in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan worden kaders meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken. Op dit punt zijn op dit moment nog geen nadere toezeggingen te doen.

j. Wij vrezen de jarenlange hinder voor met name de bezoekers van het Atrium, als gevolg van stof, geluid en geur.

Reactie

Zie hierboven.

k. Het Atrium zal lange tijd en ook in de eindsituatie minder goed bereikbaar en zichtbaar zijn, met mogelijk aanzienlijke schade als gevolg.

Reactie

Zie hierboven.

l. Wij kunnen ons niet vinden in meerdere uitgangspunten van het Masterplan, zoals het situeren van een (grote) bushalte recht voor het Atriumgebouw. Dit vanwege de te verwachten geluid- en geurhinder. Een onderbouwing van deze situering ontbreekt.

Reactie

Bij de planvorming en het ontwerp van Zuidasdok wordt gewerkt van grof naar fijn. In de Structuurvisie is de Voorkeursbeslissing vastgelegd voor Zuidasdok. De Structuurvisie legt nog geen ontwerp vast en biedt nog ruimte om variaties in het ontwerp te onderzoeken. Binnen de kaders die voortkomen uit de Structuurvisie is onder meer het Ambitiedocument Zuidasdok opgesteld. In dit document wordt de ambitie ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit weergegeven. Ook het Ambitiedocument legt nog geen nadere randvoorwaarden vast.

In de huidige fase van het project worden onder meer het (ontwerp-) tracébesluit en het (ontwerp) bestemmingsplan opgesteld, waarin randvoorwaarden wel juridisch worden vastgelegd. Het MER biedt de milieutechnische onderbouwing van deze besluiten.

Daar waar, bijvoorbeeld in het Ambitiedocument Zuidasdok, variaties worden aangegeven die in een eerder stadium nog niet zijn onderzocht zullen deze, voor wat betreft mogelijke gevolgen op het gebied van milieu, in het MER worden onderzocht.

In het MER zullen de effecten van een variant waarbij de bus aan noordzijde van het Dok halteert nader worden onderzocht. Hierbij zullen onder meer milieueffecten als hinder en ruimtelijk kwaliteit worden beschouwd. Deze kunnen niet op voorhand als onaanvaardbaar worden beschouwd, met name gezien het feit dat in deze variant wordt uitgegaan van het halteren van bussen voor het station, waarna deze zullen doorrijden naar een bufferplaats aan de Strawinskylaan. Bovendien zijn bussen de laatste jaren veel schoner geworden waardoor geurhinder vrijwel niet meer bestaat en de verwachting is dat bussen in de toekomst ook stiller zullen worden.

m. Evenzo zijn wij tegen een grote bovengrondse fietsenstalling ter hoogte van het Atrium. Ook hierbij ontbreekt een onderbouwing van de locatiekeuze.

Reactie

Doel van het project is om fietsers vanuit alle windrichtingen de mogelijkheid te geven om snel en comfortabel hun fiets in de nabijheid van het station Amsterdam Zuid te parkeren. Voor de exacte verdeling van fietsparkeerplaatsen worden op dit moment nog verschillende varianten onderzocht.

n. Niet duidelijk is waarom ter hoogte van het Atrium geen winkels mogelijk worden gemaakt.

Reactie

In het huidige ontwerp is voorlopig uitgegaan van compensatie van het huidige aanbod aan commerciële voorzieningen. Een verruiming van de mogelijkheden voor detailhandel buiten het Zuidasdok (dus in de Flanken) kan worden besproken met de gemeente Amsterdam.

o. Een groot aantal van de parkeerplaatsen die noodzakelijkerwijs bij het Atrium horen zal ten behoeve van de uitvoering van het project moeten verdwijnen. Zolang nog geen duidelijkheid over vervanging bestaat zullen wij alle middelen aanwenden tegen de verwerving van de parkeerplaatsen.

Reactie

Het is de inzet vanuit het project om in overleg met Atrium tot afspraken te komen over de gevolgen van de realisatie van het Zuidasdok voor het Atrium.

Aangetekend moet worden dat er inmiddels een goed contact bestaat tussen adressant en de projectorganisatie Zuidasdok.

p. Verzoek tot inzicht in verwachte ontwikkelingen van nieuwe toplocatie Zuidas.

Reactie

De Visie Zuidas (niet te verwarren met de Structuurvisie Zuidasdok) dient als uitgangspunt voor het in beeld brengen van de verdere ontwikkeling van de Zuidas.. De Visie Zuidas is de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam.

Voor het geval behoefte bestaat aan een nadere oriëntering over de ontwikkelingen is het altijd mogelijk om hierover in gesprek te komen met de vertegenwoordigers van Zuidas(dok). De lopende contacten kunnen hiervoor worden aangewend.

q. Graag duidelijkheid over de diverse verkeerskundige aanpassingen (o.a. tram en bus) en de gevolgen voor de aanrijroutes voor het Atrium.

Reactie

De inrichting van de openbare ruimte waaronder de situering haltes openbaar vervoer wordt meegenomen in het MER in het kader van het loopstromenonderzoek.

In de MER-studie zullen de effecten van verschillende varianten (waaronder de locatie bus en tram) worden onderzocht. Hierbij zullen onder meer milieueffecten als hinder en ruimtelijk kwaliteit worden beschouwd.

r. Wij zijn benieuwd naar de gemeentelijke mobiliteitsvisie in relatie tot de leefbaarheid in de omgeving van de Zuidas.

Reactie

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Specifiek voor Zuidasdok is het onderzoek naar een goed functionerend stedelijk wegennet en fietsnetwerk (inclusief fietsparkeervoorzieningen) en onderzoek naar de inpassing van de openbaarvervoerterminal, tevens onderdeel van het MER.

s. Graag worden wij op de hoogte gehouden van alle relevante ontwikkelingen.

Reactie

Het omgevingsteam van Zuidasdok zal contact met uw organisatie leggen om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet, of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 31

a. Graag worden wij op de hoogte gebracht van het definitieve Advies Reikwijdte en Detailniveau en de verder stappen in het planproces middels voorlichtingsavonden en formele wettelijke mogelijkheden.

Reactie

Rover is en wordt als belanghebbende organisatie uitgenodigd voor formele en informele momenten in het planuitwerkingsproces. Dit zal zo worden gecontinueerd.

b. In het Plan-MER wordt voorbij gegaan aan het negatieve effect door afkoppeling tram 51 van het metronet. Hierdoor wordt een enorme golf overstapbewegingen geïntroduceerd.

Reactie

De keuze om lijn 51 niet als onderdeel van het metronet te handhaven is een keuze van het project Amstelveenlijn, en is voor het project Zuidasdok een gegeven dat als zodanig wordt meegenomen in de onderzoeken.

c. Geef in de MER een score aan de kwaliteit van het OV-netwerk waarbij een directe doorgaande metro/sneltram-verbinding doorwerkt in de beoordeling van de kwaliteit van het OV-netwerk.

Reactie

De samenstelling van het OV-netwerk is een keuze die gemaakt wordt door de Stadsregio Amsterdam en wordt daarom niet op effecten onderzocht door het project Zuidasdok.

d. In het Plan-MER zijn de uitgangspunten van het verkeersmodel (onder andere rekeningrijden en veel minder arbeidsplaatsen per m² dan gepland) niet expliciet gemaakt.

Dit leidt tot een te lage inschatting van het gebruik van onderliggend wegennet, met name de kruising De Boelelaan / Buitenveldertselaan, tevens van groot belang voor de afwikkeling van het openbaar vervoer.

Wij adviseren in de project-MER de juiste cijfers te hanteren en de uitgangspunten aan te geven.

Reactie

Vanzelfsprekend is het de intentie om de juiste cijfers te hanteren als het gaat om data op basis waarvan onderzoeken worden verricht. Ter verificatie worden de uitgangspunten in de onderzoeken zoals deze ter inzage worden gelegd, meegenomen.

e. Wij adviseren in het MER voor de referentie en het MLT de tram en busnetten te benoemen waar is vanuit gegaan. Daarbij dient de bestuursovereenkomst als uitgangspunt te worden gehanteerd.

Reactie

Het MER zal dienovereenkomstig worden ingericht.

f. In de project-MER is het van belang aan te geven welke varianten worden afgewogen. (2020, MLT 2020, MLT 2030 of DOK 2030).

Reactie

In het MER zal inzicht worden gegeven in welke varianten worden beschouwd in de afwegingen.

g. De toezegging dat de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen mogelijk blijft dient expliciet technisch te worden onderbouwd.

Reactie

In de Structuurvisie Zuidasdok is vastgelegd dat bij de uitvoering van het voorkeursalternatief Zuidasdok, met het oog op het openhouden van één van de lange termijn perspectieven uit de Structuurvisie Zuidasdok, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn fysiek niet onmogelijk of onnodig duur wordt gemaakt.' Een nadere beschouwing over de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen in het lange termijn perspectief is opgenomen in de planMER ZuidasDok.

h. De project-MER dient de strook van de Buitenvelderstelaan zoals aangegeven in de Structuurvisie Zuidasdok in te vullen. Dit met het oog op de ontsluiting van het busstation aan de oostzijde van de Minerva-as en het niet onmogelijk maken van de verlening van de Noord/Zuidlijn richting VU.

Reactie

De bedoelde strook zal waarschijnlijk geen invulling krijgen die als onderdeel van de scope van het project Zuidasdok kan worden aangemerkt.

i. Informatie over de loopstroomonderzoeken is van groot belang ter beoordeling van de transferkwaliteit en –capaciteit van de OV-terminal.

Reactie

In de komende fase zal loopstroomonderzoek plaatsvinden, zowel naar transferbeweging binnen de OV-terminal als naar locaties in de omgeving.

j. De toets met betrekking tot de veiligheid op het station in geval van een calamiteit kan niet beperkt blijven tot de constatering dat warmte en rook geen bedreiging vormen.

Reactie

De spoorveiligheid wordt conform de wettelijke standaard voor spoorwegen getoetst. Het stationsgebouw zal daarnaast worden getoetst aan het Bouwbesluit. Daarbij zal worden uitgegaan van het zogeheten gelijkwaardigheidsprincipe. In dit verband zal een Integraal Plan Brandveiligheid conform het CCV worden opgesteld. Daarbij komt naast de bouwkundige veiligheid ook de veiligheid van installaties en organisatie aan de orde.

k. Doordat bezoekers van de VU lijn 51 na opheffing niet meer kunnen gebruiken zal de loopstroom vanaf het station naar de VU aanzienlijk toenemen. Daarmee ook het aantal overstekers richting VU, hetgeen leidt tot grote problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Een oplossing is een ongelijkvloerse kruising van de Parnassusweg in het verlengde van de perrons.

Reactie

De VU ontwikkelt zich meer en meer in de richting van het station. Ook de komst van de Noord/Zuidlijn zal leiden tot meer voetgangersbewegingen tussen station Zuid en de VU. De komende fase zal door middel van loopstroomonderzoek onderzocht worden op welke wijze de grootste loopstromen vanuit het station (bijvoorbeeld naar VU) het beste gefaciliteerd kunnen worden.

- l. Neem de besluitvorming aangaande de Ombouw Amstelveenlijn op in het MER:*
- Tramverbinding CS- Binnenhof
 - Hoogwaardige tramverbinding Westwijk –Station Zuid
 - Metroverbinding Zuid-Amstel

Reactie

De besluitvorming over de Amstelveenlijn is geen onderdeel van het project ZuidasDok en daarom geen onderdeel van het MER ZuidasDok. De keuzes mbt de Amstelveenlijn zijn uitgangspunt voor ZuidasDok. De betreffende besluiten over het realiseren van een hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen worden als uitgangspunt gehanteerd in de onderzoeken voor het project Zuidasdok.

m. Bijzondere aandacht voor de fasering in relatie tot de besluitvorming is noodzakelijk.

Reactie

De besluitvorming over de Amstelveenlijn is geen onderdeel van het project ZuidasDok en daarom geen onderdeel van het MER ZuidasDok. De keuzes met betrekking tot de Amstelveenlijn zijn uitgangspunt voor ZuidasDok.

Zienswijze 32

a. Ten aanzien van de Schinkelbrug:

- *Geluidsnorm is nog steeds onder de maat;*
- *Brug ligt ongelijk op de steunen waardoor deze tippen bij zwaar verkeer;*
- *Gekeken moet worden of de opleggingen niet te licht zijn;*
- *Brug resoneert bij zwaar verkeer;*
- *geluidsabsorptieplaten hebben niet of nauwelijks effect;*
- *geluidsscherm is te laag en heeft lekken;*
- *Schermen onder de brug zijn mogelijk een oplossing maar wellicht niet praktisch in verband met de doorvaart;*
- *Overgang van wegdek naar brugdek is ongelijk en veroorzaakt herrie. Toepassen vingers in plaats van kier.*

Reactie

De bestaande brug voor het wegverkeer zal in gebruik blijven. Deze wordt, zoals verplicht op basis van de Machinerichtlijn, geïnspecteerd. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de voegovergangen. Zo nodig worden naar aanleiding van deze inspectie maatregelen genomen. Daarnaast zal het project Zuidasdok ook nieuwe elementen toevoegen ter plaatse van de Schinkel. In het verdere ontwerpproces wordt onderzocht in hoeverre hierbij verdere maatregelen ter beperking van de milieuhinder moeten worden genomen.

b. Graag wil ik per mail verder betrokken worden bij het proces.

Reactie

Verdere informatie zal u per mail bereiken.

Zienswijze 33

a. Schadelijke effecten van geluidhinder en fijnstof ten aanzien van woonboten aan de Jachthavenweg, Ijsbaanpad en Jaagpad betrekken.

Reactie

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof in beeld worden gebracht. Vervolgens zullen de noodzakelijke maatregelen ter mitigatie in het MER worden getroffen.

Hierbij worden de ervaringen, opgedaan bij de Spoedwet wegverbreding en het project OV-SAAL meegenomen. Het contact met de woonbootbewoners zal worden gecontinueerd.

b. Is aanwezig bij de eerste informatiebijeenkomsten en indiener eerdere zienswijze had ik een kennisgeving verwacht. Evenals mijn burens ben ik hierover ontstemd.

Reactie

Op 24 september bent u via de mail op de hoogte gebracht van het voornemen van de Minister om een MER op te stellen voor het project Zuidasdok. In die mail zat een link naar de site waarop u uw zienswijze kenbaar kon maken.

c. Graag verdere informatie per mail.

Reactie

Verdere informatie zal u per mail worden toegestuurd.

Zienswijze 34

Gezondheid en het woongenot in de buurt (Jachthavenweg), door onder meer overlast, graag meenemen.

Reactie

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof en in verband daarmee te treffen maatregelen in beeld worden gebracht.

Ook wordt getracht de bouwhinder te beperken.

Zienswijze 35

a. Lucht en geluidvervuiling zijn zeer ernstig. Als het project doorgaat zal er voor vervangende ligplaatsen moeten worden gezorgd.

Reactie

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zullen de effecten, onder meer voor de woonbootbewoners, voor wat betreft geluid en fijnstof en in verband daarmee te treffen maatregelen in beeld worden gebracht. Op voorhand kan niet worden gesteld dat vervangende ligplaatsen noodzakelijk zijn.

b. Het is onmogelijk om uit te breiden omdat het project in een woongebied valt.

Reactie

In het MER zal de invloed die het project heeft op (de bewoners van) de woonboten worden betrokken en zullen mitigerende maatregelen waar nodig worden onderzocht.

c. Wordt graag via de mail geïnformeerd.

Reactie

Verdere informatie zal u per mail bereiken.

Zienswijze 36

a. Flanken en Dok dienen gezamenlijk ten aanzien van het aspect verkeer te worden onderzocht en op effecten te worden beoordeeld.

Reactie

In de verkeers- en vervoersstudie behorende bij het MER zal de doorstroming van het stedelijk wegennet van zowel de flanken als van het Dok in samenhang in beeld worden gebracht.

b. Hoe wordt het project gefaseerd en wat zijn van die fasering (of alternatieven) de effecten op de bereikbaarheid en overlast?

Reactie

De bouwfaserings wordt bepaald door de bouwende partij op basis van kaders en randvoorwaarden die door Zuidasdok worden meegegeven. In dit stadium is over de concrete invulling nog geen uitspraak te doen.

c. De planning dient in samenhang met ontwikkelingen elders op de Zuidas te worden gezien. Onder meer gezien het bijbehorend bouwverkeer.

Reactie

Ontwikkelingen in Zuidas Flanken en Zuidasdok worden continu op elkaar afgestemd. Ook in de uitvoeringsfase zal dit gebeuren.

d. De ruimtelijke kwaliteit moet in iedere fase zijn gegarandeerd.

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zijn omvangrijke bouwwerkzaamheden aan de orde. Dit zal ongetwijfeld de nodige hinder opleveren.

Een van de uitgangspunten is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan worden kaders meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken.

e. Het loadingdock moet te allen tijde bereikbaar blijven. Evenals opstel- en manoeuvreerruimte. Onderzocht moet worden hoe dit zich verhoudt tot het bouwverkeer.

Reactie

In de planuitwerkingsfase worden de logistieke concepten voor onder meer de bevoorrading van de loadingdocks nader uitgewerkt. De resultaten worden afgestemd met de relevante stakeholders. Wij willen dan ook graag in gesprek blijven met het WTC.

f. Bouwrisico's dienen te worden uitgesloten.

Reactie

Voorafgaand worden mogelijke risico's zorgvuldig geïnventariseerd.

g. Een ongestoord huurgenot van de huurders van het WTC moet worden gegarandeerd.

Reactie

Een van de uitgangspunten is de impact van bouwwerkzaamheden op bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving te beperken. Dit aspect zal dan ook in de planuitwerkingsfase worden onderzocht. Mede op basis daarvan kunnen kaders worden meegegeven voor de realisatiefase om bouwoverlast te beperken.

h. Onderzoek naar geschikte locaties voor bouwplaatsen en ketenparken zijn nodig.

Reactie

In de planuitwerkingsfase wordt de bouwlogistiek nader uitgewerkt. In dit kader wordt een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke werkterreinen waarop ook ketenparken kunnen worden geplaatst en hoe deze worden vormgegeven.

i. Onderzoek naar stalling en routes voor fietsen en brommer meenemen.

Reactie

Onderdeel van het project is het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen rond station Amsterdam Zuid met ten minste 8.500 plaatsen tot 11.000 plaatsen. Daarnaast worden bestaande fietsroutes gehandhaafd en komt er een nieuwe verbinding tussen het Beatrixpark en deelgebied Vivaldi.

- j. Welke spreiding van winkels over de noord- en zuidzijde zal er plaatsvinden en wat is hiervan het effect op de verkeersstromen?

Reactie

In het huidige ontwerp is voorlopig enkel uitgegaan van compensatie van het huidige aanbod aan commerciële voorzieningen. In deze omvang genereert dit geen significante toename van de verkeersstromen.

Een verruiming van de mogelijkheden voor detailhandel buiten het Zuidasdok (dus in de Flanken) kan worden besproken met de gemeente Amsterdam.

- k. *Voor zover ons bekend wordt het mogelijk gehouden om in het gebied van het Zuidasdok op termijn alsnog opstallen te realiseren. De ontsluiting daarvan dient reeds nu meegenomen te worden, te meer daar dit via de Flanken gerealiseerd zal moeten worden.*

Reactie

Alleen aan de zuidzijde van het Dok is mogelijk beperkte ruimte beschikbaar voor de realisatie van opstallen. Een dergelijke invulling wordt nu echter niet voorzien en ook niet meegenomen in het MER.

- l. *Terugslag bij met name de S108 en S109 bij file op de A10 onderzoeken. Een directe verbinding met de A2 zou een oplossing kunnen zijn.*

Reactie

De werking van de A10-Zuid in 2030 zal in beeld worden gebracht in samenhang met de toe- en afritten van de S108 en S109.

- m. *De mogelijkheid van additionele afslagen dient in het MER als alternatief te worden betrokken.*

Reactie

Op het traject A10-Zuid is – door de nabij gelegen toe- en afritten in combinatie met de ligging van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel – het niet mogelijk nieuwe toe- en afritten bij te bouwen.

- n. *Wij nemen aan dat het reguliere overleg wordt voortgezet. Graag worden wij ook separaat op de hoogte gehouden van verdere processtappen.*

Reactie

Via het omgevingsteam van Zuidasdok is reeds contact gelegd met uw organisatie om u op de hoogte te brengen van de plannen en de stappen in het proces. Dit contact zal op reguliere basis worden voortgezet, of ad hoc als ontwikkelingen binnen het project daartoe aanleiding geven. Voorts organiseert Zuidasdok regelmatig informatie- of consultatiesessies met bewoners, bedrijven en belangenplatforms in het Zuidasgebied waarvoor uw organisatie is/wordt uitgenodigd.

Zienswijze 37

Reactie

Zie nummer 21.

Zienswijze 38

a. Graag expliciete cijfers met betrekking tot de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, zowel tijdens de bouw als in de eindsituatie.

Reactie

In het MER en de onderzoeken die worden opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan/ tracébesluit zal geluidhinder een belangrijk thema zijn. Hierbij zullen ook de effecten op omliggende objecten worden betrokken, zowel tijdens de bouwfase als de eindsituatie.

b. Bij de nieuwbouw van de rechtbank wordt uitgegaan van een Alpha-gebouw, waarbij de luchtkwaliteit binnen kan worden beïnvloed door te openen ramen. Een goede luchtkwaliteit en lage geluiddruk zijn hierbij van essentieel belang.

Reactie

In de afweging van belangen wordt geen rekening gehouden met het gebruik van het gebouw met geopende ramen.

c. Mogelijk kan een gemeenschappelijk bouwweg worden gerealiseerd voor rechtbankbouw en Zuidasdok.

Reactie

Elke maatregel die een beperking van de hinder tijdens de bouw genereert zal op zijn waarde worden beoordeeld. Deze optie zal in goed overleg worden bekeken.

d. Omdat de omgeving het verschil niet ziet tussen de uitvoering van de rechtbank en het Zuidasdok willen wij hier graag samen in opereren.

Reactie

Inmiddels is een overeenkomst gesloten tussen Zuidasdok en de Rijksgebouwendienst. Hiermee is de basis gelegd voor een goede samenwerking tussen beide projecten.

Bijlage

Voornemen een projectMER op te stellen voor ZuidasDok, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De Minister van Infrastructuur en Milieu maakt het voornemen bekend om een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor het project ZuidasDok.



Wat is ZuidasDok?

Project ZuidasDok levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad en zorgt voor een stevige impuls voor Zuidas in Amsterdam om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied. Dit wordt onder andere bereikt door het verbreden van de A10 van het knooppunt De Nieuwe Meer tot en met knooppunt Amstel met extra rijstroken en het ondergronds brengen van de A10 ter hoogte van Zuidas. Station Amsterdam Zuid wordt aangepast, zodat het de groei van het reizigersaantal in de toekomst aankan, inclusief inpassing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer. De projectorganisatie ZuidasDok is een samenwerking van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam.

Structuurvisie vastgesteld

Op 9 juli 2012 hebben het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu), gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland de Voorkeursbeslissing ZuidasDok genomen. Dit is vastgelegd in de Bestuursvereenkomst en Structuurvisie ZuidasDok. Hiermee is de verkenningsfase afgerond. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- De A10 wordt uitgebreid met extra rijstroken over een lengte van ruim vijf kilometer tussen en met inbegrip van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.
- Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas wordt de A10 ondergronds gebracht. Hierdoor ontstaat ruimte voor een toplocatie met woningen, winkels en bedrijven.
- De stad wordt versterkt door de vrijkomende ruimte boven de autotunnels in te richten en ruimte te bieden aan het snelst groeiende station van Nederland.
- De terminal voor het openbaar vervoer met het trein-/metrostation wordt zodanig aangepakt en uitgebreid dat deze de groei van het reizigersaantal aankan.
- Het stedelijk en regionaal openbaar vervoer wordt ingepast als onderdeel van de vernieuwde terminal voor het openbaar vervoer, zodat een efficiënte overstap van en naar het trein-/metrostation mogelijk wordt.
- Bij Diemen Zuid worden keervoorzieningen aangelegd voor binnenlandse hogesnelheidstreinen.
- Ruimtereservering voor een extra perron.

In het kader van de verkenningsfase zijn de Structuurvisie ZuidasDok, de planMER ZuidasDok en andere projectdocumenten opgesteld. Deze kunt u downloaden op de website www.zuidasdok.nl. Als u geen internet heeft, kunt u de stukken opvragen bij projectorganisatie ZuidasDok: 020 – 333 99 30.



Waarom een projectMER?

In de huidige fase van het project – de planuitwerkingsfase – wordt een projectMER opgesteld. Hierin worden de milieueffecten van de uit te werken voorkeursbeslissing in kaart gebracht.

Deze projectMER heeft betrekking op de volgende besluiten:

Voor de aanpassingen van de A10 Zuid wordt een procedure op grond van de Tracéwet doorlopen, resulterend in de vaststelling van een Tracébesluit door de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Gemeenteraad van Amsterdam bereidt een bestemmingsplan voor op grond van de Wet ruimtelijke ordening, dat de basis zal vormen voor de ontwikkeling van de OV-terminal en de inrichting van de openbare ruimte.

Hoe kunt u reageren op het voornemen?

De omgeving speelt een grote rol in de wijze waarop ZuidasDok gerealiseerd wordt. Tijdens de uitvoering moet er zo min mogelijk hinder zijn voor openbaar vervoer, wegverkeer en voetgangers/fietsers. Daarom is projectorganisatie ZuidasDok, naast de formele momenten, voortdurend in contact met omgevingsgroepen over wensen, kaders en veranderingen.

Van 24 september tot en met 21 oktober 2013 kunt u uw zienswijze geven op het voornemen een projectMER op te stellen. Wij stellen het op prijs als u ingaat op de volgende vragen:

- Wat mag volgens u niet worden vergeten in het onderzoek naar de milieueffecten?
- Heeft u andere aandachtspunten voor de planuitwerking?
- Hoe wilt u worden betrokken bij het verdere proces?

U kunt online reageren via het reactieformulier op www.centrumpp.nl. Een directe link naar deze site vindt u op www.zuidasdok.nl. Ook kunt u een schriftelijke reactie sturen naar:

Centrum Publieksparticipatie, o.v.v. 'ZuidasDok'
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Wat gebeurt er daarna?

In het kader van de milieueffectrapportage-procedure is de eerste stap het opstellen van een Advies Reikwijdte en Detailniveau. Hierin wordt aangegeven welke milieuinformatie de projectMER dient te bevatten en hoe de projectMER moet worden opgezet. Wettelijke adviseurs, betrokken bestuursorganen en de Commissie voor de milieueffectrapportage worden in de gelegenheid gesteld hierover advies uit te brengen.

Mede op basis van de zienswijzen en adviezen op dit voornemen wordt een definitief Advies Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Als u een zienswijze heeft ingediend op deze kennisgeving, wordt u hierover verder geïnformeerd.

Vervolgens worden het ontwerpTracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en de projectMER opgesteld en ter inzage gelegd (voorzien in 2015). Eenieder kan dan een zienswijze naar voren brengen. Daarna worden het Tracébesluit en het bestemmingsplan vastgesteld (voorzien in 2016).

Vragen?

Voor meer informatie kunt u terecht op www.zuidasdok.nl. Voor vragen kunt u contact opnemen met projectorganisatie ZuidasDok, telefoon 020 – 333 99 30, e-mail info@zuidasdok.nl.

Voor vragen over de procedure kunt u contact opnemen met het Centrum Publieksparticipatie, telefoon 070 – 456 80 16.

**x Gemeente
x Amsterdam**



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

 Provincie
Noord-Holland



Stadsregio Amsterdam



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

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

Maart 2014