

Bevindingen consultatie Bewoners, Bedrijven en Voorzieningen

Datum 20 juli 2011
Status Definitief



1. Inleiding

Op 20 april heeft, als onderdeel van de informele participatie in de verkenningfase, een consultatiesessie voor publiek plaatsgevonden. Naast de algemene participatiedoelstellingen van het verkrijgen van draagvlak voor de plannen en de inhoudelijke verrijking van de verkenning door de ervaringsdeskundigheid van de participanten, was de subdoelstelling van de consultatie in deze fase het verkrijgen van goede en gerichte input voor de invulling van het beoordelingskader in het planMER. Aan de hand van vragen rond een viertal thema's die gerelateerd zijn aan de ambities van ZuidasDok hebben deelnemers hun reactie en adviezen gegeven.

2. Deelnemers

Doelgroepen voor de consultatie voor publiek waren de bewoners(groepen), bedrijven, belangenorganisaties en (maatschappelijke)voorzieningen rondom het ZuidasDok. Voor de consultatie is uit de bestaande contactenlijsten van de dienst Zuidas een selectie gemaakt van te benaderen contactpersonen van de verschillende doelgroepen. Per e-mail zijn 85 vertegenwoordigers van organisaties benaderd. Daarvan hebben zich 29 aangemeld voor de sessie. Op de dag zelf hebben 5 personen afgezegd wegens andere dringende bezigheden, waardoor aan de consultatie uiteindelijk 24 vertegenwoordigers hebben meegedaan: 6 bewoners(groepen), 11 bedrijven; 5 belangenorganisaties en 2 (maatschappelijke) voorzieningen.

3. Opzet consultatie

De consultatie bestond uit een plenaire toelichting op het project ZuidasDok, vervolgens twee rondes van vier parallelsessies waarin in kleine groepen gesproken is over de thema's (in aanwezigheid van een gespreksleider en inhoudelijk expert van de projectorganisatie) en ter afronding een plenaire terugkoppeling van de resultaten. In de bijlage is een weergave gegeven van de verschillende thema's en de verschillende reacties, opmerkingen en adviezen die zijn gegeven.

4. Bevindingen

De reacties en adviezen hebben vernieuwende inzichten opgeleverd ten aanzien van het verder uitwerken van de alternatieven voor het ZuidasDok. Ook zijn goede punten naar voren gekomen ten aanzien van uit te voeren effectbepalingen in het planMER ZuidasDok. De samenvattende bevindingen worden onderstaand per categorie zoals gehanteerd in de parallelsessies weergegeven. Tevens wordt hierbij aangegeven hoe de opmerkingen in het vervolgtraject (het opstellen van het planMER ZuidasDok) kunnen worden meegenomen.

Internationale toplocatie

Bevindingen op hoofdlijnen:

Een optimale ontsluiting van het gebied (met alle modaliteiten) en verbinding (fysiek en non-fysiek) met Schiphol wordt essentieel bevonden om te komen tot een

internationale toplocatie. Ook de verbinding met Amsterdam niet vergeten. Buit de kracht van de locatie ook uit in tijdzones. Er moet worden uitgegaan van een gemengde stad (kantoren, wonen en voorzieningen) en een levendig top-voorzieningenaanbod (24/7) met de bijbehorende allure.

Versterk het gevoel dat Zuidas de plek is om te ontmoeten.

Ga uit van hoogwaardige architectuur met iconen aan de tunnelmonden: creëer zichtlocaties. Clustering van functies leidt tot synergie en hogere productiviteit. Met name ook een focus op meer wonen in het topsegment. Het aantal m2 bvo moet voldoende zijn om te kunnen concurreren met concurrerende internationale toplocaties.

Probeer te versnellen in besluitvorming en uitvoering. Managen van de stad is essentiëler dan managen van het bouwproces. Alle aandacht voor de 'klant' (bewoners en gebruikers) in en rond het gebied. Hou rekening met budgettering van tijdelijke voorzieningen.

Tot slot: Alternatief 2 is internationaal en Amsterdams: metro door de straat. Zorg ook voor verbetering van bereikbaarheid binnen de Zuidas als geheel.

Hoe mee te nemen in vervolgproces:

- De bereikbaarheid van alle modaliteiten en de directe verbinding met Schiphol moeten inderdaad de drijvende krachten zijn om van de Zuidas een internationale toplocatie te maken. Van belang is dat hieraan in het planMER voldoende aandacht wordt besteed, evenals aan het transformatieproces in de komende decennia waarbij de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer onverminderd gegarandeerd moet zijn.
- Bij de uitwerking van de alternatieven in het planMER zal het aantal m2 bvo en de functiemix (met aandacht voor wonen en voorzieningen) op hoofdlijnen moeten worden uitgewerkt.
- Het stedelijk openbaar vervoer en de langzaamverkeersverbindingen zullen in het planMER voldoende belicht te worden. De verbinding met de bestaande stad is hierbij belangrijk aandachtspunt.

Station Zuid: verkeer en vervoer en openbaar vervoer terminal

Bevindingen op hoofdlijnen

Belangrijk voor een goede Openbaar Vervoer Terminal (OVT) is niet alleen een goede bereikbaarheid per trein en metro, maar juist ook goede en veilige langzaam verkeer verbindingen (fiets en voet), goede overstapmogelijkheden (tram- bus- metro), voldoende en veilig fiets- en bromfietsparkeren, kiss en ride voorzieningen (goede autobereikbaarheid) en voldoende parkeergelegenheid. Van belang wordt geacht dat fietspaden voldoende breed zijn, er een duidelijke scheiding is tussen fiets- en voetpaden en de routes voor fiets- en bromfiets veilig en aantrekkelijk zijn. Aan de fietsenstallingen moet reparatie en verhuur gekoppeld worden. Voetgangersroutes

dienen veilig te zijn, met goede bewegwijzering, uit de wind, langs levendige gevels en tijdig gerealiseerd te worden.

Taxistandplaatsen moeten duidelijk worden aangegeven, voldoende in aantal zijn en geen overlast veroorzaken. Gevraagd wordt om kiss en ride voorzieningen zoveel mogelijk te integreren met de parkeergarages. Tram- en busbanen moeten een fijnmazige aan- en afvoer hebben, hoge frequentie van lijnen en zowel oost-west als noord-zuid een verbinding hebben.

Ten aanzien van de Openbaar Vervoer Terminal wordt het volgende van belang geacht: internationale uitstraling van hoge kwaliteit moet uitgangspunt zijn, ga uit van een duidelijke lay-out van het station. Veiligheid en levendigheid staat voorop. Realiseer een winkelcentrum/ take-away bij de OVT. Ga uit van een snelle aanpak, niet teveel tijdelijke maatregelen, een goede fasering om van tijdelijk naar de definitieve situatie te komen, geen bouwput-uitstraling. Beethovenstraat ook gebruiken als overstap tram/ bus/ trein/metro.

Zorg over de ontsluiting van het ZuidasDok (parkeren) in relatie tot de ontsluitingsproblematiek van het onderliggend wegennet.

De Minerva-as moet bestemd zijn als centrale as voor langzaam doorgaand verkeer van Zuid naar Buitenveldert (aansluiting stad, aantakend op stedelijk grid) en autoluw.

Tot slot: HSL moet naar Zuid!!, maak station RAI en Amstelveenseweg geschikt als tijdelijke stations tijdens de verbouwing, halte Amstelveenseweg is de ontsluiting voor VU en VUMC, besteed hier aandacht aan.

Hoe mee te nemen in vervolgproces:

- In het planMER zal duidelijk aandacht worden besteed aan het lokale openbaar vervoersysteem: tram, metro en bus en het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Deze onderdelen zijn onderbelicht gebleven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Het zal in deze fase van het project ZuidasDok gaan om de verbindingen op hoofdlijnen. De uitwerking van de verbindingen (breedte fietspaden/ bewegwijzering etc) zal plaatsvinden in het kader van de verdere uitwerking van de Zuidas Flanken.
- De hoge internationale kwaliteit van de OVT zal voorop moeten staan in de verdere uitwerking van de alternatieven. Ook de fasering en de tijdelijkheid zal verder inzichtelijk worden gemaakt. In het planMER wordt dit meegenomen.
- Voor ontsluiting van de parkeervoorzieningen in het dok worden separate aansluitingen op S108 en S109 voorzien opdat het bestaand stedelijk wegennet niet substantieel extra wordt belast door bebouwing op het dok. Dit zal als uitgangspunt worden meegenomen in het planMER

- De opmerkingen over een autoluw doorgaande Minerva-as om de aansluiting op de stad te bestendigen zal als uitgangspunt voor het uitwerken van de alternatieven worden meegenomen.
- Er zijn geen tijdelijke stations voorzien bij RAI en Amstelveenseweg.

Kwaliteit van de leefomgeving

Bevindingen op hoofdlijnen

Ten aanzien van de kwaliteit van de leefomgeving wordt in deze sessie gesproken over de kwaliteit van de woningbouw: zorg dat woningen een eigen identiteit krijgen met een adres aan de straat, positioneer woningen dusdanig dat de sociale veiligheid verbetert. Realiseer geen kantoren aan de zuidzijde van woningen, hou met de situering van het busstation rekening met bewoners.

Hou rekening met resonans van geluid tussen hoge gebouwen. Ga uit van mitigerende maatregelen bij de tunnelmonden, evenals bij de gebieden die niet aan weerszijden van de tunnel gelegen zijn. Plinten dienen een duidelijke bestemming te krijgen. Gevraagd wordt om veel aandacht te besteden aan het verrijken van de viaducten die in alternatief 2 en 3 overblijven met groen.

Grote aandacht dient uit te gaan naar de ontsluitingsproblematiek en verkeersdruk van het onderliggend wegennet en parkeren. Viaduct Amstelveenlijn door bestaande wijken is onwenselijk.

Tot slot: Ga voor 6-sporigheid, suggestie om het Manifest van dhr. Oostenbrink mee te nemen. In dit Manifest wordt voorgesteld een alternatief mee te nemen dat uitgaat van het overkluizen van de A-10, met groen en sporen in een parklandschap. Verder wordt een organische ontwikkeling van het gebied voorgestaan. Veel aandacht voor beheer en onderhoud tijdens de bouwfase.

Hoe mee te nemen in het vervolgproces

- In het planMER zal een voorbeeldinvulling worden gepresenteerd van de verdeling van het vastgoedprogramma (wonen, kantoren en voorzieningen) over de verschillende bouwvolumes. Aangezien het vastgoedprogramma in de faseering pas na 2030 zal worden gerealiseerd is een verdere detaillering op dit moment nog niet opportuun. Ten aanzien van de situering van het busstation wordt rekening gehouden met de omringende bebouwing en functieverdeling.
- In het planMER zullen geluid- en luchtberekeningen worden uitgevoerd, zowel bij de tunnelmonden als de gebieden die buiten de tunnels gelegen zijn.
- Voor de ontsluiting van parkeervoorzieningen in het dok worden in alle alternatieven en varianten separate aansluitingen op de S108 en S109 voorzien, opdat het bestaand stedelijk wegennet niet substantieel extra wordt belast door bebouwing op het dok.

- Het Manifest kan worden gezien als input en aansporing om bovengrondse infrastructuur (trein en metro) niet als negatief te beschouwen maar in maximale potentie uit te werken. Dit wordt ter harte genomen en meegenomen in de uitwerking van de plannen.

Werk in uitvoering

Bevindingen op hoofdlijnen

Voorgesteld wordt om de aanleg van het dok te starten aan de zijanten en niet in het centrale gedeelte van de Zuidas vanwege 'kinderziektes' in de bouw. Uitgangspunt moet zijn dat bouwverkeer via een bouwweg en niet over het stedelijk wegennet zal rijden. Voorgesteld wordt om de bouwweg in de bouwkuip aan te leggen, zodat de bouwweg overbodig wordt. Realiseer het ZuidasDok zo snel mogelijk, behalve wanneer een bouwweg overbodig wordt. Goed onderzoek naar waterhuishouding en polderbemaling en controle hiervan is essentieel.

Loadingdocks, bovengrondse fietsenstallingen, doorgang station, noord-zuidverbindingen etc moeten tijdens de bouw intact blijven. Ontsluit het station veelzijdig tijdens de bouw en creëer meerdere ingangen tijdens de bouwphase. Hou rekening met veiligheid van de treinperrons (deze zijn nu te smal).

Hou rekening met: trillingen en lawaai tijdens de bouw, lawaai van tijdelijke sporen op A10 overlast bouwweg. Bereikbaarheid van de omliggende kantoren en woningen tijdens de bouw. Leg de tijdelijke sporen op de A10 zo ver mogelijk van het bestaand vastgoed.

Beschouw de bouw- en gebiedsontwikkeling als een integrale opgave en stem de bouwactiviteiten ZuidasDok en Zuidas Flanken op elkaar af. Maak van de aanleg een feest, bijvoorbeeld door een passerelle over de bouwkuip. Hou het gebied schoon ten behoeve van de sociale veiligheid. Zorg voor voldoende duidelijk aangegeven looproutes, zodat de kantoren bereikbaar blijven.

Vragen:

Kan de tunnel niet worden geboord? Kan het fietspad langs de groene zoom behouden blijven? Is geluidarm bouwen een optie (bijv. bij het slaan van palen)

Hoe mee te nemen in het vervolgproces:

- Bouwoverlast zal tot een minimum beperkt moeten worden. Het planMER is gericht op een hoog abstractieniveau en gericht op de te nemen Voorkeursbeslissing. In de verdere uitwerking van dit besluit zullen verdergaande voorstellen worden gedaan die rekening houden met de gemaakte opmerkingen.
- Tijdelijke maatregelen zullen integraal onderdeel uitmaken van de gebieds- en bouwontwikkeling.

- Het boren van tunnels wordt sterk afgeraden vanwege de diepteligging. Hierdoor moeten de reizigers een te grote afstand afleggen naar de perrons.
- Het garanderen van een goede bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten is uitgangspunt.

Bijlage 1 Uitkomsten parallelsessies Consultatie bewoners, bedrijven, voorzieningen

Parallelsessie 1: Internationale toplocatie

Vragen:

- Wat is/maakt een internationale toplocatie?
- Wat vindt u van Zuidas als internationale toplocatie?
- Wat is Amsterdams?
- Hoe pakken we de verbinding met Amsterdam aan?

Wat is/maakt een internationale toplocatie?

- Topversie van
 - auto verbindingen (A10)
 - luchthavenverbinding via Schiphol: toplocatie HUB
 - treinverbinding, waaronder in ieder geval ook HSL: toplocatie HUB
 - regionaal OV verbinding Noord/Zuidlijn
- Internationale ontsluiting
- Internationale collega's / netwerk
- Leefbaar / gemengde functies dus groei, Multifunctioneel (meer dan alleen kantoor, maar ook woningen en voorzieningen) → levende stad, met ook avondactiviteiten
- 24/7, want internationaal → elders in de wereld is het dag → dus op Zuidas-Dok moet je op elk moment van de dag ook van voorzieningen en kantoor gebruik kunnen maken
- Topservice en topvoorzieningen
- Allure:
 - Materiaal, hoogwaardig en mooi
 - Hoogwaardige werkplek, woonplek, topsegment huur, topsegment voorzieningen en groen
 - Menging van kennis & werk
- Omvang moet voldoende zijn (voldoende m2 bvo → kunnen concurreren met andere internationale toplocaties elders in Europa)
- Verwijder barrière (dijklichaam) en verbindt Zuidas met Amsterdam
- Goed bereikbaar-Schiphol
- Ook vanuit buitenland
 - Den Haag / Randstad
 - HSL / Shuttle
 - Metroachtige trein (PHS)
- Zichtlocatie uitnuttten. Zorgen dat vanuit omgeving ook goede stedenbouwkundige uitstraling zichtbaar is: Zuidas(Dok) moet voldoende hoogbouw hebben
- Amsterdam zelf (cultuur, gevoel)
- Kantoren areaal

- Agglomeratie-effecten door clustering: bedrijven bij elkaar levert synergie-effecten op. Clustering van kantoren-woningen-voorzieningen levert hogere productiviteit, meer aantrekkingskracht op nieuwkomers, enz.
- Werknemers willen ook graag op een hoogwaardige toplocatie werken
- Centraal in internationaal netwerk bedrijven + maak gebruik van de kracht van de locatie van Amsterdam in de tijdzones (Amsterdam laat of vroeg op de dag sluit nog net aan bij werk/leeftijden van Amerika of Azië (gunstige tijdzone t.o.v. Oosten en Westen)
- Voldoende voorzieningen (winkels, horeca)
- Levende omgeving
- Wonen
- Extra adviezen: doorgroeien richting Schiphol
- Richt Zuidas in rondom het 'centrum', d.w.z. de Dokzone

Zuidas toplocatie & de winkel open tijdens de verbouwing

- Doorzetten qua besluitvorming + indien mogelijk in 1 slag ontwikkelen, en waar mogelijk versnellen t.o.v. bouwfaserings/planning van ca 20 jaar
- I.p.v. managen bouwproces → Maar juist Managen van de stad en het leefproces: stel de klant voorop en zorg voor het managen van de gebruikers van Zuidas (mensen die er wonen, werken, recreëren) → klantgerichtheid voorop stellen
- Fors budget voor tijdelijke voorzieningen, zodat geen overlast van het bouwproces
- Topverbindingen + bereikbaarheid
- Station i.r.t. grondprijzen

Zuidas toplocatie

Welke gebruikers nodig voor gevoel internationale toplocatie

- grote advocaten
- top van financiële diensverleners
- handelshuizen
- rijksoverheid (als launching customer) door vestigingen van financiële (top)instellingen van overheid zoals DNB, NMA, AFM, Europese oriëntatie
- Grote stedenbouwkundige volumes + hoogwaardige architectuur
 - Icoon aan tunnelmonden, zodat Zuidas ook voor trein/autoreizigers zichtbaar als toplocatie
- Pas op met tijdelijke woonfunctie: behoud topsegment
- Voorzieningen ook topsegment
- Internationale top = NL ten opzichte van de rest van Europa of de wereld

Hartenkreten

- Alternatief 2: is sterk, is Amsterdams (want metro door straat)

- Parkeernorm omhoog (niet te zuinig; bij toplocaties en goede autoverbindingen horen ook voldoende parkeerplaatsen; en een groot deel van de gebruikers is ook bereid hier voor te betalen)
- Autobereikbaarheid moet niet vergeten worden. Niet alleen focus op Schiphol, HSL en Noord/Zuidlijn. Maar ook zorgen voor verbetering van bereikbaarheid/ontsluiting van Zuidas en ZuidasDok
- Zuidas goed verbinden met Amsterdam
- Tijdens bouw geen hinder!! Het belang is immers dat huidige huurders hun huurcontracten wel willen doorzetten en niet zullen vertrekken uit de Zuidas
- Bovenal is en moet verder versterkt worden dat Zuidas en ZuidasDok een plek is waar mensen elkaar kunnen ontmoeten

Parallelsessie 2: Station Zuid, V+V en OVT

Vragen:

- Wat is belangrijk voor een goed bereikbare OVT (voor fiets, voet, tram/bus, taxi, K&R)?
- Wat zijn de randvoorwaarden voor een gelaagd OVT?
- Welke rol speelt de Minerva-as in de ontwikkeling van de OVT?

Wat is belangrijk voor een goed bereikbare OVT (voor fiets, voet, tram/bus, taxi, K&R)?

- Brede, veilige en aantrekkelijke looproutes
- Voor voetgangers makkelijke overstapmogelijkheden tussen verschillende OV vormen
- Voldoende fietsparkeren op korte afstand
- Doorgaand fietsnetwerk dicht bij station en eronderdoor (dus niet alleen er omheen)
- Fietsnetwerk duidelijk scheiden van voetgangersnetwerk
- Brede fietspaden alleen voor fietsen (niet voor scooters)
- Ruime veilige stalling
- Tram / bus vlak bij metro
- Eindsituatie: aangesloten op alle vervoersmodaliteiten (inclusief HSL)
- OVT als vertrekpunt zien (P+R)
- Tram/bus: vooraf inpassen en bezien op stratennetwerk
- Fiets:
 - Duidelijke scheiding en aanduiding voet- en fietspaden
 - Snelle en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers
 - Ruim voldoende parkeerplekken
 - Ondergrondse en inpandige stalling
 - Tijdige realisatie
 - Ook voor bromfietsen etc.
 - Goede spreiding
- Bereikbaarheid per auto!

- Voldoende parkeergelegenheid en (fiets)stallingsplaatsen (op loopafstand minder dan 1 minuut)
- Veiligheid –scheiding stromen en voldoende capaciteit
- Voet:
 - Veilige routes
 - Goede bewegwijzering
 - Langs levendige gevels
 - Tijdige realisatie

Wat zijn de randvoorwaarden voor een gelaagd OVT?

- Korte loopafstanden ook voor overstappers van andere modaliteiten
- Geloofwaardig fietsparkeerregime met bijbehorende handhaving
- Taxi:
 - duidelijk aangegeven standplaatsen
 - voldoende aantal
 - geen overlast zoals CS
 - ook hier bereikbaarheid
- Kiss & Ride:
 - zo mogelijk geïntegreerd met parkeergarage met gratis 15 minuten
 - Gemakkelijk bereikbaarheid + gratis parkeermogelijkheid
- Fiets:
 - Ketenmobiliteit (overstap van fiets op OV, maar ook van OV op fiets)
 - Stalling
 - Reparatie
 - Verhuur
- Voet:
 - Veiligheid
 - Korte lijnen
 - Uit de wind (mee rekening houden bij ontwerp station / perron / plein)
- Tram/bus:
 - Fijnmazig aan- en afvoerend trams en bussen (dus niet perse een bus/tramstation maar haltes en naar alle richtingen)
 - Hoge frequentie van lijnen
 - Zowel oost-west als noord-zuid verbinding
- Nut voor breed publiek
- Moet beter werken dan met de auto gaan
- Winkelcentrum erbij
- Voldoende geld. Het hele plan staat of valt met een goede aanpak zonder compromissen
- Goede afstemming tijdelijk naar eindfase, of te wel: niet te veel tijdelijke maatregelen
- Alle modaliteiten, dus ook de HSL en N/Zlijn
- Ontsluiting en aansluiting van achterland (goede frequentie ov en naar alle richtingen)

- Goede fasering
- Duidelijke lay-out
- Veiligheid, levendigheid
- Internationale uitstraling van hoge kwaliteit
- Tijdelijk: bereikbaar voor alle vervoersmodaliteiten
- Bewegwijzering ook na verlaten perrons en buiten
- Geen bouwput uistraling
- Duidelijk zichtbare uitgangen en looplijnen
- Voorzieningen, winkels, take away
- Gebruik Beethovenstraat als overstap tram – bus - trein - metro

Rol Minerva-as

- Alleen voor fietsers en voetgangers
- Autoluwe doorgaande verbinding voor voet en fiets van Zuid naar Buitenveldert
- Minerva-as in centrale as
- OVT moet goed zichtbaar zijn vanaf Minerva-as (à la Sloterdijk)
- Geen
- Geen, behalve toegang tot OVT
- Minerva-as is essentieel voor aansluiting met de stad (Berlage)
- Heel belangrijk: aantakken op helder grit van Zuid en Buitenveldert
- Speelt rol in de verbinding Zuid / Zuidas als toplocatie (bestaand en nieuw)
- Uitwisseling Beethovenstraat en Minerva-as (zie laatste opmerking randvoorwaarden)

Hartenkreet

- HSL moet naar Zuid en > dan 20 treinen per uur. Dus 6 sporigheid ZuidasDok moet er komen
- Station Rai tijdens de verbouwing (en daarna)
- Halte Amstelveenseweg betere ontsluiting voor VU en VUmc
- 2020 is te laat!
- stations Rai en Amstelveenseweg als tijdelijke stations geschikt maken

Parallelsessie 3: Kwaliteit van de leefomgeving

Suggesties

- Alternatief 3: metro op trein

Zorgpunten

- Wonen:
 - Positionering woningen zodanig dat sociale veiligheid verbetert
 - Situering busstation: meer rekening houden met bewoners en niet bedrijven
 - Geen kantoren aan de zuidkant van woningen

- Huidige woningen geen identiteit, want plinten geen functie / geen relatie met maaiveld
- Maatregelen eerder nemen dan 2030 (behoefte aan faseringskaartje)
- Geluidsoverlast: alle hinderaspecten meenemen resonans tussen hoge gebouwen
- Ook buiten ZuidasDok mitigerende maatregelen. Dat is ook hoogstedelijke kwaliteit!!!
- Situatie milieuhinder bij tunnelmonden!! Milieuhinder weg te werken
- Zorg m.b.t. vormgeving groen alternatieven 2 en 3 ivm aanwezigheid viaducten
- Absoluut geen viaduct door wijk ivm Amstelveenlijn
- Betere gebruikersanalyse; sociale aspecten niet onderzocht (inclusief politiegegevens)
- Duidelijkheid plinten bestemming
- Ontsluitingsproblematiek omliggend wegennet, parkeren
- Verkeer:
 - Zorg mbt verkeersdruk! Nu al + Dok + VU Kenniskwartier + Rechtbank

Overig:

- Suggestie om Manifest van Oostenbrik cs mee te nemen
- Ga voor 6-sporigheid!
- Alternatief 2 verrijken met groen
- Veel aandacht voor beheer en onderhoud tijdens bouwfase
- Alternatief 1 heeft wel veel overlast mbt parkeren, ontsluiten etc.
- Zorg mbt milieuhinder bij tunnelmonden
- Kwaliteit voor fietsers en wandelaars tijdens de bouwfase
- Let op: meer scooters en motorfietsen vragen voorzieningen
- Verschillende vervoersstromen analyseren

Parallelsessie 4: Werk in uitvoering

Vragen:

- Wat is belangrijk voor bij de uitvoering?
- Wat kunt u ons adviseren?
- Waar moeten we aan denken?

Wat is belangrijk voor bij de uitvoering?

- Aanwezigen hebben voorgesteld om de aanleg van de ondergrondse A10 te faseren over de lengte van het Dok. Voorkeur heeft om niet te starten bij het drukke en smalle gedeelte bij het WTC vanwege kinderziektes in de bouw
- Bouwverkeer niet over stedelijk wegennet + snelweg
- Logistiek gebouwen: loading docks moeten bereikbaar blijven.

- Transfer station-stad, inclusief kruising bouwverkeer: veiligheid, zo min mogelijk overlast
- Afstemming/samenloop bouwactiviteiten in het gebied met Dok
- Fietsenstallingen behouden:
 - In de openbare ruimte en niet ondergronds
 - Fietzers positief benaderen
- Niet te kleine fietspaden richting station
- Doorgang station intact houden
- Meer geluidschermen nu al ook voordat de A-10 in tunnel ligt
- Intact houden van de noord-zuidverbindingen

Wat kunt u ons adviseren?

- Hoe sneller hoe beter, behalve als de bouwweg overbodig wordt gemaakt (bijvoorbeeld door te boren)
- Kan de bouwweg in de bouwkuip aangelegd worden, dus dat het bouwverkeer vanuit de lengterichting in de bouwkuip rijdt zodat de bouwweg overbodig wordt?
- Bouwverkeer alleen over bouwweg
- Onderzoek goed de polderbemaling / waterhuishouding en controleer dit zeer regelmatig tijdens de bouw
- Station veelzijdig ontsluiten ook in de tijdelijke fase meer ingangen. Hier ook fietsenstallingen
- In tijdelijke situatie iets leuks doen bv passerelle over de bouwkuip heen

Waar moeten we aan denken?

- Trillingen bouwverkeer + bouw
- Overlast bouwweg: herrie, daglicht, verhuurbaarheid etc.
- Bereikbaarheid kantoorgebouwen Stibbe, Rechtbank, Akzo, Atrium + looproute erheen. Kan lokaal verkeer verder van gevel af?
- Voldoende plek voor fietsenstallingen zowel in *tijdelijke situatie als definitieve situatie*
- Noord-zuid verbindingen verkeersafwikkeling
- Studiegebied moet ruim genoeg zijn om verkeersafwikkeling in kaart te hebben
- Afstemming met bouw- /gebiedsontwikkeling; integrale beschouwing
- Kan tunnel geboord worden?
- Sporen op A-10 zo ver mogelijk van vastgoed (op rand van de bak)
- Maak een impactanalyse
- Denk aan lawaai van spoor op A-10
- Lawaai A-10 + bouwverkeer + bouwlawaai
- Groene zoom behouden – fietspad
- Niet prematuur groen verwijderen
- Communicatie zie voorbeeld Mahlerplein (nog zoveel palen, waarom bouw stil ligt etc.)
- Geluidarm bouwen een optie? Met name bij slaan van palen

- Veiligheid treinperrons; zo vroeg mogelijk verbeteren. Perrons zijn nu te smal.
- Schoon, schoon, schoon tbv sociale veiligheid