

Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp tracébesluit, ontwerpbestemmingsplan en milieueffectrapport Zuidasdok



Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Terinzagelegging en zienswijzen	7
1.2	Twee procedures, één Nota van Beantwoording	7
1.3	Wijzigingen ten opzichte van ontwerpplandocumenten	8
1.4	Leeswijzer	8
2	Algemene beantwoording van veelvoorkomende vragen en opmerkingen	10
2.1	Nut en noodzaak	10
2.2	Proces planvorming	12
2.3	Omgevingsmanagement en communicatie	13
2.4	Bouwfase	15
2.5	Planschade, nadeelcompensatie en bouwschade	24
2.6	Verkeersonderzoek	26
2.7	Verkeersveiligheid	27
2.8	Amstelveenlijn	29
2.9	Fietsverbindingen en fietsparkeren	30
2.10	Toegankelijkheid	31
2.11	Geluidsonderzoek	31
2.12	Luchtkwaliteit	33
2.13	Tunnelcategorie	33
2.14	Afstand tunnels tot belendingen	34
2.15	Groen	34
2.16	Grondwater	35
3	Beantwoording zienswijzen	36
3.1	Zienswijzen betrokken bestuursorganen	36
3.1.1	Zienswijze Hoogheemraadschap van Rijnland (T28)	36
3.1.2	Zienswijze Gemeente Haarlem (T89)	37
3.1.3	Zienswijze Gemeente Diemen (T99)	38
3.1.4	Zienswijze Gemeente Amstelveen (T131)	43
3.1.5	Zienswijze Gemeente Ouder-Amstel (T105)	45
3.2	Zienswijzen belangenorganisaties	50
3.2.1	Zienswijze ORAM (B32)	50
3.2.2	Zienswijze Cliëntenbelang Amsterdam (T83 – B38)	58

3.2.3 Zienswijze Reizigers Advies Raad voor de Stadsregio Amsterdam (T132 - B8)	62
3.2.4 Zienswijze Rover Regio Amsterdam (T73 - B10)	68
3.2.5 Zienswijze Rover Haarlem (T34)	73
3.2.6 Zienswijze Fietzersbond (T90)	74
3.2.7 Zienswijze Vogelwerkgroep Amsterdam (B44)	76
3.2.8 Zienswijze Vogelwerkgroep Amsterdam (T110)	78
3.2.9 Zienswijze Taskforce Bereikbaarheid Zuidas (T76 - B27)	80
3.3 Zienswijzen transportbranche	86
3.3.1 Zienswijzen Ondernemersvereniging EVO (T3), Transport en Logistiek Nederland (T35) Nefco (T41), Vereniging Vloeibaar Gas (T47), Rijngas (T52), Jewagas (T53), Antargaz Nederland (T54), Schenk Papendrecht (T55), A.J. Jongeneel & Zn Transport (T56), Benegas (T63), Teunis Automotive (T87), Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (T88)	86
3.4 Zienswijzen gebied Zuidas	90
3.4.1 Zienswijze Vereniging van Eigenaars Princesse (T118 - B43)	90
3.4.2 Zienswijze T121 - B42	95
3.4.3 AXA Investment Managers Deutschland (T79 - B28)	98
3.4.4 Zienswijze T36 - B14	105
3.4.5 Zienswijze T23 - B29	116
3.4.6 Zienswijze T96 - B6	116
3.4.7 Zienswijze Vereniging Vrienden van het Beatrixpark (T122 - B7)	125
3.4.8 Zienswijze T95 - B9	133
3.4.9 Aanvullende zienwijze T95 - B9 (ontvangen op 19 juni 2015)	137
3.4.10 Zienswijze T98 - B11	139
3.4.11 Zienswijze Bewonersplatform Zuidas (T97 - B13)	142
3.4.12 Zienswijze REI Netherlands Amstelveenseweg B.V. (T112 - B17)	145
3.4.13 Zienswijze WTC Amsterdam (T103 - B18)	164
3.4.14 Zienswijze Westinvest ImmoValue (T119 - B19)	201
3.4.15 Zienswijze Westinvest Interselect (T120 - B20)	201
3.4.16 Zienswijze Dekka Immobilien Global (T75 - B21)	202
3.4.17 Zienswijze Allianz Lebensversicherungs (T117 - B22)	203
3.4.18 Zienswijze Union Investment Real Estate (T114 - B23)	204
3.4.19 Zienswijze Dekka HOT Moerdijk (T107 - B24)	204
3.4.20 Zienswijze AkzoNobel Nederland B.V. (T58 - B26)	208
3.4.21 Zienswijze UIR Beethovenstraat (T82 - B30)	214
3.4.22 Zienswijze ABN AMRO Bank N.V. (T126 - B31)	217
3.4.23 Zienswijze De Brauw Blackstone Westbroek (T67 - B33)	221

3.4.24 Zienswijze Commerz Real Investmentgesellschaft (T70 – B34)	222
3.4.25 Zienswijze Sax Vastgoed (T125 – B35)	232
3.4.26 Zienswijze T72 – B36	238
3.4.27 Zienswijze T123 – B37	244
3.4.28 Zienswijze La Bergère Hospitality Group B.V. (T43 – B39)	248
3.4.29 Zienswijze Vereniging Beethovenstraat Parnassusweg (T130 – B40)	254
3.4.30 Zienswijze QP Amsterdam Property (T115 – B41)	264
3.4.31 Zienswijze B4	265
3.4.32 Zienswijze B2	265
3.4.33 Zienswijze T2	266
3.4.34 Zienswijze T13 – B3	266
3.4.35 Zienswijze T19	267
3.4.36 Zienswijze T20	267
3.4.37 Zienswijze Initiatiefgroep Zuidas Experience (T27 – B1)	269
3.4.38 Zienswijze T33	270
3.4.39 Zienswijze T37	271
3.4.40 Zienswijze Stichting CPO Amstelwijck (T38)	273
3.4.41 Zienswijze T65	274
3.4.42 Zienswijze Amsterdam RAI B.V. (T66)	275
3.4.43 Zienswijze R.K. Begraafplaats Buitenveldert (T93)	276
3.4.44 Zienswijze Stichting Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert (T109)	283
3.4.45 Zienswijze Waterstofland/Dikmulti (T113)	284
3.5 Zienswijzen gebied De Nieuwe Meer - Schinkel	290
3.5.1 Zienswijze Pimmie's Snackunit (T30)	290
3.5.2 Zienswijze Vishandel H.M. Smit (T46)	290
3.5.3 Zienswijze Tuinpark Ons Buiten (T59)	290
3.5.4 Zienswijze VVE Zuidcirkel Pilotenstraat, Amsterdam (T68)	292
3.5.5 Zienswijze Interbest (T100)	298
3.5.6 Zienswijze Vereniging Amsterdamse Lawn Tennis Club Joy Jaagpad (T129)	299
3.5.7 Zienswijze T31 – B12, Zienswijze T40, Zienswijze T74, Zienswijze T77, Zienswijze T78, Zienswijze T102, Zienswijze T128	305
3.5.8 Zienswijze T42 (identiek aan T31 met onderstaande aanvullingen)	325
3.5.9 Zienswijze T4	326
3.5.10 Zienswijze T5	328
3.5.11 Zienswijze T6	330
3.5.12 Zienswijze T7	331
3.5.13 Zienswijze T12	332

3.5.14 Zienswijze T14	333
3.5.15 Zienswijze T15	334
3.5.16 Zienswijze T16	334
3.5.17 Zienswijze T17	335
3.5.18 Zienswijze T18	335
3.5.19 Zienswijze T21	336
3.5.20 Zienswijze T22	337
3.5.21 Zienswijze T24	337
3.5.22 Zienswijze T25	338
3.5.23 Zienswijze T26	343
3.5.24 Zienswijze T29	343
3.5.25 Zienswijze T39	344
3.5.26 Zienswijze T44	346
3.5.27 Zienswijze T45, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	346
3.5.28 Zienswijze T48	347
3.5.29 Zienswijze T49	348
3.5.30 Zienswijze T50, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	350
3.5.31 Zienswijze T51	355
3.5.32 Zienswijze T57	359
3.5.33 Zienswijze T60, Zienswijze T62, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	360
3.5.34 Zienswijze T69, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	365
3.5.35 Zienswijze T71	367
3.5.36 Zienswijze T80	368
3.5.37 Zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81) en Zienswijze T111	370
3.5.38 Zienswijze T85	378
3.5.39 Zienswijze T91, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	381
3.5.40 Zienswijze T92, tevens zienswijze Vereniging woonschepen Zuid (T81)	384
3.5.41 Zienswijze T94, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)	385
3.5.42 Zienswijze T106	393
3.5.43 Zienswijze T108	395
3.5.44 Zienswijze T127	399
3.6 Zienswijzen gebied Amstel	401
3.6.1 Zienswijze T104 – B16	401
3.6.2 Zienswijze T1	407
3.6.3 Zienswijze T8	407
3.6.4 Zienswijze T9	408

3.6.5 Zienswijze T10	408
3.6.6 Zienswijze T11	410
3.6.7 Zienswijze Tuinpark Amstelglorie (T61)	411
3.6.8 Zienswijze Nationale Politie (T64)	422
3.6.9 Zienswijze JurRed Bedrijfshuisvesting (T86)	427
3.6.10 Zienswijze Spectate (T100)	428
3.6.11 Zienswijze T116	429
3.6.12 Zienswijze T124	433
3.7 Zienswijzen keerspooren Diemen-Zuid	443
3.7.1 Zienswijze Buurtvereniging Kruidenspoor (T84)	443
3.8 Overige zienswijzen	447
3.8.1 Zienswijze Connexxion (T32)	447
3.8.2 Zienswijze B15	447
3.8.3 Zienswijze B5	449

1 Inleiding

1.1 Terinzagelegging en zienswijzen

Deze Nota van Beantwoording bevat de reacties op de zienswijzen over de ontwerpplandocumenten voor Zuidasdok.

Van 12 maart 2015 tot en met 22 april 2015 hebben ter inzage gelegen:

- o het ontwerp van het Tracébesluit Zuidasdok;
- o het ProjectMER Zuidasdok (milieueffectrapport);
- o het ontwerp van het Bestemmingsplan Zuidasdok;
- o het bij het bestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden.

De ontwerpplandocumenten zijn toegestuurd aan betrokken bestuursorganen. Tevens is de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen.

Tijdens de periode van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de Minister van Infrastructuur en Milieu over het ontwerp-tracébesluit en het ProjectMER en bij de gemeenteraad van Amsterdam over het ontwerpbestemmingsplan. Belanghebbenden konden bij burgemeester en wethouders van Amsterdam een zienswijze kenbaar maken over het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden.

In totaal zijn 176 zienswijzen naar voren gebracht. Bij de beantwoording van de specifieke zienswijzen is aangegeven of deze zienswijze bij de Minister is ingediend (T) of bij de gemeenteraad van Amsterdam (B).

Alle stukken zijn te downloaden op de website www.zuidasdok.nl.

1.2 Twee procedures, één Nota van Beantwoording

De huidige planuitwerkingsfase van het project is gericht op de totstandkoming van het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok.

Het Tracébesluit Zuidasdok beschrijft de wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan. Het Bestemmingsplan Zuidasdok biedt het kader voor de realisatie van een nieuwe openbaarvervoerterminal, de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels en een noord-zuid fietsverbinding tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat. De milieueffecten van de maatregelen in het tracébesluit en het bestemmingsplan zijn beschreven in het ProjectMER.

Verschillende indieners hebben zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit en over het ontwerpbestemmingsplan naar voren gebracht. Hierbij is niet steeds scherp te onderscheiden welke onderdelen van de zienswijzen gaan over het ontwerp-tracébesluit

en welke over het ontwerpbestemmingsplan. Om deze reden en omwille van een consistente behandeling van de zienswijzen, zijn de zienswijzen over het ontwerptracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan gezamenlijk behandeld in één Nota van Beantwoording.

De gezamenlijke behandeling van de zienswijzen in één Nota van Beantwoording brengt geen wijziging in de formele verantwoordelijkheid voor de beantwoording van de zienswijzen van de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontwerptracébesluit en ProjectMER) en de gemeenteraad van Amsterdam (ontwerpbestemmingsplan).

1.3 Wijzigingen ten opzichte van ontwerpplandocumenten

Indien zienswijzen aanleiding hebben gegeven om de definitieve plandocumenten te wijzigen ten opzichte van de ontwerpplandocumenten, dan is dit bij de beantwoording van de betreffende zienswijze vermeld. Wijzigingen ten opzichte van de ontwerpplandocumenten worden beschreven in paragraaf 1.5 van de toelichting bij het tracébesluit en de Nota van Wijzigingen behorende bij de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan. Het gaat zowel om wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen als om ambtshalve (uit eigen beweging) wijzigingen.

Over het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt het volgende opgemerkt: uit aanvullende berekeningen volgt dat de geluidstoename als gevolg van het verleggen van het tracé van de Amstelveenlijn zo beperkt is dat geen hogere geluidwaarden hoeven worden vastgesteld. De procedure voor het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt om deze reden niet vervolgd.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een algemene reactie op onderwerpen die in de zienswijzen relatief vaak aan de orde komen:

- nut en noodzaak (paragraaf 2.1);
- proces planvorming (paragraaf 2.2);
- omgevingsmanagement en communicatie (paragraaf 2.3);
- bouwfase (paragraaf 2.4);
- planschade, nadeelcompensatie en bouwschade (paragraaf 2.5);
- verkeersonderzoek (paragraaf 2.6);
- verkeersveiligheid (paragraaf 2.7);
- Amstelveenlijn (paragraaf 2.8);
- fietsverbindingen en fietsparkeren (paragraaf 2.9);
- toegankelijkheid (paragraaf 2.10);
- geluidsonderzoek (paragraaf 2.11);
- luchtkwaliteit (paragraaf 2.12);
- tunnelcategorie (paragraaf 2.13);
- afstand tunnels tot belendingen (paragraaf 2.14);
- groen (paragraaf 2.15);

- grondwater (paragraaf 2.16).

Bij de individuele beantwoording van zienswijzen wordt voor deze onderwerpen naar de algemene reactie verwezen, waar nodig aangevuld met een specifieke reactie.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen individueel beantwoord. Hierbij wordt de volgende volgorde aangehouden:

- zienswijzen bestuursorganen (paragraaf 3.1);
- zienswijzen belangenorganisaties (paragraaf 3.2);
- zienswijzen transportbranche (paragraaf 3.3);
- zienswijzen gebied Zuidas (paragraaf 3.4);
- zienswijzen gebied De Nieuwe Meer – Schinkel (paragraaf 3.5);
- zienswijzen gebied Amstel (paragraaf 3.6);
- zienswijzen keersporen Diemen-Zuid (paragraaf 3.7);
- overige zienswijzen (paragraaf 3.8).

2 Algemene beantwoording van veelvoorkomende vragen en opmerkingen

2.1 Nut en noodzaak

Algemeen

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In 2028 moet dit alles zijn gerealiseerd.

Zuidas is het internationale zakencentrum van Nederland. Het gebied ligt dicht bij Schiphol en het centrum van Amsterdam en kent al langer een sterke economische en stedelijke ontwikkeling. Verschillende verkeers- en vervoersstromen komen hier samen, maar het wordt steeds lastiger om die allemaal op te vangen. Zo blijft het autoverkeer groeien, terwijl de capaciteit van de A10 Zuid nu al ten volle wordt benut. Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer, waardoor station Amsterdam Zuid erg druk is en de verdere groei niet aankan. Zuidas is ook een woongebied waar de komende jaren duizenden nieuwe woningen worden bijgebouwd. De ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu rond deze drukke verkeersader brengt knelpunten met zich mee. Het project Zuidasdok geeft hieraan de gewenste ruimte. Maar die oplossing is ook complex. Het vraagt om een zorgvuldige aanpak, waarbij het een met het ander moet worden gecombineerd. Daarom werken alle betrokken partijen nauw samen om het project Zuidasdok te realiseren.

Het project Zuidasdok is nodig om een aantal (toekomstige) knelpunten, die hieronder staan benoemd, aan te pakken.

De capaciteit van station Amsterdam Zuid staat onder druk

Het aantal trein- en metroreizigers groeit de komende jaren, onder andere door toenemend gebruik van het openbaarvervoer en het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn. Station Amsterdam Zuid ligt ingeklemd tussen de rijbanen van de A10 Zuid, waardoor uitbreiding van het spoor niet mogelijk is.

Het station biedt in de toekomst de capaciteit en variëteit aan vervoers- en overstapmogelijkheden die qua in- en uitstappers kan wedijveren met de grootste stations van Nederland. Het station wordt daarvoor geheel vernieuwd. Het krijgt een

royale opzet met bredere perrons, overkappingen, een forse verbreding van de bestaande Minervapassage en een nieuwe passage: de Brittenpassage. Het station wordt compact, overzichtelijk en veilig en krijgt een eigentijdse en efficiënte uitstraling. Waar de A10 Zuid onder de grond verdwijnt, licht station Amsterdam Zuid op als centraal verbindingselement.

De doorstroming op de A10 Zuid staat onder druk

Door verdergaande groei van het autoverkeer komt rond 2020 een goede doorstroming van het verkeer in beide richtingen onder druk te staan. Zonder ingreep is in de toekomst sprake van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en wordt Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar. Zelfs na realisatie van het project Zuidasdok blijft het, zeker tijdens de spits, een druk traject en blijven er locaties waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekort schiet.

De A10 Zuid wordt verbreed van vier naar zes rijstroken per richting en gedeeltelijk in twee tunnels aangelegd. Er zijn in totaal vier tunnelbuizen, twee voor de hoofdrijbanen en twee voor de parallelrijbanen die bedoeld zijn voor het bestemmingsverkeer. De tunnels zijn circa een kilometer lang en lopen ongeveer vanaf Begraafplaats Buitenveldert tot aan het Beatrixpark. Over het circa zes kilometer lange traject tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt het doorgaand verkeer van het bestemmingsverkeer gescheiden. De vier binnenste (100 km per uur) rijstroken zijn beschikbaar voor het doorgaand verkeer en de twee buitenste (80 km per uur) voor verkeer met bestemming Amsterdam Zuid en omgeving (via de S108 en S109). Automobilisten kiezen bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel voor de hoofdrijbaan of voor de parallelrijbaan met bestemming Amsterdam. De ontvlechting van de verschillende verkeersstromen zorgt ervoor dat de auto's minder van rijstrook hoeven te wisselen. Dat is niet alleen veiliger; het bevordert de doorstroming van de A10 Zuid en daarmee draagt het bij aan het blijven functioneren van de A10 Ring Amsterdam en ook de bereikbaarheid van de hele regio.

De A10 Zuid wordt ter hoogte van het centrum van Zuidas in twee tunnels aangelegd

Dit verbetert de luchtkwaliteit en zorgt voor een vermindering van de geluidsoverlast bij de tunnel. Zo worden de mogelijkheden voor woningbouw geoptimaliseerd en is het mogelijk dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

Het ondergronds brengen van de A10 Zuid zorgt voor kortere noord-zuidverbindingen en creëert nieuwe openbare ruimte op het dak van de tunnels. Ook slecht het de barrière die nu het noordelijke en het zuidelijke deel van Zuidas scheidt voor een deel. Dit maakt Zuidas aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. De ondertunneling zorgt tevens voor minder geluidsoverlast van het verkeer op de A10 Zuid in het centrumgebied. Verdere toekomstige ontwikkelingen worden niet onmogelijk gemaakt. Er is onder andere rekening gehouden met een ruimtereservering voor twee extra treinsporen. Ook blijft uitbreiding van het regionale openbaarvervoernetwerk mogelijk, bijvoorbeeld een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol.

Structuurvisie en toelichtingen tracébesluit en bestemmingsplan

Nut en noodzaak van het project Zuidasdok worden nader toegelicht in de Structuurvisie Zuidasdok die op 9 juli 2012 is vastgesteld en in de toelichtingen bij het tracébesluit en het bestemmingsplan.

2.2 Proces planvorming

Verkenningfase

De eerste fase van het project Zuidasdok was de verkenningfase. In de periode 2010 – 2012 zijn verschillende oplossingsrichtingen getrechterd tot één duidelijke voorkeur. Op 9 juli 2012 hebben de betrokken partijen overeenstemming over dit voorkeursalternatief bereikt. Op die dag is de Bestuursovereenkomst ondertekend en is de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld, waarin tevens de Voorkeursbeslissing voor project Zuidasdok is opgenomen. De Structuurvisie beschrijft het ruimtelijk kader waarbinnen de ontwikkelingen van het project Zuidasdok vorm krijgen. Die keuze vormde het startpunt voor de verdere uitwerking van de plannen in een (ontwerp)tracébesluit en een (ontwerp)bestemmingsplan en het opstellen van een ProjectMER, de zogenaamde planuitwerkingsfase.

Planuitwerkingsfase

De huidige fase van het project is de planuitwerkingsfase. Deze periode beslaat de jaren 2013 tot en met 2016 waarin een ProjectMER, een (ontwerp)tracébesluit en een (ontwerp)bestemmingsplan zijn gemaakt. In het Tracébesluit Zuidasdok worden alle wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan beschreven. Het Bestemmingsplan Zuidasdok biedt het planologische kader voor de bouw van de nieuwe openbaarvervoerterminal en de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels. Milieueffecten zijn beschreven in het ProjectMER Zuidasdok en in een aantal afzonderlijke deelrapportages ten behoeve van het tracébesluit en het bestemmingsplan. Voor het tracébesluit en het ProjectMER is de Minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag en voor het bestemmingsplan de gemeenteraad van Amsterdam.

Met de Kennisgeving milieueffectrapport Zuidasdok maakte de minister van Infrastructuur en Milieu op 23 september 2013 het voornemen bekend een ProjectMER op te stellen. Een ieder kon hierover een zienswijze naar voren brengen, de commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd en betrokken bestuursorganen zijn geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het ProjectMER. In het Advies Reikwijdte en Detailniveau Zuidasdok is vervolgens afgebakend welke varianten en welke milieuaspecten worden onderzocht en tot op welk detailniveau. Op basis van dit advies zijn vervolgens de milieueffectenstudies uitgevoerd en zijn het ProjectMER, het (ontwerp)tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Het (ontwerp)tracébesluit, het ProjectMER, het ontwerpbestemmingsplan en het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden, hebben van 12 maart tot en met 22 april 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder een zienswijze naar voren brengen over het (ontwerp)tracébesluit, het ProjectMER en het ontwerpbestemmingsplan. Belanghebbenden konden een zienswijze indienen over het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden. De ontwerpplandocumenten en het ProjectMER

zijn toegestuurd aan betrokken bestuursorganen. Over het ProjectMER is advies gevraagd aan de commissie voor de milieueffectrapportage.

Effecten van wijzigingen in het ontwerp en de onderzoeksmodellen ten opzichte van het (ontwerp)tracébesluit en ontwerpbestemmingsplan zijn in de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie per milieuthema onderzocht. Deze rapportage is als bijlage opgenomen bij de toelichting bij het tracébesluit en bij de toelichting bij het bestemmingsplan. Waar relevant is deze aanvullende milieu-informatie in de toelichtingen beschreven.

2.3 Omgevingsmanagement en communicatie

Uitgangspunt voor een succesvolle realisatie van het project Zuidasdok is dat er vanuit de omgeving draagvlak is en blijft voor het project, voor de eindsituatie, maar in het bijzonder voor de bouw. Omgevingsmanagement en communicatie spelen hierin een cruciale rol. Door het tijdig betrekken van de omgeving kunnen belangen en zorgen worden meegenomen in de afwegingen die voor het project worden gemaakt. Door actieve, open en realistische communicatie, bijvoorbeeld over de risico's in het project en de hinder die werkzaamheden veroorzaken, worden de juiste verwachtingen gewekt en kunnen omwonenden zelf ook inspelen op de mogelijke hinder. Communicatie over het project vindt plaats in de bredere context van de overige ruimtelijke en infrastructurele bouwwerkzaamheden in het gebied.

Gemeente Amsterdam, Zuidas, maar ook andere projecten in de omgeving, hebben al lange tijd contact met bedrijven, bewoners en andere partijen in de omgeving. Deze relaties zijn door het project Zuidasdok opgepakt en verder opgebouwd. Vanuit het omgevingsmanagement van het project Zuidasdok is begin 2013 een actief traject gestart met het benaderen van de stakeholders die direct worden geraakt door project Zuidasdok.

Om ook het bredere publiek te kunnen benaderen, is, naast de formele procedures, tijdens de planontwikkeling een aantal brede participatiebijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld over de Structuurvisie, het Ambitiedocument en het (ontwerp)tracébesluit en (ontwerp)bestemmingsplan voor Zuidasdok. In het stadium van de planvorming is de communicatie gericht op het breed delen van de opgave van het project Zuidasdok en de keuzes die binnen het project worden gemaakt. Maar ook om de verwachtingen over bijvoorbeeld het oplossend vermogen voor de knelpunten in de doorstroming van het verkeer en de bouw hinder te delen.

Bij het omgevingsmanagement en de communicatie voor het project Zuidasdok staan niet slechts de gevolgen van de bouw van het project Zuidasdok centraal, maar wordt tevens gepoogd om ideeën en wensen van de omgeving over het eindbeeld een plek te geven in het project. Daarnaast wordt aangesloten bij ruimtelijke en infrastructurele projecten in en rond Zuidas die reeds in uitvoering zijn of in de komende periode in uitvoering gaan. De projecten kunnen vaak niet los van elkaar worden gerealiseerd, omdat ingrepen door deze projecten andere delen van het werk kunnen raken. Ook kan de communicatie over al deze werkzaamheden niet los van elkaar worden gezien. In Zuidas gaat het bijvoorbeeld om de bouw van kantoren, woningen en voorzieningen. Ook is er een aantal grote infrastructuurprojecten, zoals Noord/Zuidlijn, OV SAAL en de Amstelveenlijn die een raakvlak hebben met het project Zuidasdok. In de directe

omgeving van het projectgebied wordt het project SAA gerealiseerd. Daarnaast kunnen ook kleinschaliger projecten, bijvoorbeeld onderhoud aan het stedelijk wegennet, raakvlakken hebben met de bouw van het project Zuidasdok.

De rode draad in het omgevingsmanagement is dat de omgeving tijdens de bouw van het project Zuidasdok en de uitvoering van de genoemde andere ruimtelijke en infrastructurele projecten als een complete stad moet kunnen blijven functioneren. Hinder is niet te voorkomen, maar verkeers- en vervoersnetwerken en de openbaarvervoerterminal moeten blijven functioneren, de omgeving moet bereikbaar blijven en de inrichting en leefbaarheid van de openbare ruimte en openbaarvervoerterminal moeten op peil blijven. In die opgave wordt vanuit het project Zuidasdok, als opdrachtgever, nauw samengewerkt met de aannemer, die zelf een belangrijke rol krijgt in het creëren c.q. behouden van draagvlak tijdens de uitvoering van het werk.

Om die doelstelling waar te maken, pakken gemeente Amsterdam, Zuidas en het project Zuidasdok omgevingszaken en communicatie gezamenlijk op. Zo wordt één loket (onder de noemer: Zuidas Bouwt) ingericht voor de projecten Zuidas en Zuidasdok om de omgeving van het project maximaal te faciliteren en aanspreekbaar te zijn. Zuidas Bouwt is in het gebied Zuidas herkenbaar aanwezig, werkt vanuit een publiekstoegankelijk informatiecentrum en is op internet te vinden. Het loket is vanaf de tweede helft van 2016 in gebruik en wordt in de periode daarna uitgebreid.

Tijdens de planvorming vindt voortdurend afstemming en overleg plaats met bedrijven, bewoners(groepen) en andere partijen. Omgevingseisen en -wensen worden zo steeds meegewogen. Waar nodig zijn afspraken in overeenkomsten vastgelegd. Deze dialoog vindt gedurende de gehele looptijd van het project Zuidasdok plaats, via verschillende kanalen.

Een ander voorbeeld om kwaliteit te bieden, is door zoveel mogelijk noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden voor het project Zuidasdok met andere werkzaamheden te combineren ('werk met werk maken'), om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het verleggen van kabels en leidingen, het verwerven en slopen van bouwwerken en een aantal ingrepen in de openbare ruimte. Deze werkzaamheden worden zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden in en rond de projectomgeving.

De omgeving van het project Zuidasdok is intensief betrokken bij de voorbereiding van het (ontwerp)tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok en in de aanloop naar de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok. Dit gebeurde bijvoorbeeld via het in 2013 opgestelde Ambitiedocument en door informatiemarkten en -avonden, zowel op individuele basis als in grotere verbanden, zoals via bewonersverenigingen of klankbordgroepen. Doel van deze initiatieven was om enerzijds de omgeving van het project Zuidasdok op de hoogte te houden van de ontwikkelingen binnen het project en te betrekken bij het proces en anderzijds inzicht te krijgen in de belangen, wensen en zorgen van de bedrijven en bewoners van de Zuidas. Deze gesprekken en informatiemomenten worden tijdens de bouw van het project Zuidasdok voortgezet.

Het project levert ontegenzeggelijk hinder op. Informatie over de te verwachten hinder op enig moment van de uitvoering wordt zorgvuldig, open en tijdig gedeeld met de omgeving. Dat kan bijvoorbeeld gaan over leefbaarheidsissues zoals geluid en trillingen, of over bereikbaarheid (omleidingen, afsluitingen, OV-verbindingen, enzovoorts). Voor

het project Zuidasdok en voor alle andere bouwprojecten in de Zuidas wordt één loket ingericht waar geïnteresseerden en belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, klachten en schadeclaims. Via het loket worden de meldingen aan de juiste partij geadresseerd.

Leefbaarheid is een belangrijk onderwerp voor de omgeving. De aannemer maakt BLVC-plannen (BLVC: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) voor zijn werkzaamheden. Uiteraard worden effecten van de bouw op de omgeving zorgvuldig gemonitord, maar dat laat onverlet dat er toch hinder op kan treden die niet voorzien was. Ook kunnen bij werkzaamheden van deze omvang dingen fout gaan. Of moet om dwingende redenen een ontheffing worden verleend om bijvoorbeeld te mogen werken op een ander moment dan vooraf gepland was. Dan is het van belang snel te kunnen schakelen, af te stemmen met de omgeving en te besluiten. Hiervoor wordt een overleg opgestart waarin de omgeving is vertegenwoordigd. Over de vorm en frequentie van een dergelijk overleg wordt de komende periode met partijen uit de omgeving van gedachten gewisseld. Waar directe raakvlakken tussen de werkzaamheden van het project Zuidasdok en stakeholders in de omgeving zijn wordt één op één overleg georganiseerd.

Hoewel aan de aannemer een algemeen kader en algemene randvoorwaarden worden meegegeven voor de inrichting van het gebied waarbinnen de aannemer actief is, kunnen op bepaalde locaties specifieke wensen aan de orde zijn voor de inpassing van de infrastructuur. In die gevallen vindt overleg plaats met de betrokkenen en waar mogelijk wordt met de betreffende wens rekening gehouden tijdens de bouw.

2.4 Bouwfase

Algemeen

Veel zienswijzen hebben geheel of gedeeltelijk betrekking op de bouwfase van het project Zuidasdok. In de zienswijzen worden bijvoorbeeld de duur en omvang van bouw hinder, de ruimte die de aannemer krijgt bij de bouw, maatregelen ter beperking van hinder en de borging van die maatregelen aan de orde gesteld.

De komende jaren wordt intensief gebouwd in Zuidas. Niet alleen het project Zuidasdok, maar ook nieuwe woningen, kantoren en andere voorzieningen in het gebied. Op het stedelijk wegennet in Zuidas gaan verschillende projecten in uitvoering om de bereikbaarheid te verbeteren. Al deze werkzaamheden veroorzaken hinder voor de omgeving. De inzet is om het dagelijks leven in het gebied zo goed mogelijk door te laten gaan tijdens de bouw. Maar iedereen die in Zuidas woont, werkt of er om een andere reden moet zijn, gaat de komende jaren hoe dan ook iets merken van de verschillende werkzaamheden. In de planvorming, bij het maken van afspraken met de omgeving, in de aanbestedingsprocedure en tijdens de bouw zelf worden zoveel mogelijk maatregelen getroffen om de hinder te beperken en het gebied zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Tijdens de bouw kunnen zich ontwikkelingen voordoen die niet vooraf zijn bedacht. Het beperken van hinder tijdens de bouw is dan ook een voortdurende inspanning.

Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op de relatie tussen de bouwfase en:

- tracébesluit, bestemmingsplan en ProjectMER;
- aanbesteding en bouwcontract;

- wettelijke eisen en benodigde vergunningen;
- algemene kaders van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en ProRail voor beperking bouwhinder.

Vervolgens wordt nader ingegaan op een aantal specifieke aspecten van de bouwfase:

- bouwduur- en fasering;
- bereikbaarheid;
- openbaarvervoerterminal;
- fietsverkeer;
- bouwverkeer;
- beperking van hinder;
- veiligheid;
- werkterreinen;
- kabels en leidingen.

Tracébesluit, Bestemmingsplan en ProjectMER in relatie tot de bouwfase

Met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden de ruimtelijke keuzen voor het project Zuidasdok vastgesteld. Het tracébesluit maakt de aanpassingen aan de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de inpassing daarvan planologisch mogelijk. Het bestemmingsplan is de planologische basis voor de bouw van de openbaarvervoerterminal en voor de inrichting van de openbare ruimte boven de tunnels. In het ProjectMER zijn milieueffecten van het project Zuidasdok beschreven.

Hoewel het tracébesluit en het bestemmingsplan primair gaan over de ruimtelijke keuzen voor het project Zuidasdok, hebben het tracébesluit, het bestemmingsplan en het ProjectMER een aantal raakvlakken met de bouwfase:

- De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan en onderzocht in het ProjectMER.
- De bouw van het project Zuidasdok dient in overeenstemming te zijn met het tracébesluit en het bestemmingsplan. De uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit biedt beperkt ruimte om af te wijken van de op de kaarten bij het tracébesluit weergegeven maatregelen en voorzieningen. Bij het bestemmingsplan wordt de ruimte om af te wijken bepaald door de begrenzing van de bestemmingsvlakken in combinatie met de regels van het bestemmingsplan.
- Het tracébesluit en het bestemmingsplan bevatten een regeling waarmee de tijdelijke maatregelen en voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking van het project Zuidasdok in juridisch planologische zin mogelijk worden gemaakt. Het gaat hierbij om maatregelen en voorzieningen die een ruimtelijk effect hebben, zoals werkterreinen, bouwwegen, tijdelijke bruggen en grond- dan wel waterkerende constructies.

Aanbesteding en bouwcontract

Parallel aan de planvorming wordt de aanbesteding van het bouwcontract voorbereid. De bouw van het project Zuidasdok is veelzijdig en complex en vraagt om uiteenlopende vaardigheden van een aannemer. De bouw moet bovendien plaatsvinden in een beperkt beschikbare ruimte, midden in een drukke stad in ontwikkeling waar het aantal OV-

reizigers, weggebruikers en andere gebruikers en bewoners hard groeit, terwijl het gebied volledig moet kunnen doorfunctioneren.

Om de expertise van de markt te kunnen benutten, wordt de bouw aanbesteed in de vorm van een zogenaamd Design & Construct contract. Hierbij bedenkt de aannemer binnen de grenzen van een programma van eisen van de opdrachtgever de beste oplossing en uitvoeringswijze. Het ontwerp en de uitvoering kunnen zo optimaal op elkaar worden afgestemd. Zoals hierna voor een aantal specifieke onderwerpen nader wordt toegelicht, hebben de gestelde eisen mede betrekking op tijdelijke situaties en het beperken van hinder voor de omgeving bovenop alle geldende wettelijke eisen.

De bouw wordt aanbesteed door middel van een zogenaamde concurrentiegerichtte dialoog. Dit betekent dat de opdrachtgever en gegadigden voor het bouwcontract vertrouwelijk met elkaar in gesprek gaan. Gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het genoemde programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Inschrijvingen worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwaliteit en prijs, met als beoogd resultaat een optimale verhouding tussen (bouw)plan, hinder en kosten. De oplossingen worden onderdeel van het bouwcontract en daarmee contractuele verplichtingen voor de aannemer aan wie de realisatie van het project Zuidasdok wordt gegund. Na de gunning wordt het ontwerp en de bouwfaseringsplan voor het project Zuidasdok definitief uitgewerkt door de aannemer.

Wettelijke eisen en benodigde vergunningen

De bouw van het project Zuidasdok moet voldoen aan eisen op grond van toepasselijke wet- en regelgeving. Daarbij gaat het onder andere om eisen die betrekking hebben op bouw hinder. Een voorbeeld hiervan is hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit, waarin regels zijn opgenomen voor de veiligheid van personen en zaken nabij een bouwplaats, geluidshinder, trillingshinder, stofhinder en veiligheid van belendingen bij het bemaalen van bouwputten.

Voor de bouw van het project Zuidasdok zijn daarnaast verschillende vergunningen vereist. De vergunningverlener kan hieraan voorschriften verbinden, onder meer ter beperking van hinder tijdens de bouw. Een voorbeeld hiervan is de vergunning op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. Op de permanente vergunningen ter uitvoering van het tracébesluit is de coördinatieregeling van de Tracéwet van toepassing. De coördinatieregeling voorziet in het bekendmaken en terinzage leggen van ontwerpbesluiten waarbij een zienswijze naar voren kan worden gebracht.

Naast de eisen die voortvloeien uit wet- en regelgeving worden in het bouwcontract aanvullende eisen gesteld om de hinder tijdens de bouw fase verdergaand te beperken.

Algemene kaders Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en ProRail voor beperking bouwhinder

Door Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en ProRail zijn algemene kaders vastgesteld om hinder door werkzaamheden te beperken. Deze kaders worden ook op het project Zuidasdok toegepast.

Rijkswaterstaat: Werkwijzer Minder Hinder

De Werkwijzer Minder Hinder is een landelijke aanpak om hinder als gevolg van werkzaamheden aan wegen in beheer bij Rijkswaterstaat te beperken. Centraal staan slim plannen, slim bouwen, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, communicatie, publieksgerichte uitvoering en regionale samenwerking. Meer informatie over de Werkwijzer Minder Hinder is te vinden op de website van Rijkswaterstaat (www.rijkswaterstaat.nl).

Gemeente Amsterdam: BLVC-plan

Voor de bouw van het project Zuidasdok is onder andere een vergunning vereist op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. Als onderdeel van de aanvraag dient door de aannemer een BLVC-plan te worden opgesteld. In het BLVC-plan beschrijft de aannemer hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie worden geborgd bij de voorgestelde wijze van uitvoering. Het BLVC-plan is bedoeld om aan de vergunningverlener, de gemeente Amsterdam, aan te tonen dat de voorgestelde bouw en bijbehorende maatregelen, waar deze de openbare ruimte raken, in overleg met nood- en hulpdiensten, bevoegde gezagen en overige belanghebbenden zijn bepaald. Tevens is het BLVC-plan bedoeld om inzicht te geven in de wijze waarop over de uitvoeringswerkzaamheden naar de omgeving wordt gecommuniceerd. Het BLVC-plan moet voldoen aan de eisen uit het contract en wordt uitgewerkt in afstemming met belanghebbenden. De spil van het BLVC-plan is de omgevingsscan, waarmee uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de omgeving in kaart worden gebracht. Daarnaast worden op basis van een analyse van de werkzaamheden randvoorwaarden en eisen bepaald die noodzakelijk zijn voor een veilige uitvoering van de werkzaamheden. Met deze informatie wordt vervolgens een faseringsplan opgesteld voor de uitvoering van de werkzaamheden in de openbare ruimte. Stap voor stap worden de fasen in kaart gebracht en wordt beschreven hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie worden gewaarborgd. Meer informatie over de Verordening werken in de openbare ruimte en het BLVC-plan is te vinden op de website van de gemeente Amsterdam (www.amsterdam.nl).

ProRail: handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties

De handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties (SITS) is het uitgangspunt voor stations en stationsomgevingen wanneer deze worden verbouwd. Met de in de handleiding beschreven werkwijze blijven stations en stationsomgevingen toegankelijk en prettig voor reizigers en worden rust, veiligheid, oriëntatie en navigatie op een eenduidige en hoogwaardige manier gewaarborgd. Meer informatie over de handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties is te vinden op www.spoorbeeld.nl.

Bouwduur en fasering

Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert.

In het centrumgebied van Zuidas vinden de meeste werkzaamheden plaats. Hier wordt de meeste hinder veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. In die periode rijden er relatief veel vrachtwagens met grond en bouwmaterialen en zijn zwaar bouwmaterieel en -machines voor de bouw noodzakelijk.

Buiten de tunnels kan vooral de verbreding van het grondlichaam van de A10 Zuid hinder geven en ter hoogte van de S108 en de S109 en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel ook de aanleg van onder andere viaducten en nieuwe bruggen. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld en kan het verkeer gebruik maken van de vernieuwde A10 Zuid. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar de bouw van de openbaarvervoerterminal veroorzaakt dan nog wel hinder. Die bouw gaat door terwijl het station in gebruik is. Buitendienststellingen in het openbaar vervoer zijn dan nog wel nodig.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is de grootste kracht van de Zuidas. Schiphol ligt op een steenworp afstand en station Amsterdam Zuid ligt in het hart van het gebied. Maar de komende jaren is bereikbaarheid ook één van de grootste uitdagingen, zeker door de vele bouwwerkzaamheden. Het is nu op sommige momenten en plekken al behoorlijk druk. Bovendien gaan aan verbeteringen vaak tijdelijke verslechtingen vooraf. Dit vraagt om scherpe maatregelen en intensieve samenwerking met bewoners, bedrijven en andere partijen in het gebied.

Tijdens de bouwfase is het onvermijdelijk dat voor delen van het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet en het openbaar vervoer tijdelijk beperkingen of afsluitingen gelden.

In het contract met de aannemer worden eisen gesteld aan de beschikbaarheid van wegen. Uitgangspunt voor de A10 Zuid is om alle rijstroken beschikbaar te houden, met uitzondering van kortstondige momenten, bijvoorbeeld in de nachten of in weekenden. Wel worden rijstroken verlegd en (tijdelijk) versmald. Dit geeft extra slingers in de weg en mogelijk een lagere maximumsnelheid (niet lager dan 90 km per uur) en minder capaciteit. In principe worden geen op- en afritten van de A10 Zuid afgesloten.

De A10 Zuid gaat onder de grond ter hoogte van de Schönberglaan, het Matthijs Vermeulenpad, de Beethovenstraat en de Parnassusweg. Tijdens de tunnelbouw worden de Beethovenstraat en de Parnassusweg gekruist, zodat deze wegen tijdelijk niet volledig beschikbaar zijn. Ze mogen kortstondig, bijvoorbeeld in nachten en weekenden, en een beperkt aantal momenten daarbuiten, worden afgesloten. Het wordt echter niet toegestaan dat meerdere noord-zuidverbindingen tegelijkertijd worden afgesloten of dat deze fors in capaciteit worden beperkt.

Alle gebouwen blijven bereikbaar, zo nodig via extra tijdelijke voorzieningen. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen onder of nabij gebouwen en voor de bevoorrading van gebouwen. In een enkel geval moet een toegang voor een korte tijd volledig worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd in goed overleg met de direct betrokkenen.

Bouwverkeer moet zoveel mogelijk het stedelijk wegennet mijden en gebruik maken van het hoofdwegennet en bouwwegen. Het bouwverkeer moet fysiek worden gescheiden van langzaam verkeer (fietsers/voetgangers), afgezien van de locaties waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruist. In- en uitritten bij bouw- en werkterreinen moeten veilig en overzichtelijk zijn en invoegend en kruisend bouwverkeer moet worden geminimaliseerd. Op de kruisingen waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruisen moeten verkeerslichten of een verkeersregelaar aanwezig zijn. Het is niet toegestaan openbare wegen exclusief voor het bouwverkeer te gebruiken.

De bouw van het project Zuidasdok leidt ondanks de gestelde randvoorwaarden onvermijdelijk tot hinder voor het verkeer. De inzet is die hinder zo beperkt mogelijk te houden. Voor project Zuidasdok is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld die is gebaseerd op drie pijlers:

- De aannemer van het bouwcontract wordt uitgedaagd om, binnen de randvoorwaarden voor bereikbaarheid van het contract, slim te plannen en te bouwen.
- Maatregelen worden ontwikkeld om het reizen met de auto terug te dringen, bijvoorbeeld door P+R (Park and Ride) terreinen in te richten en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.
- Communicatie en samenwerking. Dit betreft het informeren van de omgeving, het afstemmen van plannings van projecten en waar mogelijk samenwerken met andere bereikbaarheidsinitiatieven.

Samenwerking met het bedrijfsleven is nodig om het toenemende verkeersaanbod terug te dringen. Het bedrijfsleven heeft een bepalende rol bij het treffen van gedragsbeïnvloedende maatregelen. Onder andere via de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas wordt het bedrijfsleven betrokken bij dit proces en uitgenodigd mee te denken over kansrijke maatregelen en doelgroepen. In 2015 - 2016 worden in samenwerking met wegbeheerders, vervoerders en bedrijfsleven kansrijke maatregelen uitgewerkt. Na de selectie van de aannemer kan de uitvoering van deze maatregelen worden voorbereid. Vanaf de start bouw van het project Zuidasdok kunnen de maatregelen vervolgens worden geïmplementeerd. Maatregelen worden in samenhang gezien met het Beter Benutten initiatief op Zuidas en met andere projecten die in dezelfde periode in uitvoering zijn op het hoofdwegennet, zoals 'Schiphol Amsterdam Almere en A9 Amstelveen', zodat maatregelen en middelen efficiënt worden ingezet.'

Maatregelen die in elk geval worden ingezet zijn bijvoorbeeld verkeersmanagement, sturen van verkeer, incidentmanagement en standby staan van bergers. Daarnaast komt een pakket mobiliteitsmaatregelen die voor langere tijd ingezet kan worden en een reservepakket indien de maatregelen onvoldoende effect sorteren. Ten slotte wordt een pakket samengesteld dat tijdens specifieke fases kan worden ingezet (bijvoorbeeld tijdens een periode van buitendienststelling).

Openbaarvervoerterminal

De verbouwing van station Amsterdam Zuid is grootschalig. Er komt een nieuwe onderdoorgang – de Brittenpassage – en de Minervapassage wordt verbreed. De metroperrons, die momenteel ten oosten van de opgangen liggen, worden verplaatst naar het westen waar ook een extra perron komt voor de twee sporen van de Noord/Zuidlijn. De Brittenpassage wordt eerst gerealiseerd, zodat deze beschikbaar is wanneer de Minervapassage wordt aangepakt.

Alle trein- en metroperrons worden verbreed, waarvoor alle sporen moeten worden verschoven. Voor die operatie zijn buitendienststellingen nodig van trein en metro. Buitendienststellingen worden zo veel mogelijk gepland in vakanties en weekenden wanneer er minder reizigers zijn. Er blijft altijd een trein- of metroverbinding in stand. Ook wordt er vervangend vervoer geregeld bij buitendienststellingen.

Tijdens de verbouwing van het station kan het zijn dat reizigers andere routes naar en door het station moeten volgen. Omleidingen worden zo beperkt mogelijk gehouden. Het station blijft altijd bereikbaar.

Fietsverkeer

De A10 Zuid krijgt extra bruggen over de Amstel (naast de Rozenoordbrug) en de Schinkel (naast de Schinkelbrug). Ook komen er viaducten over de Amstelveenseweg, Europaboulevard en het Piet Kranenbergpad. Tijdens de bouw daarvan is ruimte nodig wat ten koste kan gaan van een fietspad. In een enkel geval is het niet mogelijk een fietspad te verleggen waardoor fietsers moeten omrijden. In de definitieve situatie zijn nieuwe fietsroutes en –bruggen voorzien.

Ook om de A10 Zuid bij de viaducten te verbreden zijn omleidingen van fietsroutes noodzakelijk. Fietsers moeten dan bijvoorbeeld aan één kant van de straat rijden. De openbaarvervoerterminal blijft tijdens de bouw altijd bereikbaar voor fietsers. Fietsparkeerplaatsen die voor de bouw van het project Zuidasdok moeten verdwijnen, zoals de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte nabij het station Amsterdam Zuid, worden eerst elders gecompenseerd. De realisatie van een fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein is hiervan een voorbeeld. Deze is gereed voor de start van de werkzaamheden voor het project Zuidasdok.

Bouwverkeer

De meeste hinder tijdens het bouwproces wordt veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels. Daarmee is een periode van drie tot vijf jaar gemoeid. Dit geldt met name voor de hinder die het bouwverkeer veroorzaakt. Tijdens die periode is sprake van intensief transport van grond en andere materialen. Het reguliere verkeer ervaart tijdens de bouwfase dan ook hinder van het bouwverkeer van het project Zuidasdok.

Omdat de afvoer van grond en de aanvoer van materialen over langere afstand plaats moet vinden is de A10 Zuid de belangrijkste aan- en afvoerroute over de weg. Gezien de bouwlocatie rijdt het grootste deel van het wegtransport naar en via de A10 Zuid. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de op- en afritten van de S108 en S109.

De verwachtingen over de hoeveelheid bouwverkeer zijn bijgesteld ten opzichte van wat in het ProjectMER Zuidasdok is opgenomen. Op basis van een nadere beschouwing van verschillende bouwscenario's moet bij een worst-case benadering worden uitgegaan van maximaal 25 vrachtwagens per uur per wegvak. Dit aantal geldt voor de periodes met het meest intensieve gebruik en heeft betrekking op de Amstelveenseweg (S108), de

Europaboulevard (S109), de Beethovenstraat, de Parnassusweg en de De Boelelaan. Van deze verwachte maximale intensiteit zal sprake zijn gedurende een periode van in totaal een half tot een heel jaar. Daarbij moet worden aangetekend dat deze intensiteiten niet voor alle wegen in dezelfde periode aan de orde zullen zijn.

De wegcapaciteit van de betreffende wegen en kruispunten biedt voldoende ruimte om het extra verkeersaanbod dat het bouwverkeer genereert te kunnen verwerken. Alleen tijdens de piekperiodes van het bouwproces zal tijdens de spitsuren alleen ter plaatse van de S108 en S109 de wegcapaciteit niet volstaan. Het is echter nog maar de vraag of de geprognosticeerde aantallen vrachtwagens daadwerkelijk tijdens de spitsperiode gaan rijden. Doordat het hoofdwegennet in de reguliere situatie tijdens de spitsperiode toch al minder goed doorstroomt, is ook het aantal vrachtwagens dat de Europaboulevard (S109) en de Amstelveenseweg (S108) kan bereiken lager. Daarnaast mag worden verwacht dat de aannemer de spits zo veel mogelijk zal mijden omdat zij baat heeft bij een vlotte bouwlogistiek.

Bovendien zijn de gehanteerde aantallen vrachtauto's gebaseerd op een uitvoeringsvariant waarbij al het vervoer per vrachtauto en via ontsluiting over de bestaande stedelijke wegen plaatsvindt. Niet uitgesloten is echter dat ook transportbanden, buisleidingen of bouwwegen (al dan niet met ongelijkvloerse kruisingen) worden gebruikt.

In het contract met de aannemer worden overigens ook eisen gesteld met betrekking tot het bouwverkeer. Bouwverkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofdwegennet en fysiek gescheiden worden van langzaam verkeer, afgezien van de punten waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruist. In- en uitritten bij bouw- en werkerterreinen moeten veilig en overzichtelijk zijn en invoegend en kruisend bouwverkeer moet worden geminimaliseerd. Op de kruisingen waar bouwverkeer en langzaamverkeer elkaar kruisen moeten verkeerslichten of een verkeersregelaar aanwezig zijn. Ook is het niet toegestaan openbare wegen exclusief voor het bouwverkeer te gebruiken.

Het effect van de samenloop van bouwverkeer van het project Zuidasdok met bouwverkeer van andere projecten in de Zuidas is tot slot beperkt omdat de omvang van het bouwverkeer van de projecten in de Zuidas marginaal is ten opzichte van het bouwverkeer van het project Zuidasdok.

Beperking van hinder

Tijdens de bouwfase moet Zuidas blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Ook moet Zuidas tijdens de bouwfase van het project Zuidasdok verder kunnen groeien en zich ontwikkelen tot een integraal onderdeel van stad en regio. De bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en er worden aanvullende eisen gesteld aan de maximaal toegestane hinder. Verder wordt de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Tevens zijn aanvullende maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van de fiets en het regelen van vervangend openbaar vervoer als bijvoorbeeld de trein of metro tijdelijk buiten gebruik is genomen.

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen, vooral bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten veel funderingspalen worden aangebracht. Dat geldt ook voor bruggen, viaducten en fly-overs. De geluids- en trillingshinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld de kantoren en hotels tussen Schinkel en Amstel. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te kunnen houden is het mogelijk nodig om ook 's nachts te werken. Dat kan geluidshinder 's nachts opleveren.

Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Uitgangspunt is dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een 'Richtlijn Bouwlawaaï' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. In het kader van het voorkomen van schade aan apparatuur door trillingen zijn toestandsonderzoeken uitgevoerd die voor de start van de bouwwerkzaamheden worden geactualiseerd. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed.

Tevens worden in het contract met de aannemer eisen gesteld aan onder andere tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot looproutes. (Bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen en voor weg- en spoorverkeer.

Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen. Mocht dit toch optreden, dan moet het direct worden opgeruimd.

Tijdelijke voorzieningen worden niet langer dan noodzakelijk gebruikt en als deze niet meer nodig zijn verwijderd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om materiaal voor omleidingsroutes, bouwborde, tijdelijke bruggen en bouwwegen. Het doel hiervan is de uitstraling van het werk op een hoog niveau te houden.

Veiligheid

Aan de veiligheid tijdens de bouwfase worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Nood- en hulpdiensten worden betrokken bij de voorbereiding en bij de vergunningverlening wordt allereerst getoetst op veiligheid.

Werkterreinen

Voor de bouw van het project Zuidasdok zijn wegen en werkterreinen nodig. Deze zijn vanzelfsprekend voor tijdelijk gebruik. Zo komen er opslagplaatsen en tijdelijke bouwwegen. In de buurt van de tunnelmonden, zoals bij het Beatrixpark, zijn

werkkerreinen nodig voor de aanleg van de tunnels. De meeste ruimte voor werkkerreinen is beschikbaar in de gebieden rond de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, onder bruggen en viaducten en bij de tunnelmonden. In het Tracébesluit maar ook in het contract met de aannemer zijn eisen opgenomen over de maximale omvang van werkkerreinen en het terugbrengen van deze terreinen in de originele staat. Voor de realisatie van het project Zuidasdok wordt een aantal werkkerreinen van de projecten OV SAAL en Noord/Zuidlijn overgenomen.

Kabels en leidingen

De realisatie van het project Zuidasdok maakt een aantal verleggingen van kabels en leidingen noodzakelijk. Hinder als gevolg van deze verleggingen wordt waar mogelijk beperkt, onder meer door aan te sluiten bij andere reeds in Zuidas geplande werkzaamheden. Hierdoor hoeft de openbare ruimte minder vaak en minder lang te worden opengebroken.

2.5 Planschade, nadeelcompensatie en bouwschade

Eén loket

Eerder is vermeld (in paragraaf 2.3 Omgevingsmanagement en communicatie) dat één loket (onder de noemer: Zuidas Bouwt) wordt ingericht waar geïnteresseerden en belanghebbenden terecht kunnen voor het project Zuidasdok, maar ook voor alle andere bouwprojecten in de Zuidas. Bij het loket kunnen ook verzoeken om vergoeding van planschade, nadeelcompensatie en bouwschade worden ingediend. Verzoeken worden door het loket aan de juiste partij geadresseerd. Vanuit het loket wordt de voortgang van de afhandeling van de verzoeken bewaakt en wordt voorkomen dat iemand van het kastje naar de muur wordt gestuurd. Hiernaast bestaat de intentie om één gezamenlijke adviescommissie in te richten die de schadeverzoeken beoordeelt.

Algemeen

Bij het project Zuidasdok zijn drie soorten schade te onderscheiden:

- Planschade: Het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok zijn ruimtelijke besluiten die wijzigingen met zich mee brengen ten opzichte van de bestaande planologische situatie. Schade door planologische wijzigingen wordt planschade genoemd.
- Nadeelcompensatie: Handelingen en besluiten in verband met de bouw van het project Zuidasdok kunnen nadelige gevolgen met zich meebrengen. Financiële compensatie hiervoor wordt nadeelcompensatie genoemd.
- Bouwschade: Bij de bouwwerkzaamheden kan schade ontstaan aan een gebouw of aan een andere zaak van een derde. Deze materiële schade aan zaken van derden wordt bouwschade genoemd.

Deze drie vormen van schade worden hierna toegelicht.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat voor kosten in verband met het verleggen van kabels en leidingen door netwerkbedrijven specifieke schadevergoedingsregelingen van toepassing zijn. Hierover zijn geen zienswijzen ingediend.

Planschade

Voor planschade door het tracébesluit (wijzigingen A10 Zuid en knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel) kan op grond van artikel 22 lid 1 van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden toegekend. Op de behandeling en beoordeling van verzoeken tot schadevergoeding is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' (Staatscourant 16 juni 2014, nummer 16584) van toepassing.

Voor planschade door het bestemmingsplan (openbaarvervoerterminal en openbare ruimte) in de vorm van inkomensderving of waardevermindering van een onroerende zaak kan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening op verzoek een tegemoetkoming toekennen.

Alleen onevenredige, buiten het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico vallende, schade komt voor vergoeding in aanmerking en er dient sprake te zijn van een speciale op de betrokkene drukkende last. Verder mag geen sprake zijn van risicoaanvaarding, wordt geen vergoeding toegekend voor zover de schade is verzekerd in de vorm van aankoop, onteigening of anderszins en dient de benadeelde te hebben voldaan aan zijn schadebeperkingsplicht. Indien van de schadeoorzaak ook voordeel wordt ondervonden, dan wordt dit voordeel bij de vaststelling van de schade verrekend. Van belang is verder dat zowel bij vergoeding van planschade door het tracébesluit als bij planschade door het bestemmingsplan specifieke drempels van toepassing zijn.

De procedure voor de behandeling van verzoeken om planschade voorziet in advisering door een schadebeoordelingscommissie. Tegen de beslissing op het verzoek zijn bezwaar en beroep mogelijk.

Nadeelcompensatie

Bij nadeelcompensatie gaat het meestal om tijdelijke schade als gevolg van handelingen en besluiten in verband met de bouwfase van het project Zuidasdok.

Op de behandeling en beoordeling van verzoeken om nadeelcompensatie in verband met de uitvoering van het tracébesluit is de hiervoor genoemde Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. De gemeente Amsterdam heeft voor vergelijkbare schade door realisatie van ontwikkelingen uit het bestemmingsplan de 'Algemene Verordening Nadeelcompensatie' (www.amsterdam.nl) vastgesteld.

Ook bij nadeelcompensatie geldt dat alleen onevenredige, buiten het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico vallende schade voor vergoeding in aanmerking komt en dat ook verder vergelijkbare vereisten gelden als hiervoor bij planschade zijn genoemd. Net als bij planschade voorziet de procedure voor de behandeling van verzoeken om nadeelcompensatie in advisering door een

schadebeoordelingscommissie en zijn tegen de beslissing op het verzoek bezwaar en beroep mogelijk.

Bouwschade

Bij bouwschade gaat het om schade die tijdens bouwwerkzaamheden ontstaat aan een gebouw of een andere zaak van een derde. Voor bouwschade zijn de bepalingen over onrechtmatige daad in het Burgerlijk Wetboek het juridisch kader en bouwschade dient volledig te worden hersteld of vergoed. Bouwschadeclaims worden behandeld door de aannemer van het bouwcontract.

Nadere informatie

Specifieke informatie over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade is te vinden op: www.rijkswaterstaat.nl en www.amsterdam.nl

2.6 Verkeersonderzoek

De groei van het verkeer op de A10 maakt het nemen van infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Het verkeersaanbod op de A10 blijft de komende jaren toenemen. Niets doen betekent een dagelijks verkeersinfarct op de A10 Zuid en als gevolg daarvan een onbereikbare stad.

Uit het verkeerskundig onderzoek (Hoofdstukken 4 en 9 uit de Integrale rapportage wegverkeer, maart 2015 en hoofdstuk 5 uit de Integrale rapportage wegverkeer, maart 2016) blijkt dat door realisatie van het project Zuidasdok een betere doorstroming op het hoofd- en stedelijk wegennet ontstaat. Dit is met name het resultaat van de volgende infrastructurele maatregelen: Vanaf de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt het doorgaande verkeer op de ring A10 Zuid gescheiden van het bestemmingsverkeer. De A10 Zuid wordt tevens verbreed van vier naar zes rijstroken per richting en komt ter hoogte van het centrumgebied van de Zuidas in een tunnel te liggen. Per rijrichting zijn de vier binnenste rijstroken (met een maximum snelheid van 100 km/u) beschikbaar voor het doorgaand verkeer en de twee buitenste rijstroken (met een maximum snelheid van 80 km/u) voor verkeer met bestemming Amsterdam Zuid en omgeving (via de aansluitingen S108 en S109).

De extra belasting van het stedelijk wegennet als gevolg van de realisatie van het project Zuidasdok is beperkt. Door de realisatie van het project Zuidasdok neemt in het algemeen de druk op het stedelijk wegennet af omdat een deel van het verkeer zich verplaatst naar de verbrede A10 Zuid. Tegelijkertijd neemt door de verdere ontwikkeling van de Zuidas de omvang van het verkeer op het stedelijk wegennet wel toe.

Na de terinzagelegging van het Ontwerp tracébesluit en Ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om bij de aansluitingen S108 en S109 de verkeersafwikkeling verder te optimaliseren. Dit heeft geleid tot het opnemen in het tracébesluit van twee maatregelen, aanvullend op het ontwerp tracébesluit:

- S109 noordelijke zijde: Toevoeging van een extra rijstrook voor linksafslaand verkeer op de afrit (in totaal drie rijstroken linksaf) over een lengte van 100

meter. En, in het verlengde van de afrit, uitbreiden van de capaciteit op de Europaboulevard onder de viaducten van de A10 Zuid, metro en trein in zuidelijke rijrichting met één rijstrook. Dit is met name om de bereikbaarheid van de stad en de Zuidas te vergroten;

- S109 zuidelijke zijde: Toevoeging van een derde rijstrook op de zuidelijke toerit van de S109 die verderop samenvoegt tot twee rijstroken die aansluiten op de A10 Zuid om de uitstroom van verkeer naar de rijksweg (richting Utrecht en Amersfoort) te verbeteren.

Daarnaast heeft het onderzoek geleid tot het toevoegen van een extra rijstrook op de Amstelveenseweg voor rechtsafslaand verkeer naar de zuidelijke toerit van de S108 richting Utrecht en Amersfoort en de uitbreiding van het aantal rijstroken vanaf de De Boelelaan richting de toerit S109 richting Utrecht. Deze twee maatregelen maken deel uit van de maatregelen aan het stedelijk wegennet die de gemeente Amsterdam uitvoert en maken deel uit van het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas. Dat is het pakket van mogelijke maatregelen dat de gemeente Amsterdam hanteert op het moment dat verkeersontwikkelingen op het stedelijk wegennet hier om vragen. De gemeente Amsterdam doet periodiek onderzoek naar de verkeersontwikkelingen in en rond de Zuidas. Zo kan zij bepalen in welke fase van de ontwikkeling van de Zuidas deze maatregelen wenselijk zijn en worden ingezet.

Deze optimalisaties zijn in het verkeersonderzoek met dynamische simulaties op effectiviteit getoetst. De uitkomst is dat met deze maatregelen geen sprake is van terugslag naar de A10 Zuid van het verkeer op de afritten en het verkeer via de toeritten beter de snelweg kan bereiken. Geconcludeerd kan worden dat de A10 Zuid, zoals opgenomen in het tracébesluit, voldoende capaciteit heeft én er een aanvaardbare oplossing ligt voor zowel de S108 als de S109.

2.7 Verkeersveiligheid

Parnassusweg

Door de groei van het aantal reizigers en de groei van het aantal inwoners en werkende mensen in de Zuidas (waaronder het deelgebied Kenniskwartier met onder andere VU en VUmc) neemt ook het aantal voetgangers in de omgeving van het station toe. De groei van wonen en werken in de Zuidas veroorzaakt ook een toename van het autoverkeer, zij het in veel mindere mate dan van het gebruik van het openbaar vervoer. Daarom en door de korte opeenvolging van kruispunten is het nodig om de Parnassusweg twee rijstroken per richting te geven.

Het risico van de verkeersveiligheid voor de reizigersstroom naar de VU is onderkend en in het Integraal veiligheidsplan opgenomen. De in de zienswijzen voorgestelde optie van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld door het doortrekken van de treinperrons over de Parnassusweg, zou de veiligheid kunnen verhogen. In de verkenningsfase van het project Zuidasdok is al onderzocht of ontsluiting van de perrons aan de westzijde van de Parnassusweg inpasbaar is. Conclusie van dit onderzoek is dat de treinperrons in theorie doorgetrokken kunnen worden, maar dat de doorgang dan (gezien de ligging ten opzichte van de sporen) zou bestaan uit een lange smalle

looproute tussen de sporen en een trap op een afgelegen locatie. Dit levert een sociaal onveilige situatie op. Bovendien is deze trap alleen met een draai van 180° op de perrons aan te sluiten.

Daarbij komt dat ten opzichte van de verkenningsfase inmiddels de Brittenpassage is toegevoegd aan het ontwerp van de openbaarvervoerterminal. Daarmee ontstaat een aantrekkelijke toegang tot de trein- en metroperrons aan de westzijde van de openbaarvervoerterminal. Alleen voor treinreizigers die ten westen van de Brittenpassage uitstappen zou een ontsluiting aan de westzijde van de Parnassusweg een kortere looproute opleveren. Dit betreft slechts een klein deel van de treinreizigers. Voor metroreizigers geldt dat zij allen ten oosten van de Brittenpassage uitstappen. Daarmee levert een ontsluiting van de metroperrons ten westen van de Parnassusweg voor hen geen kortere looproute op.

Een dergelijke invulling zou verder ten koste gaan van de trapbreedte aan de Brittenpassage. Tevens is de doortrekking niet mogelijk op de bestaande kunstwerken over de Parnassusweg, zodat relatief grote investeringen nodig zouden zijn. Vanuit het perspectief van het stationsgebied als geheel is verlenging van de perrons naar het westen ook niet wenselijk. Door deze aanpassing zou het zwaartepunt van de openbaarvervoerterminal verder van de Minervapassage komen te liggen. Dit is niet wenselijk vanuit de stedenbouwkundige hoofdpzets waarin de Minerva-as de centrale noord-zuidas van het gebied vormt. Bovendien mag verwacht worden dat veel reizigers gebruik blijven maken van de route via de passages en de huidige gelijkvloerse oversteek over de Parnassusweg. Hierdoor bestaat de kans dat onderbenutting deze ontsluiting aan de westzijde van de Parnassusweg, met name tijdens de daluren, sociaal onveilig maakt. Tot slot is ook vanuit beheeroptiek een derde toegang, naast de Minervapassage en de Brittenpassage, ongewenst omdat het station daarmee onoverzichtelijker zou worden.

Wat betreft de reizigersstromen gaat de voorkeur uit naar het bundelen van reizigers en het maken van sociaal veilige entrees. Aantrekkelijke, zichtbare en op een logische plek in de route gesitueerde entrees zorgen er voor dat de reizigers via de daarvoor ingerichte routes lopen. Hierdoor worden de verkeersveiligheidsrisico's beperkt (Deelrapport verkeersveiligheid). Omdat de huidige entree van het treinstation aan de Parnassusweg wordt vervangen door de Brittenpassage verschuift het zwaartepunt in de looproute naar de VU én de oversteek van de Parnassusweg van de kruising Buitenveldertselaan/De Boelelaan naar een looproute via de Brittenstraat, de Debussylaan en het kruispunt Mahlerlaan-Parnassusweg/Buitenveldertselaan. Daarnaast worden door het nieuwe stratenplan van het deelgebied Kenniskwartier de loopstromen via een diagonale route richting de VU geleid, waarbij eveneens minder voetgangers gebruik maken van de kruising Buitenveldertselaan/De Boelelaan. Dit effect blijkt uit een analyse die is opgenomen in de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie (paragraaf 'OV en langzaam verkeer').

Uitgaande van deze loopstromen is de oversteekbaarheid van de Parnassusweg geanalyseerd (kruispuntenanalyse). De conclusie is dat deze oversteken goed regelbaar zijn.

Schönberglaan

Er worden verschillende maatregelen getroffen voor de veiligheid van voetgangers in relatie tot het tramverkeer van de Arnold Schönberglaan:

- De trams rijden ter plaatse van de Arnold Schönberglaan met aangepaste snelheid;
- Er wordt voorzien in goede zichtlijnen;
- De openbare ruimte wordt ingericht als *shared space*. Dit betekent dat geen van de typen verkeersdeelnemers voorrang heeft en verhoogt de aandacht van betrokkenen;
- Het dwingen tot oversteken op een beperkt aantal duidelijk herkenbare oversteekplaatsen;
- Visuele en akoestische indicatoren bij de komst van een tram (akoestisch bij voorkeur door de tram zelf);
- Duidelijkheid over waar men veilig staat en waar de tram kruist door bijvoorbeeld markering en LED's in de straat;
- Het uit elkaar leggen van de sporen omdat daarmee de beschikbare tijd voor kruisen wordt verhoogd en men zich alleen op één richting hoeft te concentreren per kruising;
- Voorkomen van conflicten tussen de uitstappende reizigers en de vertrekkende trams. (Met name het voorkomen van het kort voor een tram langs kruisen van voetgangers in hun haast richting het station.)

2.8 Amstelveenlijn

Er is in samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas gekozen om de huidige Amstelveenlijn (lijn 51, deels metro, deels sneltram) om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. De metrovariant (variant met een metro in plaats van een tram) is door hoge investeringskosten en beperkte dekkingsmogelijkheden in 2013 afgefallen.

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een gegeven. In het project Zuidasdok wordt voor de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding.

Door het besluit om de huidige Amstelveenlijn om te bouwen is de Amstelveenboog niet meer nodig. Dit betekent dat de Amstelveenboog kan worden verwijderd en de uitvoering van het project Zuidasdok mogelijk wordt gemaakt. Binnen het project Zuidasdok wordt met de bouw van de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid wel rekening gehouden met een eventuele toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen.

Ook in de tijdelijke situatie, wanneer de Amstelveenlijn nog niet op de Schönberglaan kan halteren, blijft Amstelveen goed aangesloten op station Amsterdam Zuid. Het project Zuidasdok voorziet in een tijdelijke halte op de Strawinskylaan.

2.9 Fietsverbindingen en fietsparkeren

Voor de bereikbaarheid van de Zuidas op dit moment, tijdens de bouw en daarna is het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik essentieel.

Alle bestaande fietsonderdoorgangen onder de A10 Zuid blijven bestaan, zodat het fietsnetwerk intact blijft. Er komen vier verbindingen bij. Het gaat om de volgende nieuwe verbindingen:

- een passage bij het Beatrixpark;
- een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Schinkelbrug, van de Amstelveenseweg naar de Riekerweg;
- een fietsverbinding aan de zuid- en westzijde van de rechtbank Amsterdam tussen de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat;
- een verbinding aan de zuidkant van het Beatrixpark naar de Beethovenstraat.

Door onder meer de groei van het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid neemt de behoefte aan ruimte voor het parkeren van fietsen in de nabijheid van het station toe. Uit analyses is gebleken dat er in 2030 circa 15.000 fietsstallingplaatsen rondom station Amsterdam Zuid nodig zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte van zowel de OV-reizigers als van de werknemers op de Zuidas. In de huidige situatie zijn in het gebied rondom station Zuid bijna 7.500 fietsparkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte en in de fietsparkeergarage onder het Zuidplein. Na realisatie van de fietsparkeervoorzieningen binnen het project Zuidasdok zijn de benodigde circa 15.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar.

Deze nieuwe fietsparkeerplekken worden op verschillende plekken gerealiseerd:

- fietsparkeergarage Gustav Mahlerplein;
- fietsparkeergarage Vijfhoek;
- fietsenstallingen Parnassusweg nabij de Brittenpassage;
- fietsenstallingen Matthijs Vermeulenpad nabij de Minervapassage.

De fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein (circa 3.000 fietsparkeerplekken) is in 2016 gereed. Onder de Vijfhoek, ten noorden van de Strawinskylaan ter hoogte van het Zuidplein, wordt een nieuwe fietsparkeergarage gebouwd (circa 3.500 fietsparkeerplekken) en deze is naar verwachting in 2018 gereed. Deze stalling onder de Vijfhoek is vanuit het noorden, oosten en het westen zeer goed bereikbaar. Hiermee neemt de capaciteit aan de noordzijde toe en sluit het aanbod beter aan op de herkomst van de fietsers. De fietsparkeergarages onder het Gustav Mahlerplein en de Vijfhoek zorgen zowel voor compensatie van fietsparkeerplekken die in de openbare ruimte worden verwijderd voor de realisatie van het project Zuidasdok en het vrijmaken van de ruimte onder het Strawinskyviaduct als voor een toevoeging van fietsparkeerplekken. Ook worden bij de Parnassusweg (circa 4.000 fietsparkeerplekken) en het Matthijs Vermeulenpad (circa 1.500 fietsparkeerplekken) nieuwe fietsenstallingen gebouwd.

2.10 Toegankelijkheid

Aan de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de openbaarvervoerterminal en de openbare ruimte voor mensen met een (visuele) beperking wordt veel aandacht besteed. Centraal staat hierbij dat iedereen zich zelfstandig toegang kan verschaffen tot het station en de perrons/haltes. Naast eisen die voortvloeien uit wet- en regelgeving dienen de openbaarvervoerterminal en de openbare ruimte in overeenstemming te zijn met een aantal richtlijnen en handleidingen. Zo moet de openbaarvervoerterminal voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de uitgave 'Routegeleiding – Tactiele routegeleiding voor mensen met een visuele beperking' (Stichting Projectbureau Toegankelijkheid, 2012). Dit document is ontwikkeld samen met VIZIRIS en de CG-raad.

De openbare ruimte dient te voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de 'Richtlijn Toegankelijkheid' (CROW, publicatie 337) en de 'Handleiding geleidelijnen Amsterdam' (Gemeente Amsterdam, 2014).

Tijdens de bouwfase moet worden voldaan aan de handleiding Stationsconcept in Tijdelijke Situaties (SITS), waarin onder andere eisen zijn opgenomen over de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de openbaarvervoerterminal voor mensen met een beperking. Hierbij wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4.

Praktische uitwerking bij de realisatie van het project Zuidasdok is terug te vinden in de volgende voorbeelden:

- De huidige bushalte en tramhalte aan de Strawinskylaan worden verplaatst naar het Matthijs Vermeulenpad (bushalte) en de Arnold Schönberglaan (tramhalte). Doordat bussen en trams dicht bij de entree van het station gaan stoppen, wordt de overstap compacter.
- De huidige naadloze overgang van passage naar openbare ruimte blijft gehandhaafd.
- Liften die vrij in de passage staan, worden even ruim en transparant als de huidige.
- Liften die naast de passage staan, krijgen transparante fronten.
- Looproutes dienen tijdens de bouwfase obstakelvrij te blijven. Onvermijdelijke beperkingen tijdens de bouw worden zodanig gecompenseerd dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid gewaarborgd blijven.
- In de openbaarvervoerterminal zijn geen open trappen, maar trappen vanaf de perrons naar de zijkanten van de passages voorzien. Ongeacht de locatie wordt voldaan aan voor mensen met een visuele beperking benodigde brailleplaatjes, contrastwaarden en andere noodzakelijke voorzieningen.

2.11 Geluidsonderzoek

Het geluid van rijkswegen zoals de A10 Zuid is aan grenzen gebonden. Er zijn wettelijke normen voor de hoeveelheid geluid die het verkeer op een rijksweg maximaal mag produceren. Dit zijn de zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's). Het geluidsproductieplafond bestaat uit de geluidsproductie die berekend wordt ter plaatse van een referentiepunt. Referentiepunten zijn fictieve punten en liggen aan weerszijden van de weg op een afstand van circa 50 meter op vier meter hoogte boven maaiveld. Met

behulp van een landelijk rekenmodel is de geluidsbelasting (geluidsproductieplafond) bij deze referentiepunten berekend. Ook wordt met behulp van deze referentiepunten de geluidsproductie van de rijksweg gemonitord. Dit betekent dat jaarlijks wordt onderzocht of de geluidsproductie van de rijksweg binnen de geluidsproductieplafonds blijft. Zie ook paragraaf 5.1 van de toelichting bij het Tracébesluit.

Het geluidsproductieplafond zoals berekend op een referentiepunt is dus iets anders dan de geluidsbelasting die wordt berekend bij een geluidsgevoelig object zoals een woning. Voor het akoestische onderzoek van het tracébesluit Zuidasdok is allereerst onderzocht waar door het project Zuidasdok geluidsproductieplafonds worden overschreden. Vervolgens is met een gedetailleerd geluidsmodel de geluidsbelasting berekend bij de geluidsgevoelige objecten, zoals woningen.

Na toepassing van de in het tracébesluit Zuidasdok opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting voor bijna alle geluidsgevoelige objecten onder de geluidsbelasting die de A10 Zuid op basis van de bestaande geluidsproductieplafonds maximaal mag produceren. Voor veel woningen betekent dit uitgangspunt dat de geluidsbelasting in de toekomst lager wordt dan de geluidsbelasting die nu maximaal is toegestaan. Voor de geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting niet onder de waarde blijft die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan, wordt na vaststelling van het tracébesluit, onderzoek verricht naar de geluidsbelasting in de woning en het eventueel treffen van geluidsmaatregelen aan de gevel.

In het tracébesluit Zuidasdok zijn geluidsmaatregelen opgenomen om te voldoen aan de toetswaarden. Hiervoor wordt een wettelijk criterium gehanteerd waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten en anderzijds de omvang van een geluidsmaatregel. Op grond van dit zogenaamde doelmatigheidscriterium wordt een geluidsmaatregel niet in aanmerking genomen als de kosten daarvan niet in een redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie.

Naast de hiervoor genoemde geluidsmaatregelen heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen ingebracht in de vorm van enkele extra geluidsschermen en het verhogen van geluidsschermen. Deze toevoegingen zijn bedoeld om de mogelijkheden voor woningbouw in de Zuidas te optimaliseren. Dit, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullende pakket aan geluidsschermen is vastgelegd in het tracébesluit. Een overzicht hiervan is opgenomen in Tabel 11 in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit Zuidasdok.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het

onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Hoofdrapport.

Hiernaast is de gemeente Amsterdam een onderzoek gestart naar verdere mogelijkheden voor extra geluidsschermen en/of verhogen van geluidsschermen bij de parken, de Amstel en de Schinkel vanuit de gemeentelijke ambitie om het geluid ook hier verder terug te dringen.

2.12 Luchtkwaliteit

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

2.13 Tunnelcategorie

De tunnels in de A10 Zuid worden ingedeeld in categorie C van het ADR (het Europese verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg). Dit betekent dat onder andere vervoer van LPG niet is toegestaan. Tankauto's met benzine en diesel mogen wel door de tunnels rijden.

Tunnelcategorie C is uitgangspunt geweest tijdens de verkenningsfase van Zuidasdok. In de daarop volgende periode heeft onderzoek plaatsgevonden naar alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio Amsterdam en de consequenties die dat heeft voor de categorisering van de tunnels, met tunnelcategorie C als uitkomst.

Voor meer informatie over de tunnelcategorie wordt verwezen naar paragraaf 6.1.1 van de toelichting van het tracébesluit en naar de beantwoording van zienswijzen vanuit de transportbranche in paragraaf 3.3 van deze Nota van Beantwoording. De indeling van de tunnels in categorie C heeft tevens effecten op het gebied van externe veiligheid. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 6.3 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 6.4 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie.

2.14 Afstand tunnels tot belendingen

In de Structuurvisie Zuidasdok werd uitgegaan van een afstand van tien meter tussen de belendingen en de tunnel. In de planuitwerkingsfase is nader onderzoek gedaan naar de positie van de tunnel. De planuitwerking heeft zich onder meer gericht op het mogelijk maken van een optimale bouwfaserings. Groot nadeel van de oplossing die in de Structuurvisie werd geschetst betrof het niet in één keer kunnen bouwen van de noordelijke tunnelbuis door de beperkte ruimte tussen de gevels en het bestaande dijklichaam van de A10. Door de tunnel dicht op de gevel te bouwen, is het wel mogelijk de noordelijke tunnel in één fase te bouwen. Dit levert een aantal belangrijke voordelen op: de doorloop van de bouw wordt verkort en daarmee ook de duur van de hinder voor de omgeving, daarnaast kunnen de nieuwe rijbanen (parallel- en hoofdrijbaan) in één keer worden opengesteld.

2.15 Groen

Voor de bouw van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Er is een bomeninventarisatie uitgevoerd waaruit onder andere blijkt hoeveel bomen het zijn; welk type, de stamdikte, de verplantbaarheid en de waarde van de boom. De bomen zijn over het algemeen ecologisch weinig divers en slecht verplantbaar. Een klein aantal bomen kan worden verplant. Dit betekent dat ze een nieuwe bestemming krijgen in Amsterdam. Het merendeel van de bomen moet worden gekapt en wordt met het herplanten van bomen gecompenseerd. Deze compensatie van bomen is vastgelegd in artikel 13 van het tracébesluit Zuidasdok. In het contract met de aannemer wordt de zogenaamde just-in-time verplichting opgenomen. Dit betekent dat het groen zo lang mogelijk blijft staan en pas wordt verwijderd wanneer het noodzakelijk is voor de werkzaamheden. Daarmee wordt de kap en herplant van de bomen gefaseerd uitgevoerd.

Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De bomenverordening van Amsterdam schrijft verder voor dat voor elke gekapte boom een nieuwe boom moet worden geplant, tenzij dit niet direct kan. In dat laatste geval wordt de waarde van de boom in een bomencompensatiefonds gestort, waarmee groenprojecten in Zuidas worden gefinancierd. Uit dit fonds worden bij de herinrichting bomen gefinancierd met een hogere kwaliteit (bijvoorbeeld dikkere bomen) dan de huidige standaard kwaliteit. De boomwaarde van de gekapte bomen komt hiermee geheel terug in het plangebied Zuidasdok en de directe omgeving. Het is een uitruil van kwantiteit naar kwaliteit.

Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De bermen worden ingericht met een bloemrijk kruidenmengsel zodat er in alle jaargetijden een aantrekkelijk beeld ontstaat. In de groene bermen en taluds

worden wat kleinere bomen zoals bijvoorbeeld acacia's en appelbomen geplant. De geluidsschermen in de buitenbermen wordt begroeid met planten. In het centrum van Zuidas wordt bovenop de tunnels het groen doorgezet met bomen in de Arnold Schönberglaan en het Matthijs Vermeulenpad. Ook komen er bomen en heesters, vaste planten, siergrassen en bollen op het talud en op plekken bij het station. Verder komen er groene daken op de lage bebouwing bij station Amsterdam Zuid. Meer informatie over de herinrichting en groenambities is te vinden in het Landschapsplan Zuidasdok.

2.16 Grondwater

Om goed aan de snelweg te kunnen werken moeten er eerst keerwanden worden geslagen over de volle lengte van het grondlichaam van de A10 Zuid tussen de Amstel en de Schinkel. Daardoor kan het grondwater in het dijklichaam minder makkelijk wegstromen naar de diverse watergangen in de omgeving. Speciale drainagebuizen in de dijk moeten wateroverlast voorkomen. Die komen ook bij de onderdoorgangen van de A10 Zuid, zoals bij de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. Even buiten het dijklichaam worden waar mogelijk (opnieuw) waterpartijen aangelegd, zoals aan de zuidzijde van de Begraafplaats Buitenveldert en ten noorden van de voetbalvelden waar AFC gebruik van maakt.

Uit onderzoek blijkt dat de tunnelaanleg niet leidt tot hogere grondwaterstanden in de directe omgeving van de tunnels. Omdat de gemeente Amsterdam nog geen besluit heeft genomen of er wel of geen gracht komt parallel aan de Prinses Irenestraat, zijn voor de effecten op het grondwater door de aanleg van de tunnels zowel een variant met als zonder gracht onderzocht. Dit blijkt geen verschil te maken.

Een aantal gebouwen in de omgeving wordt verwarmd en gekoeld via een systeem voor warmte-koude opslag. Omdat de bronnen daarvoor heel diep liggen (60 tot 120 meter onder NAP), wordt dit systeem niet verstoord door het project Zuidasdok.

3 Beantwoording zienswijzen

3.1 Zienswijzen betrokken bestuursorganen

3.1.1 Zienswijze Hoogheemraadschap van Rijnland (T28)

- a. *In de waterparagraaf wordt niet duidelijk waar het compenserend water binnen het beheersgebied van Rijnland zal plaatsvinden. Wat betreft de compensatie binnen de TB-grens heeft geen overleg plaatsgevonden over de daarvoor bestemde zones en wordt niet duidelijk gemaakt hoe dit water eventueel kan worden gerealiseerd. Wat betreft de compensatie buiten de TB-grens wordt niet duidelijk weergegeven waar dit water is gepland en is er te weinig zekerheid dat het water (op tijd) kan worden gerealiseerd. Gevraagd wordt de TB-grens hiervoor uit te breiden.*

Reactie

De benodigde watercompensatieopgave in het beheersgebied van Rijnland bedraagt circa 3.200 m² en kan niet binnen het plangebied van Zuidasdok worden gerealiseerd. Mogelijk kan de watergang aan de zuidzijde van het Frans Ottenstadion worden verbreed, maar dit levert niet meer dan circa 300 m² compensatie op. In overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Amsterdam zijn afspraken gemaakt over het combineren van de aanleg van extra water met projecten voor natuurontwikkeling en verzachting van oevers in het Amsterdamse Bos. Dit levert circa 3.500 m² watercompensatie op. De verwachting is dat deze projecten in 2016 kunnen worden uitgevoerd. De volledige watercompensatieopgave in het beheersgebied van Rijnland kan op deze wijze afdoende en tijdig worden gerealiseerd. Het is niet nodig om de grens van het tracébesluit hiervoor aan te passen.

- b. *In het OTB en MER wordt de nieuwe zone in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol van 1 km rond start- en landingsbanen en vliegpaden niet genoemd. Binnen deze zone mogen geen waterpartijen worden aangelegd anders dan lijnvormige watergangen tot maximaal 5 m, tenzij kan worden aangetoond dat het risico op vogelaanvaringen niet toeneemt.*

Reactie

In paragraaf 7.3.2 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie is de nieuwe zone van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol als aanpassing ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit en het ProjectMER vermeld. De beperkingen die binnen de zone gelden worden bij de realisatie van project Zuidasdok in acht genomen.

- c. *De diverse maatregelen die tijdens de uitvoering en voor de eindsituatie worden getroffen voor grondwater en beheer mogen niet tot gevolg hebben dat water vanuit Rijnland naar Waternet stroomt en omgekeerd.*

Reactie

Het gaat hierbij vooral om het instandhouden van de waterscheiding in de Amstelveenseweg. Het grondlichaam waarop de A10 Zuid ligt, wordt opgesloten tussen twee damwanden. Dit heeft gevolgen voor de grondwaterstanden tussen de damwanden. Bij de onderdoorgangen (waaronder de Amstelveenseweg) wordt overtollig grondwater afgevoerd naar de oostzijde of de zuidzijde van het viaduct. Hiermee blijft de waterscheiding intact en wordt de grondwaterstroming aan weerszijden van de waterscheiding niet gewijzigd.

- d. *Gevraagd wordt bij de beschrijving van de keuren van AGV en Rijnland in paragraaf 9.2 van de toelichting bij het OTB de Keur van Rijnland tevens te noemen in de laatste alinea.*

Reactie

De Keur van Rijnland is toegevoegd aan de laatste alinea van paragraaf 9.2.1 van de toelichting bij het tracébesluit.

3.1.2 Zienswijze Gemeente Haarlem (T89)

Zuidasdok biedt nog geen robuuste oplossing voor knelpunten voor een goede doorstroming van de R-netlijn 346. Een oplossing is om deze lijn te ontvlechten van het autoverkeer, waarbij te denken valt aan het doortrekken van de HOV-baan bij de Oude Haagseweg naar de trambaan Amstelveenseweg-De Boelelaan.

Reactie

De R-net lijn 346 rijdt, evenals R-net lijn 310 via de A10 Zuid en de aansluiting S108 naar de De Boelelaan en vice versa. In de richting van station Amsterdam Zuid maken deze buslijnen gebruik van de exclusieve busafrit langs het Infinity gebouw (voormalige kantoor van ING). Vanaf dit punt beschikken de lijnbussen langs de Amstelveenseweg en op het westelijke deel van de De Boelelaan (ter hoogte van VUmc) over eigen infrastructuur. Het project Zuidasdok legt ook een busbaan aan tussen het kruispunt Buitenveldertselaan-De Boelelaan en de Strawinskylaan, zodat ondermeer de bussen van R-net lijnen 346 en 310 congestievrij het nieuwe busstation op het Matthijs Vermeulenpad kunnen bereiken. In de richting van Schiphol maken de beide lijnen na realisatie van het project Zuidasdok gebruik van de nieuwe, omgeklapte toerit vanaf de S108. In tegenstelling tot de huidige situatie zorgt het omklappen ervoor dat vanaf de De Boelelaan tot de toerit S108 de bus van de bestaande OV-baan gebruik kan maken. Dat betekent dus dat na realisatie van het project Zuidasdok de bus meer gebruik kan maken van een eigen OV-baan. Overigens heeft de gemeente Amsterdam ook een aantal plannen in voorbereiding voor de realisatie van vrije busbanen.

3.1.3 Zienswijze Gemeente Diemen (T99)

- a. *De zienswijze heeft betrekking op het voornemen keersporen te realiseren aan de noordoostkant van het station Diemen Zuid. Verwezen wordt naar eerdere reacties (n.a.v. ontwerpstructuurvisie, kennisgeving projectMER en voorontwerpbestemmingsplan) waarin is toegelicht dat de gemeente Diemen geen voorstander is van de aanleg van de keersporen naast de bestaande woonwijk Diemen-Zuid en het transformatiegebied Bergwijkpark. De belangrijkste zorg hierbij is geluidsoverlast in de nachtelijke uren voor huidige en toekomstige bewoners.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de genoemde eerdere reacties, die zijn opgenomen in Nota van Beantwoording Zienswijzen op de ontwerp Structuurvisie en PlanMER Zuidasdok (augustus 2012) en de Nota van Beantwoording Zienswijzen op de kennisgeving ProjectMER Zuidasdok (maart 2014). In deze reacties is ondermeer ingegaan op geluidsoverlast in de nachtelijke uren en hoe dit in de onderzoeken is betrokken. Tevens wordt verwezen naar de brief van de gemeente Amsterdam aan de gemeente Diemen van 14 april 2015 met kenmerk 2015-335.

- b. *De reactie op het voorontwerpbestemmingsplan komt ten onrechte niet voor in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan.*

Reactie

Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden is de reactie van de gemeente Diemen op het voorontwerp bestemmingsplan niet opgenomen in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Met de hiervoor genoemde brief van de gemeente Amsterdam van 14 april 2015 is alsnog gereageerd. Daarnaast is een samenvatting van de reactie van de gemeente Diemen op het conceptontwerpbestemmingsplan alsnog opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan, samen met een reactie daarop van de gemeente Amsterdam.

- c. *Er is geen goede tekening ontvangen van de keersporen op basis waarvan het projectMER is opgesteld, waardoor het projectMER niet goed kan worden getoetst. Dit is geen zorgvuldige gang van zaken en past niet bij de afspraak in de bestuursovereenkomst voor Zuidasdok dat de uitwerking in goed overleg met de gemeente Diemen zal plaatsvinden.*

Reactie

De betreffende tekening is alsnog toegestuurd (16 september 2015). Bij de tekening moet de kanttekening worden gemaakt dat de precieze uitvoering van de keersporen mede afhankelijk is van de eindsituatie na realisatie van OV-SAAL.

- d. *In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan (p. 28) wordt de mogelijkheid genoemd om twee internationale hogesnelheidstreinen per uur te keren. Dit is nieuw en bevestigt de vrees dat het gebruik wel eens veel groter kan worden als de keersporen zijn gerealiseerd. Al eerder is gevraagd om harde afspraken te maken over de activiteiten die wel en niet mogen plaatsvinden.*

Reactie

Op de twee keerspooren bij Diemen kunnen niet meer dan vier treinen per uur keren. Hier zijn binnenlandse hogesnelheidstreinen beoogd. Zoals is vermeld in paragraaf 3.1 van de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan, worden bij verdere ontwikkelingen wat het stoppen van de internationale hogesnelheidstreinen op station Amsterdam Zuid betreft keerspooren aangelegd bij de locatie direct ten oosten van de A2. De beoogde keervoorziening bij Diemen is dus nadrukkelijk niet bedoeld voor internationale hogesnelheidstreinen. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok geeft op dit onderdeel wellicht onduidelijkheid, in de toelichting bij het vast te stellen bestemmingsplan Zuidasdok is dit verduidelijkt. Tevens wordt verwezen naar het Advies Reikwijdte en Detailniveau ProjectMER Zuidasdok (maart 2014). In paragraaf 4.2 van dit advies is vermeld dat mogelijk is de keerspooren binnen de bestaande spoorbundel te realiseren en dat met een beperkte aanpassing van de sporen maximaal vier binnenlandse hogesnelheidstreinen per uur kunnen keren.

- e. *In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan (p. 61) is vermeld dat de aanleg van de keerspooren past binnen de geldende bestemmingsplannen. Gevraagd wordt om een goede tekening van de keerspooren om dit te kunnen toetsen.*

Reactie

De keerspooren passen inderdaad in de ter plaatse geldende bestemmingsplannen van de gemeente Diemen. Het gaat hierbij om de bestemmingsplannen 'Bergwijckpark-Noord' (vastgesteld op 30 mei 2013), 'Plantage de Sniep' (vastgesteld op 17 februari 2011) en 'Centrum' (vastgesteld op 27 juni 2013). Zoals is vermeld onder c, is op 16 september 2015 een tekening toegestuurd.

- f. *Wat betreft geluid wordt in het projectMER voor de keerspooren geconcludeerd dat de akoestische situatie er op vooruitgaat ondanks toename van het aantal treinen en het keren van treinen. De hierbij genoemde invoering van stillere reizigerstreinen en stiller goederenmaterieel staat echter niet vast. Daarnaast is het geluid van afremmende en kerende treinen, zeker in de nachtelijke uren, voor omwonenden veel meer storend dan het geluid van doorgaande treinen. Tegen dit geluid dienen adequate maatregelen te worden getroffen (bv. raildempers).*

Reactie

Uit het ProjectMER volgt dat er binnen het gehanteerde studiegebied per saldo sprake is van een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Langs het grootste deel van het spoor is namelijk sprake van een afname van de geluidsbelasting en slechts langs een beperkt deel van het spoor is sprake van een toename van de geluidsbelasting. Per saldo is dus sprake van een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie zoals volgt uit een afname van het aantal geluidgehinderden, ernstig geluidgehinderden, slaapverstoorden en geluidsbelast oppervlak binnen het studiegebied.

Ondanks een toename van het aantal treinen verbetert dus per saldo de akoestische kwaliteit. Deze verbetering komt door de inzet van stiller treinmaterieel.

Het beleid van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu is gericht op de inzet van stiller materieel. De afgelopen jaren is het aandeel stiller treinmaterieel toegenomen. In 2011 was reeds 70% van het aantal reizigerstreinen stil. Voor

goederentreinen is het doel gesteld dat in 2016 40% uit stiller materieel bestaat. Voor nieuw materieel zijn Europese voorschriften (TSI Noise en TSI Wagons) vastgesteld die eisen stellen aan de geluidsemissie van treinen. Voor bestaand materieel bestaat geen wettelijke verplichting maar zijn er nationale stimuleringsregelingen voor het gebruik van en de ombouw naar stille goederentreinen. Op grond van het hiervoor omschreven beleid en de wettelijke voorschriften is in het akoestisch onderzoek voor de toekomstige situatie van stiller materieel uitgegaan. Bij de berekeningen is tevens rekening gehouden met het optrekken en afremmen van treinen.

Door het gebruik van de keerspooren zal tussen station Duivendrecht en de keerspooren zonder nieuwe geluidsmaatregelen gedeeltelijk sprake zijn van een overschrijding van het geldende geluidsproductieplafond. Gelet op de overschrijding is onderzoek gedaan naar geluidsmaatregelen. Op basis van dit onderzoek worden maatregelen (geluidsschermen) getroffen waarmee de geluidsbelasting wordt gereduceerd. Deze maatregelen zijn omschreven in het akoestisch onderzoek. Hierbij wordt opgemerkt dat de geluidsproductieplafonds een belangrijke waarborg zijn tegen verslechtering van de geluidssituatie. Hiermee is de geluidsproductie van het hoofdspoorwegennet aan maxima gebonden. Jaarlijks wordt door ProRail vooraf (bij het maken van de dienstregeling en bij nieuwe projecten) en achteraf (door een nalevingsverslag) de geluidsproductie door het treinverkeer in kaart gebracht. Als sprake is van (dreigende) knelpunten dan worden maatregelen getroffen.

- g. In het projectMER is vermeld dat het geluidbelast oppervlak beperkt afneemt. De vraag hierbij is op welke wijze rekening is gehouden met de woningbouw in het Bergwijkpark-Noord.*

Reactie

Bij het berekenen van zowel de autonome ontwikkeling als de toekomstige situatie met keerspooren is rekening gehouden met de ontwikkeling van het Bergwijkpark – Noord.

- h. De vermelding in het Deelrapport geluid MER Zuidasdok (p. 65) dat de geluidbelasting toeneemt door het gebruik van de keerspooren door hogesnelheidstreinen uit de richting Schiphol lijkt strijdig met het hoofdrapport.*

Reactie

Door het gebruik van de keerspooren zou tussen station Duivendrecht en de keerspooren zonder nieuwe geluidsmaatregelen gedeeltelijk sprake zijn van overschrijding van het geluidsproductieplafond. De vermelding op pagina 65 hangt hiermee samen. Gelet op de overschrijding is onderzoek gedaan naar geluidsmaatregelen. Op basis van dit onderzoek worden maatregelen (geluidsschermen) getroffen waarmee de geluidsbelasting wordt gereduceerd. Bij de beschrijving van effecten in het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met deze maatregelen, wat resulteert in een afname van de geluidseffecten.

- i. *De verlichtingsinstallatie die in het projectMER is voorzien mag geen lichthinder geven voor de woningen langs het spoor.*

Reactie

Bij de uitwerking van de plannen voor de keersporen wordt meegenomen of de verlichting zo kan worden geplaatst dat deze alleen op het looppad is gericht.

- j. *Ten aanzien van het onderdeel trillingen in het projectMER (p. 151) wordt opgemerkt dat in de zone van 45 meter langs het spoor niet alleen een kinderboerderij ligt, maar dat ook de woonbestemmingen van het bestemmingsplan Plantage de Sniep binnen deze zone liggen.*

Reactie

De woonbestemmingen van het bestemmingsplan Plantage de Sniep zijn naar aanleiding van de zienswijze nogmaals gezien. De woonbestemmingen in het zuidoostelijke deel van dit bestemmingsplan liggen het dichtst bij de sporen. Deze woonbestemming is reeds gerealiseerd (de woningen zijn gebouwd) en ook opgenomen in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen. Hieruit blijkt dat de (feitelijk aanwezige) woningen op meer dan 45 meter afstand van de sporen zijn gelegen en daarmee buiten het gebied waar trillingshinder kan worden verwacht.

- k. *Wat betreft externe veiligheid wordt gevraagd of en wanneer de afspraken uit OV-SAAL op korte termijn worden nagekomen op dit baanvak. Een andere vraag is waarom het structureel vier keer per uur keren van treinen via sporen die ook in gebruik zijn voor doorgaande reizigerstreinen en goederenvervoer niet tot een verhoging van risico's leidt.*

Reactie

In de besluittekst ('Deel I') van het tracébesluit voor OV-SAAL zijn maatregelen opgenomen om de toename van het groepsrisico als gevolg van de (verwachte) autonome groei tussen de situatie ten tijde van tracébesluit (2010) en de toekomstige situatie (2020) te verminderen. De maatregelen betreffen wissels die zodanig zijn gekoppeld dat een botsing niet mogelijk is (eiswissels), de meest recente versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB-vv) en calamiteitenvoorzieningen. De maatregelen worden getroffen voor de ingebruikname van het traject (planning eind 2016).

Het keren van treinen leidt niet tot een verhoging van risico's omdat afzonderlijke keersporen worden aangelegd. Bij de aanleg van de keersporen worden wissels veranderd, maar de risico's wijzigen hierdoor niet omdat ook in de huidige situatie wisselvarianten in het traject aanwezig zijn. De keersporen zijn daarnaast alleen bedoeld voor reizigerstreinen. Goederentreinen (met of zonder gevaarlijke stoffen) mogen geen gebruik maken van de keersporen. Ook in dit opzicht veranderen de risico's niet.

- l. *Wat betreft sociale veiligheid wordt extra aandacht gevraagd voor de onderdoorgang via het Zwanenpad.*

Reactie

In het Deelrapport sociale veiligheid (bijlage 9 bij het ProjectMER) is deze onderdoorgang betrokken. Tijdens de bouwfase kan de belevingswaarde negatief worden beïnvloed doordat bouwhekken het zicht van fietsers en voetgangers op de omgeving kunnen beperken. Voor de eindsituatie geeft de aanleg van de keerspoelen geen verandering voor de sociale veiligheid van de onderdoorgang. Het kunstwerk over het Zwanenpad (kunstwerk 9, tabel 2 in artikel 3 van de besluittekst van het tracébesluit) wordt niet aangepast. Alleen de hoogte van de keerspoelen wordt beperkt gewijzigd en de hoogte van het geluidsscherm wordt aangepast. Het naastgelegen kunstwerk (kunstwerk 8a, de zettingsvrije plaat, tabel 2 in artikel 3 van de besluittekst van het tracébesluit) wordt aangepast in hoogte maar niet in breedte. Hiermee veranderen de situatie van het fietspad en de sociale veiligheid van de onderdoorgang in de eindfase niet.

- m. Bij het onderdeel klimaat, water en bodem lijkt de gestelde verdubbeling van het gebruik van de keerspoelen (p. 178) geen goede vertaling van vrijwel geen gebruik naar een structureel gebruik van vier keer per uur.*

Reactie

Het gebruik van de keerspoelen heeft voor de milieuaspecten klimaat, water en bodem geen gevolgen. Het aantal kerende binnenlandse hogesnelheidstreinen wordt maximaal vier per uur. Dit staat niet goed in het ProjectMER. Als ook het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in de toekomst is gerealiseerd dan heeft dit geen invloed op het gebruik van de keerspoelen. De uitgangspunten voor het ProjectMER zijn derhalve wel juist en de effecten zijn goed beoordeeld.

- n. De reflectiefactor van de geluidschermen op de kunstwerken over de Weespertrekvaart en de Muiderstraatweg en het geluidscherm op het kunstwerk en de damwand bij Zwanenpad ten minste 0,8 en niet 0,0 zoals op grond van het geluidregister wordt verondersteld.*

Reactie

Bij vergelijking van de gegevens in het geluidsregister met de werkelijke situatie blijkt dat inderdaad sprake is van een discrepantie. Bij verdere uitwerking van de plannen voor de keerspoelen wordt het akoestisch onderzoek op dit punt geactualiseerd.

- o. Verzuimd is om artikel 11.30 Wet milieubeheer in acht te nemen. Op grond daarvan is ProRail verplicht het effect van het gebruik van de keerspoelen ter plaatse van de bestaande woningen te bepalen en dus niet alleen het effect op de geluidproductieplafonds en waarbij moet worden gerekend met 0% reflectie en 100% bodemabsorptie. Dit klemmt temeer nu ter plaatse van de keerspoelen de spoordijk met de geluidschermen wordt verhoogd terwijl de hoogte van de referentiepunten niet wordt verhoogd.*

Reactie

Conform hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is onderzoek op woningniveau verricht ter hoogte van de referentiepunten waar ten gevolge van het project zonder aanvullende geluidsmaatregelen niet voldaan wordt aan het bestaande geluidsproductieplafond. Er is dus wel degelijk onderzoek gedaan naar het effect bij deze woningen. Verwezen wordt naar het Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï Zuidasdok van maart 2015.

- p. Bij het aanpassen van de geluidproductieplafonds is het Tracébesluit OV-SAAL (korte termijn) niet in acht genomen. Dit heeft tot gevolg dat de vastgelegde en aan de bewoners in het vooruitzicht gestelde geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woningen wordt overschreden.*

Reactie

De huidige geluidsproductieplafonds zijn gebaseerd op het tracébesluit voor OV-SAAL en vormen het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek voor Zuidasdok. Met het tracébesluit voor OV-SAAL is dus rekening gehouden.

- q. Een vraag is of de met het RBMII gestandaardiseerde faalfrequentie van toepassing mag worden verklaard, nu dit hoogfrequent spoor, waarop het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, wordt uitgebreid met keerspooren waardoor lege reizigerstreinen gaan kruisen met transport van gevaarlijke stoffen.*

Reactie

Hoogfrequent betekent alleen dat met een andere soort dienstregeling gereden gaat worden. Dit verandert niets aan de gestandaardiseerde faalfrequentie die gebruikt wordt in RBMII. Wat van belang is of de wissels veranderen als gevolg van dit keerspoor. Dit is onderzocht in het kader van het ProjectMER, waarbij is geconstateerd dat de wissels wel veranderen van plaats, maar dat dit binnen hetzelfde kilometervak is. Dit leidt niet tot wijzigingen in de risico's.

3.1.4 Zienswijze Gemeente Amstelveen (T131)

- a. In het ontwerptracébesluit is vermeld dat een mogelijke verlenging van de Noord/Zuidlijn naar de Amstelveenseweg niet onmogelijk wordt gemaakt. Op 12 maart 2012 is in de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam een motie aangenomen waarin is opgenomen dat hetzelfde geldt voor een mogelijke verlenging naar Amstelveen. Gevraagd wordt aan te geven op welke wijze hieraan in het tracébesluit invulling wordt gegeven.*

Reactie

Een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn naar de Amstelveenseweg kan worden verwezenlijkt door deze verbinding vanaf de beide middenspooren aan te leggen. De bouw van project Zuidasdok staat niet in de weg dat dit in de toekomst gebeurt.

Bij een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen moet het

metrostation ondergronds worden aangelegd, zodat de metroverbinding onder de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid door kan worden gevoerd. Met een eventuele aanleg van deze boog wordt rekening gehouden in het palenplan van de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid. Niet te vermijden is dat eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn leidt tot een grootschalige aanpassing van station Amsterdam Zuid.

Eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn maakt overigens geen deel uit van project Zuidasdok.

- b. *Tunnelcategorie C heeft tot gevolg dat een groot deel van het doorgaande transport van gevaarlijke stoffen zich van de A10 Zuid verplaatst naar de A9 in Amstelveen. De toename van het groepsrisico die daarvan het gevolg is dient te worden verantwoord in het TB, waarbij nader te treffen maatregelen dienen te worden afgewogen.*

Reactie

Door de indeling van de tunnels in de A10 Zuid in categorie C vindt inderdaad een verschuiving plaats van transport van gevaarlijke stoffen van de A10 Zuid naar de A9. Hierdoor neemt het groepsrisico voor de A10 Zuid af en neemt het groepsrisico voor de A9 toe. De aanvaardbaarheid van deze verandering van het groepsrisico is beoordeeld door een verantwoording groepsrisico op te stellen. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3 van de toelichting bij het tracébesluit, naar paragraaf 6.4 van de bij de toelichting bij het tracébesluit gevoegde Rapportage Actualisatie Milieuinformatie en naar de Verantwoording groepsrisico.

Uit de verantwoording groepsrisico blijkt dat het groepsrisico voor de A9 toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. Zowel voor de A10 Zuid als voor de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht wordt in overleg met de gemeenten en met de veiligheidsregio gekeken naar de bereikbaarheid in geval van calamiteiten en naar beschikbare blusvoorzieningen. Ter hoogte van Amstelveen zal dit gebeuren als onderdeel van de voorbereiding van de wijziging van het tracébesluit voor dit gedeelte van de A9. Voor het project Zuidasdok is hiervoor als onderdeel van het integraal veiligheidsplan een document opgesteld waarin de randvoorwaarden voor zowel de bouwfase als de eindsituatie zijn beschreven. Op basis hiervan wordt de verandering in het groepsrisico ter hoogte van de A9 als gevolg van het tracébesluit Zuidasdok verantwoord geacht.

- c. *In een brief van 20 maart 2015 van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Voorzitter van het Platform Bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam is vermeld dat een verhoging van de aantallen van het Basisnet op de A9 in Amstelveen niet wordt uitgesloten. De gemeente Amstelveen is fel tegenstander van ophoging van de waarden van het Basisnet. Amstelveen mag niet de dupe worden van tunnelcategorie C voor de A10 Zuid en beperkt worden in (her)ontwikkelingsmogelijkheden in de Zone A9.*

Reactie

Per 1 april 2015 is het Basisnet in werking getreden. Twee belangrijke elementen die in het Basisnet worden verankerd zijn de gebruikruimte voor het vervoer en de afstanden waarmee in de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Met de Regeling basisnet zijn voor de wegvakken ter hoogte van Amstelveen plafonds vastgesteld voor het plaatsgebonden risico (PR) en voor het groepsrisico (GR).

Rijkswaterstaat monitort regelmatig of deze plafonds worden overschreden dan wel overschrijding daarvan dreigt. Indien daarvan sprake is, dient de minister een (dreigende) overschrijding van de plafonds te voorkomen.

Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat bij openstelling van de tunnels in de A10 Zuid met tunnelcategorie C geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van de PR- en GR-plafonds op de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3.2 van de toelichting bij het tracébesluit, naar paragraaf 6.4 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie en naar de Verantwoording groepsrisico. Van verhoging van de volgens het Basisnet geldende waarden c.q. plafonds is dus geen sprake. Wel dient rekening te worden gehouden met het nu al geldende plasbrandaandachtsgebied langs de A9.

Een verhoging van de volgens het Basisnet geldende waarden c.q. plafonds kan alleen aan de orde zijn als blijkt dat dit nodig is op basis van de resultaten van de hiervoor genoemde monitoring door Rijkswaterstaat van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9. Dit is vooralsnog niet aan de orde en voordat een risicoplafond wordt aangepast, vindt eerst overleg plaats met de betrokken gemeente(n) en de vervoerssector.

3.1.5 Zienswijze Gemeente Ouder-Amstel (T105)

- a. *Het belang van een goede bereikbaarheid van de regio wordt erkend en onderschreven.*

Reactie

Met het vergroten van de capaciteit van station Amsterdam Zuid en het uitbreiden van de A10 Zuid wordt inderdaad beoogd de bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

- b. *Uit het projectMER blijkt dat de in het ontwerptracébesluit voorgestelde maatregelen negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid op rijkswegen en op onderliggende wegen binnen de gemeente Ouder-Amstel.*

Reactie

In dit verband is de situatie op de A2 relevant. In hoofdstuk 9 van de Integrale rapportage wegverkeer is aangegeven dat op de A2 tussen de gemeente Ouder-Amstel en knooppunt Amstel in noordelijke richting sprake is van een toename van het verkeer (5.6% op etmaalniveau) ten opzichte van de autonome situatie (de situatie die ontstaat als project Zuidasdok niet wordt gerealiseerd). In zuidelijke rijrichting neemt het verkeer ten opzichte van de autonome situatie af met 9.1%. Uit de laatste dynamische simulaties die zijn uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek voor het tracébesluit blijkt dat tijdens de reguliere spitsen het verkeersaanbod op de A2 goed kan worden verwerkt. Er zijn daarom geen negatieve effecten op het stedelijk wegennet van de gemeente Ouder-Amstel te verwachten door realisatie van project Zuidasdok.

- c. *Verwacht wordt dat Zuidasdok leidt tot een toename van reeds bestaande (milieu-)overlast.*

Reactie

Zuidasdok leidt enerzijds tot extra belasting van het milieu, maar voorziet anderzijds ook in maatregelen die het milieu ten goede komen, zoals een goed openbaarvervoersysteem, voorzieningen voor fietsers en maatregelen die milieuhinder beperken. Bij dat laatste gaat het met name om de ondertunneling van de A10 Zuid en de bescherming tegen geluid door schermen.

- d. *Het Rijk is ten onrechte niet in overleg gegaan met de gemeente Ouder-Amstel over de gevolgen van Zuidasdok.*

Reactie

In het kader van het eventueel afwaarderen van de A2 richting Amsterdam vindt regelmatig overleg plaats tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Ouder-Amstel en de gemeente Amsterdam. In het eerste kwartaal van 2015, voor het terinzageleggen van de ontwerpplandocumenten is project Zuidasdok hierbij specifiek aan de orde geweest.

- e. *Het ontwerp tracébesluit en het projectMER houden geen rekening met een afwaardering van de Rijksweg A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug, samenhangend met de woningbouwopgave Ouder-Amstel. Dit terwijl het onderzoek naar de afwaardering bestuurlijk vanuit Zuidasdok is opgedragen en nog niet is afgerond.*

Reactie

Het eventueel afwaarderen van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug en de woningbouwopgave van de gemeente Ouder-Amstel zijn separate (onderzoeks)trajecten waarover nog niet bestuurlijk is besloten. Om deze reden is voor project Zuidasdok uitgegaan van bestaande situaties en ontwikkelingen. Ook het gehanteerde verkeersmodel voor de rijkswegen gaat (nog) niet uit van afwaardering van dit gedeelte van de A2.

- f. *Uit de vergelijking van het Basisalternatief met de autonome situatie blijkt dat de knelpunten op de A10 Zuid worden opgelost maar dat de knelpunten buiten het plangebied toenemen. Voor deze knelpunten worden geen concrete oplossingen aangedragen. De gevolgen van de knelpunten op het onderliggend wegennet binnen de gemeente Ouder-Amstel worden in het OTB vervolgens genegeerd.*

Reactie

Na realisatie van project Zuidasdok kunnen er op de omliggende snelwegen inderdaad locaties zijn waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekort schiet. Niets doen is echter geen optie. Dan zou er in de toekomst sprake zijn van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en zou Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar worden.

In relatie tot het onderliggend wegennet binnen de gemeente Ouder-Amstel is het effect van project Zuidasdok op de A2 relevant. Uit de laatste dynamische simulaties die zijn uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek voor het tracébesluit blijkt dat tijdens de reguliere spitsen het verkeersaanbod op de A2 goed kan worden verwerkt. Op het stedelijk wegennet van de gemeente Ouder-Amstel zijn om deze reden geen negatieve gevolgen te verwachten door project Zuidasdok.

- g. Wat betreft luchtkwaliteit wordt op basis van het projectMER geconcludeerd dat Zuidasdok leidt tot een verslechtering van de gezondheidssituatie buiten het plangebied van het OTB. Gelet op de heersende windrichting wordt een verslechtering van de luchtkwaliteit in de woonkern Duivendrecht verwacht. Bij de conclusie in het projectMER dat geen sprake is van significante concentratieverschillen is onvoldoende rekening gehouden met toename van knelpunten in het wegverkeer buiten het plangebied.*

Reactie

De modelberekeningen die ten grondslag liggen aan het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) gaan uit van meerjarige meteorologie. Hiermee wordt onder andere de windrichting (en -kracht) meegenomen op een wijze die voor de onderzoeksperiode het meest representatief is. Dit is de standaard wijze waarop in Nederland onderzoek naar luchtkwaliteit wordt verricht. Ook het effect van het project op de luchtkwaliteit in Duivendrecht is hiermee op de juiste wijze bepaald. Verder zijn de (meest relevante) onderliggende wegen binnen en rondom Duivendrecht in het onderzoek betrokken en daarmee dus ook de voor Duivendrecht meest bepalende verkeerseffecten buiten het plangebied. In de analyse van de effecten bij woningen en gevoelige bestemmingen zijn ook de woningen en gevoelige bestemmingen binnen Duivendrecht beschouwd. De situatie in Duivendrecht is derhalve juist en volledig in het luchtonderzoek betrokken.

- h. Tunnelcategorie C leidt tot een verhoging van het groepsrisico langs de A9 en heeft allerlei gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze toename dient te worden verantwoord in het projectMER, waarbij nader te treffen maatregelen dienen te worden afgewogen. De voorkeur gaat uit naar tunnelcategorie A, eventueel aangevuld met een vervoerplafond of het instellen van venstertijden ten aanzien van bepaalde type transporten.*

Reactie

Wat betreft de aanleiding voor het indelen van de tunnels in de A10 Zuid in categorie C wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen vanuit de transportbranche, die is opgenomen in paragraaf 3.3 van deze Nota van Beantwoording.

Door de indeling van de tunnels in de A10 Zuid in categorie C vindt inderdaad een verschuiving plaats van transport van gevaarlijke stoffen van de A10 Zuid naar de A9. Hierdoor neemt het groepsrisico voor de A10 Zuid af en neemt het groepsrisico voor de A9 toe. De aanvaardbaarheid van deze verandering van het groepsrisico is beoordeeld door een verantwoording groepsrisico op te stellen. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3 van de toelichting bij het tracébesluit, naar paragraaf 6.4

van de bij de toelichting bij het tracébesluit gevoegde Rapportage Actualisatie Milieuinformatie en de Verantwoording Groepsrisico.

Uit de verantwoording groepsrisico blijkt dat het groepsrisico voor de A9 toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. Zowel voor de A10 Zuid als voor de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht wordt in overleg met de gemeenten en met de veiligheidsregio gekeken naar de bereikbaarheid in geval van calamiteiten en naar beschikbare blusvoorzieningen. Voor de A9 zal dit gebeuren als onderdeel van de voorbereiding van de wijziging van het tracébesluit voor het gedeelte tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. Voor Zuidasdok is hiervoor als onderdeel van het integraal veiligheidsplan een document opgesteld waarin de randvoorwaarden voor zowel de bouwfase als de eindsituatie zijn beschreven.

Op basis hiervan wordt de verandering in het groepsrisico ter hoogte van de A9 als gevolg van het tracébesluit Zuidasdok verantwoord geacht.

- i. Het OTB en het projectMER lijken voorbij te gaan aan afspraken die in het kader van het Tracébesluit OV-SAAL zijn gemaakt over externe veiligheid. De komst van extra (kerende) treinen en wissels betekent een verhoging van risico's die extra maatregelen noodzakelijk maken.*

Reactie

Onderdeel van het project Zuidasdok is de aanleg van keurvoorzieningen voor binnenlandse hogesnelheidstreinen bij Diemen Zuid. De aanleg van deze keurvoorzieningen vindt separaat plaats van de realisatie van de openbaarvervoerterminal en de wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. De keerspoelen bij Diemen Zuid passen binnen de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen.

In de besluittekst ('Deel I') van het tracébesluit voor OV-SAAL zijn maatregelen opgenomen om de toename van het groepsrisico als gevolg van de (verwachte) autonome groei tussen de situatie ten tijde van tracébesluit (2010) en de toekomstige situatie (2020) te verminderen. De maatregelen betreffen wissels die zodanig zijn gekoppeld dat een botsing niet mogelijk is (eiswissels), de meest recente versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB-vv) en calamiteitsvoorzieningen. De maatregelen worden getroffen voor de ingebruikname van het traject (planning eind 2016).

Het keren van treinen leidt niet tot een verhoging van risico's omdat afzonderlijke keerspoelen worden aangelegd. Bij de aanleg van de keerspoelen worden wissels gewijzigd, maar de risico's veranderen hierdoor niet omdat ook in de huidige situatie wisselvarianten in het traject aanwezig zijn. De keerspoelen zijn daarnaast alleen bedoeld voor reizigerstreinen. Goederentreinen (met of zonder gevaarlijke stoffen) mogen geen gebruik maken van de keerspoelen. Ook in dit opzicht veranderen de risico's niet.

- j. De reactie van de gemeente Amstelveen wordt ondersteund, waarbij aandacht wordt gevraagd voor de wijze waarop eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen binnen het tracébesluit Zuidasdok vorm gegeven wordt.*

Reactie

Bij een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen moet het metrostation ondergronds worden aangelegd, zodat de metroverbinding onder de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid door kan worden gevoerd. Met een eventuele aanleg van deze boog wordt rekening gehouden in het palenplan van de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid. Niet te vermijden is dat eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn leidt tot een grootschalige aanpassing van station Amsterdam Zuid. Eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn maakt overigens geen deel uit van project Zuidasdok. Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel a van de zienswijze van de gemeente Amstelveen.

3.2 Zienswijzen belangenorganisaties

3.2.1 Zienswijze ORAM (B32)

- a. *Ondernemersvereniging ORAM is verheugd dat besloten is Zuidasdok ter uitvoering te brengen.*

Reactie

Project Zuidasdok draagt bij aan het verbeteren van de ruimtelijke ontwikkeling van Zuidas en aan de bereikbaarheid van Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad. Deze ontwikkeling komt ook ondernemers ten goede.

- b. *Gevraagd wordt om een duidelijke ambitiebeschrijving waarbij wordt ingegaan op de elementen uit het oorspronkelijke Dokmodel, zoals een levendig centrumgebied, aanhechting van noord- en zuidzijde Zuidas, de vormgeving van de maaiveldstad, internationale uitstraling.*

Reactie

In het oorspronkelijke Dokmodel werd uitgegaan van het ondergronds brengen van zowel de A10 Zuid als de trein- en metrosporen. Dit bleek financieel niet haalbaar te zijn. Verwezen wordt hierbij naar de beschrijving van de historie van het project in paragraaf 1.3 van de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit en in paragraaf 2.4 van de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan. Voor de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de aangehaalde elementen wordt verwezen naar het Landschapsplan Zuidasdok.

- c. *De tunnel is het visitekaartje van de Zuidas. De kwaliteit moet een afspiegeling zijn van de Zuidas boven de grond.*

Reactie

De tunnelmonden worden ingetogen en integraal vormgegeven, waarbij het omliggende (stedelijke) landschap dominant is in de ervaring. Alle elementen in het tunnelinterieur dienen bij te dragen aan een zo rustig en continu mogelijk wegbeeld en het versterken van de ervaring van een continu weg- en tunnelbeeld.

- d. *De ambitie om in de toekomst de treinsporen ondergronds te brengen zou in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen.*

Reactie

Het ondergronds brengen van de treinsporen is geen onderdeel van het project en is aldus ook niet financieel mogelijk gemaakt en geen onderdeel geweest van de uitgevoerde onderzoeken.

Het bestemmingsplan geeft de toegestane ruimtelijke ontwikkelingen aan. Dit

ruimtelijk kader wordt vergezeld van een uitgebreide ruimtelijke onderbouwing, bestaande uit diverse thematische rapportages waaronder een ProjectMER, volgend op een PlanMER die ten grondslag lag aan de keuze voor voorliggend project. Het opnemen van een mogelijke toekomstige ontwikkeling in het nu vast te stellen bestemmingsplan is dan ook niet aan de orde.

- e. *Gepleit wordt voor de realisatie van het ontbrekende spoor tussen station Zuid en station Lelylaan. Deze verbinding is essentieel voor veel forenzen uit Noord-Holland die Zuidas als bestemming hebben. Uit eigen onderzoek blijkt dat velen de auto prefereren als gevolg van de noodzakelijke overstap op station Sloterdijk. Deze verbinding zou voorzien in een robuuster netwerk voor het treinverkeer in de regio.*

Reactie

Het is inderdaad zo dat de overstap op station Sloterdijk voor veel reizigers vanuit Noord-Holland naar de Zuidas als bezwaarlijk wordt ervaren. Voor de realisatie van deze verbinding moet eerst een bestuurlijke keuze worden gemaakt. Die keuze is op dit moment nog niet aan de orde. De voorgestelde verbinding maakt dan ook geen deel uit van het project Zuidasdok. Overigens staat dit onderwerp op de lange termijnagenda van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het project Zuidasdok houdt wel rekening met de gevraagde verbinding door een ruimtereservering voor de 'zuidwestboog' tussen de Zuidtak en de Westtak.

- f. *Een kwalitatief hoogwaardig en esthetisch stationsgebouw zou bijdragen aan de internationale allure van de Zuidas. Een visitekaartje en icoon voor Zuidas, waarbij vormgeving en materiaalkeuze wordt voorgeschreven in de aanbesteding.*

Reactie

De ambitie is het realiseren van een openbaarvervoerknooppunt van internationale allure en met een hoog reizigerscomfort. Het succes van dit project wordt mede bepaald door de mate waarin het niet als gebouw op zich, maar als verbindende schakel in de stedelijke structuur is vormgegeven. Belangrijk in de vormgeving is dat deze een uitstraling heeft die goed aansluit bij het internationale, zakelijke idioom en de geambieerde groene uitstraling van de omgeving. In het contract met de aannemer worden eisen gesteld aan de vormgeving die voortkomen uit het hiervoor omschreven principe.

De identiteit van de omgeving van het station prevaleert boven het station als object. De hoogwaardige uitvoering van het station voegt zich in de stedenbouwkundige situatie juist om de barrière te verminderen. Kwaliteit en functionaliteit van het stationsgebouw en haar omgeving worden bereikt zonder het gebouw als een icoon te realiseren. De omgeving van Zuidas, de kwaliteit van de openbare ruimte en de naadloze overgang tussen de stationspassages en het openbaar gebied geven het station en het gebied de gewenste internationale allure.

- g. *Ten aanzien van de geplande voorzieningen wordt gepleit voor flexibiliteit en marktwerking, in goede afstemming met de bestaande voorzieningen, om leegstand te voorkomen.*

Reactie

Het bestemmingsplan biedt ten aanzien van de invulling van het station de benodigde flexibiliteit, met dien verstande dat de ruimte wordt geboden voor de bij het station passende voorzieningen zonder deze al te concreet te omschrijven of qua locatie exact vast te leggen. Wel is een maximumvloeroppervlak opgenomen om daarmee een geheel op zichzelf staande grootschalige ontwikkeling van bijvoorbeeld detailhandel of kantoren uit te sluiten. De ruimte die wordt geboden maakt een aan de stationsfunctie ondergeschikte invulling mogelijk. Voor ontwikkelingen van een grotere omvang biedt de Zuidas elders ruimte. De voorzieningen binnen Zuidasdok zijn daarmee niet concurrerend.

- h. Gepleit wordt voor hoogwaardigere voorzieningen dan doorgaans in stationsgebouwen in Nederland te vinden.*

Reactie

Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over de kwalitatieve aard van bijvoorbeeld de detailhandel of horeca waarvoor ruimte wordt geboden. Dit is in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet aan de orde.

Wel wordt in het contract voor de aannemer voorgeschreven dat het station dient te worden uitgewerkt conform Spoorbeeld 2.0. Het Spoorbeeld is het ontwerp- en vormgevingsbeleid voor stations en spooromgevingen, waarbij gedacht wordt vanuit het perspectief van de reizigers. Daarbij wordt dit station specifiek uitgewerkt als station van de categorie "Mega". Dit betekent hoogwaardigere voorzieningen dan doorgaans in stationsgebouwen in Nederland te vinden zijn.

NS Stations zal uiteindelijk de concrete invulling van de voorzieningen aanpassen op de behoefte van reizigers en omgeving.

- i. Studenten, maar ook medewerkers van de VU en bezoekers van omliggende bedrijven, moeten, komend met het openbaar vervoer de Parnassusweg oversteken. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en opstoppen. Daarom is het doortrekken van de treinperrons tot over de Parnassusweg wenselijk.*

Reactie

De veiligheid van oversteek van de Parnassusweg door reizigers richting VU en de overige functies ten westen van de Parnassusweg is een belangrijk aandachtspunt. Het doortrekken van de treinperrons over de Parnassusweg is om meerdere redenen echter geen adequate oplossing. Een nadere uiteenzetting van deze redenen en een nadere toelichting op dit punt wordt gegeven in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- j. In de Arnold Schönberglaan steken reizigers met diverse herkomsten en bestemmingen verspreid de trambaan over. Gepleit wordt voor verkeersveilige oversteekplaatsen, in nauw overleg met de omgeving vormgegeven.*

Reactie

Er worden verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid van voetgangers in relatie tot het tramverkeer van de Arnold Schönberglaan te dienen. Zie voor meer informatie over deze maatregelen paragraaf 2.7 over verkeersveiligheid bij de Arnold Schönberglaan in deze Nota van Beantwoording.

k. *Gepleit wordt voor het uitdagen van de aannemer om de bouwlocatie een hoogwaardige uitstraling te geven, bijvoorbeeld door kunst in plaats van een enkel hekwerk. De aanleg van Zuidasdok zou een showcase moeten zijn voor het uitvoeren van grootschalige werkzaamheden in een bestaande omgeving. Het positieve imago van de Zuidas mag geen smet krijgen omdat gebruikers van het gebied massaal klagen of zelfs wegtrekken.*

Reactie

Het behouden van leefbaarheid tijdens de bouwfase is bij het project Zuidasdok een belangrijk uitgangspunt en (daarom) één van de aspecten waarmee gegadigden van het bouwcontract zich kunnen onderscheiden. Tijdelijke kunst kan bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid tijdens de bouw. Na de tervisielegging van het ontwerptractébesluit en ontwerpbestemmingsplan heeft hierover overleg plaatsgevonden met ORAM en Hello Zuidas en zijn afspraken gemaakt over de kwaliteit van bouwafscheidings en de uitingen op de bouwafscheidings. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

l. Voor de borging van de kwaliteit tijdens de bouw wordt gepleit voor het oprichten van een apart overleg met mandaat en budget om, indien nodig, adequaat in te grijpen. Daarbij zou de regierol bij het projectbureau Zuidasdok, als opdrachtgever, moeten worden geborgd.

Reactie

Als opdrachtgever van het project Zuidasdok kan tijdens de bouw worden ingegrepen als de kwaliteit van de uitvoering niet voldoet. De omgeving kan hierin een signalerende en agenderende rol spelen. Ook over dit onderwerp wordt gesproken met ORAM en Hello Zuidas. Graag wordt het bestaande overleg met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven tijdens de bouwfase gecontinueerd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

m. Er bestaat zorg over de eisen die worden gesteld aan het bereikbaar houden van de Zuidas gedurende de bouwwerkzaamheden. De bereikbaarheid mag door de bouw van Zuidasdok niet verslechteren. Welke maatregelen worden hiertoe genomen en wat is plan B indien de beoogde maatregelen niet toereikend blijken te zijn?

Reactie

Binnen het project Zuidasdok is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld en worden mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt. ORAM wordt hierbij betrokken. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

n. De bouwlogistiek mag niet via het bestaande wegennet worden afgewikkeld en mag niet leiden tot een toename van de congestie.

Reactie

Ook als gebruik wordt gemaakt van bouwwegen is het onvermijdelijk dat het bouwverkeer het stedelijk wegennet op een aantal punten kruist. De voorwaarden waaronder dit wordt toegestaan voorkomen dat er een onaanvaardbare verkeerssituatie ontstaat. Een goede afwikkeling van al het verkeer komt niet in het geding. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over het bouwverkeer in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- o. Het is van belang de locaties van de bouwplaatsen zo te kiezen dat het bouwverkeer het reguliere verkeer niet hindert.*

Reactie

Het bouwverkeer van en naar de bouwplaatsen kan zo worden afgewikkeld dat dit geen onaanvaardbare verkeershinder oplevert. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over het bouwverkeer in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- p. Afsluitingen en buitendienststellingen moeten goed op elkaar zijn afgestemd.*

Reactie

In het contract zijn eisen opgenomen met betrekking tot de duur van buitendienststellingen en de wijze waarop die mogen plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de afsluitingen. De plannen van de aannemer worden hierop beoordeeld. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- q. Zowel tijdens de dialoogfase alsook tijdens de uitvoeringsfase is het van groot belang dat de bereikbaarheid in nauw overleg met de omgeving wordt gemonitord.*

Reactie

Het project Zuidasdok richt zich in het kader van bereikbaarheid ook op het bedrijfsleven op en rond de Zuidas. Samenwerking tussen bedrijfsleven, aannemer en het project Zuidasdok is noodzakelijk. Mobiliteitsmaatregelen hebben alleen kans van slagen als de gebruikers (medewerkers) van de Zuidas en omgeving ook daadwerkelijk kunnen kiezen voor een andere vorm van vervoer van en naar het werk. Bovendien kan het bedrijfsleven inzicht geven in de verplaatsing van hun medewerkers en zo mede beoordelen welke mobiliteitsmaatregelen het meest kansrijk zijn. In die gesprekken komt de wijze van monitoren ook aan de orde. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- r. Er zal een belangrijke discussie gevoerd moeten worden over hoe bovenstaande eisen vertaald moeten worden in effectieve oplossingen en hoe deze gemeten worden.*

Reactie

Vanuit het project Zuidasdok wordt graag de discussie aangegaan met het bedrijfsleven over de genoemde uitgangspunten en de oplossingen die worden ontwikkeld. Zoals aangegeven in de reactie onder l en q wordt groot belang gehecht aan het contact met belanghebbenden. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording.

- s. *Gepleit wordt voor een apart structureel overleg over de bereikbaarheid tijdens de bouwfase, waarin ORAM namens het bedrijfsleven zitting kan nemen.*

Reactie

Zoals hierboven aangegeven wordt overleg met betrokkenen van groot belang geacht. Hiertoe wordt ook de ORAM gerekend. Voor een verdere uiteenzetting over het overleg met betrokkenen wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording.

- t. *Gezien het feit dat de restcapaciteit van de A10 in 2030 zeer beperkt is, wordt gepleit voor het zoeken naar optimalisaties die de capaciteit van de A10- zuid vergroten na 2030.*

Reactie

Restcapaciteit na realisatie van project Zuidasdok is in het algemeen aanwezig en hoger dan in de autonome situatie. De noordelijke parallelrijbaan (in beide spitsen) en de zuidelijke hoofdrijbaan (in de avondspits) hebben vrijwel geen restcapaciteit. Gezien de beperkt beschikbare ruimte in de Zuidas, draagt de oplossing in het tracébesluit Zuidasdok het maximaal mogelijke bij aan de doorstroming op de A10 Zuid.

- u. *Met het doorlopen van aparte mer-procedures voor Zuidasdok en Zuidas Flanken ontbreekt het integrale overzicht. Er ontbreekt een integrale analyse van de verkeersstromen voor het gehele gebied van de Zuidas. Na realisatie van Zuidasdok is te verwachten dat de A10 een aantrekkende werking zal hebben op het verkeer. Niet is onderzocht wat dit betekent voor het onderliggende wegennet van de Zuidas. Indien nodig moeten op grond van de uitkomsten maatregelen worden genomen om de capaciteit van het onderliggende wegennet te vergroten.*

Reactie

Zuidasdok heeft een integrale verkeers- en vervoersstudie uitgevoerd die heeft geresulteerd in bijlage 2 en 3 van het ProjectMER. In de Integrale rapportage wegverkeer is het studiegebied op afbeelding 3.2 en 3.3 weergegeven waaruit blijkt dat het stedelijk (onderliggend) wegennet is opgenomen in de integrale analyse, dit omvat ook het gehele gebied van Zuidas en het ontwikkelprogramma voor Zuidas. Belangrijkste conclusie is dat de extra belasting van het stedelijk wegennet door de realisatie van het project Zuidasdok zeer beperkt is.

Uit het verkeerskundig onderzoek (Integrale rapportage wegverkeer hoofdstukken 4

en 9, maart 2015) blijkt dat door het project Zuidasdok een betere doorstroming van het hoofd- en stedelijk wegennet ontstaat. Zie tabel 9.2 met bijbehorende uitleg. De druk op het stedelijk wegennet wordt verlicht doordat als gevolg van het project Zuidasdok meer verkeer via het hoofdwegennet kan worden afgewikkeld. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 verkeersonderzoek in deze Nota van Beantwoording.

- v. *Verzocht wordt de hoogtes van de geluidschermen zoals opgenomen in het Landschapsplan niet te verhogen in het kader van het ontwerpbesluit hogere waarden.*

Reactie

Het ontwerpbesluit hogere waarden is gerelateerd aan het geluid van de tramverbinding met Amstelveen. Hierbij zijn geen geluidsschermen aan de orde. Over het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt verder opgemerkt, dat uit aanvullende berekeningen volgt dat de geluidstoename als gevolg van het verleggen van het tracé van de Amstelveenlijn zo beperkt is dat geen hogere geluidwaarden hoeven worden vastgesteld. De procedure voor het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt om deze reden niet vervolgd.

- w. *Aan de aannemer moet worden voorgeschreven overlastvoorkomende uitvoeringsmethoden te hanteren, waarbij wordt geborgd dat gebruikers in het gebied geen onnodige overlast ondervinden.*

Reactie

Voor de uitvoering van de bouwwerkzaamheden gelden vanzelfsprekend de relevante wettelijke randvoorwaarden ter beperking van hinder. Daarnaast worden voor dit project nadere randvoorwaarden gesteld en worden gegadigden voor het bouwcontract uitgedaagd zich te onderscheiden op het aspect 'beperken bouw hinder'. Voor een nadere uiteenzetting hieromtrent wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- x. *Het stellen van bovenwettelijke maatregelen is gerechtvaardigd, gegeven de internationale allure van het gebied.*

Reactie

Zowel voor de bouwfase als voor de eindsituatie van project Zuidasdok worden in een aantal gevallen maatregelen getroffen die verder gaan dan de toepasselijke wettelijke eisen. Voor de bouwfase wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- y. *Er dient voldoende budget te zijn om kostenverhogende niet-conventionele uitvoeringsmethoden toe te passen om hinder en overlast tot een minimum te beperken.*

Reactie

Het is zeker niet zo dat bij de aanbesteding van het project gekozen wordt voor de aannemer die de goedkoopste uitvoeringsmethoden hanteert. Gegadigden worden uitgedaagd om zich ook te onderscheiden op het gebied van het beperken van hinder. Voor een nadere toelichting op dit punt wordt verwezen naar de reactie op de zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- z. Aangedrongen wordt op het stellen van hardere eisen om de opdrachtnemer te dwingen alternatieven voor de bouwlogistiek aan te dragen. Bijvoorbeeld via het spoor, over het water of via een pijpleiding.*

Reactie

Ten aanzien van de wijze van vervoer van grond en bouwmaterialen wordt geen specifieke methode voorgeschreven. Dit zou geen recht doen aan de inbreng van expertise door de gegadigden voor het bouwcontract. Wel worden zodanige randvoorwaarden gesteld dat een aanvaardbare uitvoering is gegarandeerd. Daarnaast worden gegadigden bij de aanbesteding uitgedaagd om zich te onderscheiden op het punt van beperking van bouw hinder. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouw fase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- aa. De opdrachtnemer moet extra worden uitgedaagd om een versmalling van de rijstroken op de A10 gedurende meerdere jaren te voorkomen. Waarbij geen extra congestie mag optreden en waar de totale bouw tijd niet verlengd wordt.*

Reactie

Om de tunnel (in ieder geval aan de noordzijde) in één keer te kunnen bouwen en daarmee de bouw overlast substantieel te bekorten, is het onvermijdelijk dat de huidige rijstroken van de A10 Zuid worden opgeschoven en de rij snelheid in verband daarmee wordt teruggebracht naar 90 km per uur. Door mobiliteitsmaatregelen te treffen is het streven er op gericht dat geen extra congestie optreedt. De aannemer wordt uitgedaagd om de hinder op de A10 zoveel mogelijk te beperken. Een en ander wordt nader toegelicht in de reactie op zienswijzen over de bouw fase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- bb. Het is niet duidelijk op welk tijdvak de in de onderzoeken gehanteerde spitsperiodes betrekking hebben. Dit is vooral van belang omdat in het ontwerp tracé besluit staat beschreven dat geen bouw verkeer wordt toegestaan tijdens de spits. Idealiter wordt bouw verkeer alleen toegestaan als er geen sprake meer is van verkeers drukte.*

Reactie

Noch in het ontwerp tracé besluit, noch in het tracé besluit is vastgelegd dat tijdens de spitsperiode geen bouw verkeer wordt toegestaan. Een dergelijke expliciete beperking zou mogelijk bouw verkeer tijdens de spits dat niet leidt tot ongewenste opstoppen onmogelijk maken. De gegadigde aannemers voor het bouw contract worden uitgedaagd zich te onderscheiden met een uitvoeringsplan dat zich onderscheidt door

een optimale afwikkeling van vervoersbewegingen. Daarnaast worden overigens wel randvoorwaarden gesteld die een goede afwikkeling van al het verkeer bevorderen. Voor een nadere uiteenzetting over de wijze waarop met bouwverkeer wordt omgegaan wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- cc. *Verzocht wordt maatregelen te treffen die hinder en overlast voor gebruikers op de Zuidas zoveel mogelijk uitsluiten, dan wel de overlast beperken tot een korte periode (enkele maanden).*

Reactie

Naast de bij de aanbesteding opgenomen randvoorwaarden ter beperking van hinder tijdens de bouw is dit onderwerp ook een onderdeel van de aanbesteding waarbij gegadigden wordt gevraagd te komen met voortvarende oplossingen. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.2.2 Zienswijze Cliëntenbelang Amsterdam (T83 – B38)

- a. *De bruikbaarheid van de openbaarvervoerterminal voor mensen met een beperking vraagt tijdens de eindsituatie, maar ook tijdens de bouw, maximale aandacht. In de integrale rapportage (bijlage 3 van het MER) worden hiervoor aanknopingspunten gemist.*

Reactie

Een uiteenzetting over de bereikbaarheid van het station voor mensen met een beperking is opgenomen in paragraaf 2.10 van deze Nota van Beantwoording. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van de 'Richtlijn Toegankelijkheid', de 'Handleiding geleidelijnen Amsterdam' en de richtlijn 'Routegeleiding – Tactiele routegeleiding voor mensen met een visuele beperking' die van toepassing zijn voor het project Zuidasdok.

- b. *De voorstellen moeten zonder meer voldoen aan de Wet gelijke behandeling Chronisch Ziekten en Gehandicapten, evenals de AMvB Toegankelijk Openbaarvervoer.*

Reactie

Een reactie over de toegankelijkheid van de openbaarvervoerterminal voor mensen met een beperking is opgenomen in paragraaf 2.10 van deze Nota van Beantwoording. Aan de genoemde wet- en regelgeving wordt voldaan.

- c. *Na de ontwerpfase kunnen zaken vaak niet meer goed worden geregeld, zoals voor blinden met een geleidehond een gewone trap naast de liften en roltrappen, de situering van dynamische reisinformatiepanelen of routes voor mensen met een visuele of motorische beperking.*

Reactie

Aspecten zoals hierboven benoemd zullen gelden voor het te maken ontwerp.

- d. *Duidelijke en obstakelvrije looproutes zijn een belangrijke voorwaarde voor een goede overstapvoorziening. Dit geldt met name voor de Amstelveenlijn, omdat hier een rechtstreekse verbinding komt te vervallen.*

Reactie

Obstakelvrije en duidelijke looproutes zijn onderkend als van groot belang voor een goede overstap. In het contract richting de aannemer zijn hiervoor ook eisen opgenomen. Daarbij komt dat de landelijke standaarden voor de toegankelijkheid voor mindervaliden van zowel openbare ruimte als stations in het ontwerp worden voorgeschreven.

- e. *De tramhaltes dienen zo dicht mogelijk bij de in- en uitgangen van het station te zijn gelegen.*

Reactie

Hieraan wordt voldaan, de haltes komen direct bij de zuidelijke entree van de Brittenpassage te liggen, tussen de Brittenpassage en de Minervapassage in.

- f. *In ieder geval overdag dient altijd een servicemedewerker aanwezig te zijn voor ondersteuning.*

Reactie

In de tijdelijke situatie blijft station Amsterdam Zuid volledig operationeel. Dit geldt ook voor de aanwezigheid van servicemedewerkers en eventuele aanvullende hulpverlening voor reizigers met een beperking.

- g. *Dat de bussen aan de noordzijde van het station halteren en de trams aan de zuidzijde leidt tot een overstap van 200 tot 250 meter. Dit is voor de doelgroep van Cliëntenbelangen absoluut belemmerend.*

Reactie

Onderzoek heeft uitgewezen dat het aantal overstappers van bus op tram en andersom minimaal (1%) is. Daarbij komt dat het overstappen van bus op tram of andersom in een aantal gevallen eenvoudiger gaat op een andere gezamenlijke halte van de betreffende lijnen dan op station Amsterdam Zuid. Het aantal overstappers tussen bus en metro en tussen tram en trein is veel groter. Deze overstap wordt daarom veel korter.

Het alternatief zou een gebied zijn waar trams en bussen elkaar voortdurend kruisen. De situatie met overstap tussen bus en tram via de Brittenpassage is een veel veiliger oplossing dan dit alternatief.

- h. *De Brittenpassage moet zonder in- en uitcheckpoortjes te gebruiken zijn.*

Reactie

De Brittenpassage biedt niet voldoende ruimte voor een passage zonder poortjes aan beide zijden. Er is fysiek onvoldoende ruimte in de Brittenpassage om het reisdomein en interwijkverkeer te scheiden (zoals in de Minervapassage wel gebeurt). Een dergelijke passage moet breder zijn en hiervoor is onvoldoende budget beschikbaar. Alternatieven zijn de Minervapassage en de Parnassusweg. Op dit moment kan met een OV-chip overigens wel door de Brittenpassage worden gelopen. Als binnen een uur de passage weer wordt verlaten dan is dit kosteloos. De verwachting is dat hiervoor in de toekomst klantvriendelijker mogelijkheden worden ontwikkeld.

- i. De Brittenpassage is in de avonduren een sociaal onveilige route. Dit is voor vooral ouderen een barrière.*

Reactie

De verwachting is dat door toenemende aantal reizigers en het maken van aantrekkelijke nieuwe passages met voorzieningen de sociale veiligheid juist zal verbeteren.

- j. Uit de stukken blijkt niet waarom wordt afgezien van een busstation aan de Arnold Schönberglaan. Ten oosten van de tramhaltes is hiervoor voldoende ruimte en bussen kunnen via de Beethovenstraat aan- en weggrijden, waardoor overlast voor de looproute naar het VU kenniscentrum wordt voorkomen.*

Reactie

Het principe van de compacte overstap is gebaseerd op een openbaarvervoerknooppunt rond de Minervapassage en de Brittenpassage. Een verschuiving van het busstation naar de oostzijde (op de Arnold Schönberglaan ten oosten van de Minervapassage) zou het principe van de compacte overstap verstoren. Daarbij komt dat de meeste bussen uit het westen komen. De bussen om laten rijden via de Beethovenstraat leidt tot langere reistijden en hogere exploitatiekosten voor het openbaar vervoer. Bovendien moeten in dit voorstel kerende bussen en trams elkaar kruisen op de Arnold Schönberglaan. Dat levert een onveilige situatie op. Met het busstation aan de oostzijde ontstaat bovendien een onbalans in de capaciteitsbenutting van de perronontsluitingen via beide passages. Daardoor worden de (rol)trappen naar de Minervapassage te druk.

Een ontwerp waarbij zowel bus als tram aan de zuidzijde halteren stuit tevens op het probleem dat de buffermogelijkheid daar zeer beperkt is. Het bufferen moet dan plaatsvinden op de vertrekhalte. Dat is onduidelijk voor reizigers en qua exploitatie en vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Bovendien moeten bussen in dat geval een keerbeweging (180°-draai) maken over de trambaan. Deze beweging moet worden beveiligd en dat is lastig.

- k. Een busstation aan de zuidzijde kan eerder in gebruik worden genomen.*

Reactie

Dit is juist, maar het weegt niet op tegen de nadelen van een busstation aan de zuidzijde. Er worden maatregelen getroffen om de kwaliteit van de huidige bushaltes op de Strawinskylaan een impuls te geven en de overstap naar het station te verbeteren.

- l. De voorzieningen in de passages mogen niet leiden tot obstakels.*

Reactie

De voorzieningen worden buiten de loopstromen geplaatst en ook het gebruik van straatmeubilair wordt tot een minimum beperkt. Eisen met precies deze strekking worden opgenomen in het contract voor de aannemer.

- m. In de stukken wordt niets opgemerkt over het tijdelijke vervangen door bussen van de Amstelveenlijn. Een oplossing moet worden gevonden voor mensen in een rolstoel. Zeker als bussen gaan halteren op het bestaande platform op de Strawinskylaan.*

Reactie

Tijdelijke bussen als vervanging voor de Amstelveenlijn halteren, met uitzondering van de haltering bij station Amsterdam Zuid, bij de huidige haltes van de Amstelveenlijn, hiervoor worden extra bushaltes gerealiseerd. De bus- en tramhaltes op de Strawinskylaan worden ook in dit opzicht verbeterd. Bij station Amsterdam Zuid kunnen mindervaliden vanaf de bushaltes via de bestaande lift naar het Zuidplein en vervolgens naar het station.

- n. In bouwfase 13 wordt gesteld dat er in de Minervapassage naar het perron alleen sprake is van een trap. Is de metro dan niet toegankelijk voor mensen die aangewezen zijn op een lift?*

Reactie

In alle bouwfasen zullen alle perrons bereikbaar blijven per lift. Het is onvermijdelijk dat de liften in de Minervapassage tijdens de verbouwing enige tijd niet gebruikt kunnen worden. Dan zullen de liften in de Brittenpassage echter wel in gebruik zijn. Hierover zal tijdig worden gecommuniceerd om het comfort van deze reizigers te garanderen.

- o. Door de verbreding van de Buitenveldertselaan met een gecombineerde tram/busbaan wordt oversteken daar onveiliger, temeer daar voor voetgangers weinig opstelruimte beschikbaar is. Gepleit wordt voor het doortrekken van de perrons over de Parnassusweg.*

Reactie

De veiligheid van de voetgangersoversteek over de Parnassusweg heeft de volle aandacht. Het doortrekken van de perrons over de Parnassusweg biedt in dit verband echter geen adequate oplossing. Een nadere uiteenzetting op dit punt wordt gegeven in de reactie in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- p. Waarom worden de belangrijkste kruispunten in Amstelveen en Buitenveldert ongelijkvloers, terwijl bij de De Boelelaan en de Gustav Mahlerlaan voor een gelijkvloerse oplossing voor de hoogwaardige tram wordt gekozen.*

Reactie

De opgave voor het project Zuidasdok beperkt zich ter plaatse van de genoemde kruispunten bij de De Boelelaan en de Gustav Mahlerlaan tot het vervangen van het sneltramtracé door een busbaan met tramsporen. Het integraal aanpassen van deze kruisingen is binnen het project Zuidasdok niet voorzien. Overigens ontbreekt ter plaatse, anders dan elders op het tracé, ook de ruimte voor een ongelijkvloerse kruising.

- q. Gepleit wordt voor een wekelijkse overlegstructuur met organisaties en doelgroepen zoals die ook aan de orde is bij de verbouwing van Utrecht CS. Bij het overleg dient ook de Stadsergonoom te worden betrokken.*

Reactie

Over de vorm en frequentie van een dergelijk overleg wordt met partijen uit de omgeving van gedachten gewisseld. In paragraaf 2.3 wordt geschetst op welke wijze men wordt betrokken bij het verdere proces rondom project Zuidasdok. Overigens wordt ook de stadsergonoom bij de verdere ontwikkeling van project Zuidasdok betrokken.

3.2.3 Zienswijze Reizigers Advies Raad voor de Stadsregio Amsterdam (T132 - B8)

- a. De Reizigers Advies Raad zou graag nauwer worden betrokken bij het project.*

Reactie

De Reizigers Advies Raad en andere belangenorganisaties worden betrokken bij project Zuidasdok. In het overleg met de Reizigers Advies Raad is afgesproken dat zij tijdens de uitvoering van het project wordt betrokken om onder andere de hinder die de uitvoering van het project tot gevolg kan hebben zoveel mogelijk te beperken. Zie voor een uitleg over het betrekken van belangenorganisaties bij het project Zuidasdok de paragraaf omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

- b. De afstand tussen de verschillende ov-modaliteiten moet tot een minimum worden beperkt. Zo zou het busplatform aan de zuidzijde van het station moeten worden gepositioneerd en de tramlijnen 16 en 24 zouden niet op afstand van het station moeten eindigen. Laat de Amstelveenlijn en tramlijn 5 voor de stationspassage halteren met een minimale loopafstand tot de perronstijgpunten naar metro en trein. De tramlijnen 16 en 24 moeten niet op een aparte plek elders eindigen.*

Reactie

De lijnvoering van trams en bussen wordt niet door het project Zuidasdok bepaald en is een gegeven. Het project faciliteert de realisatie van het openbaarvervoernetwerk. Analyse heeft in dat verband uitgewezen dat het positioneren van de trams aan de zuidzijde en de bussen aan de noordzijde, waarbij de Brittenpassage wordt toegevoegd, juist de kortste loopafstanden tussen de verschillende modaliteiten oplevert. Door de situering van het busstation aan de noordzijde ontstaat een compacte overstap van bus op trein, tram en metro via de nieuw aan te leggen Brittenpassage. Door deze opstelling ontstaat een veilige situatie door minder kruisende bussen en trams dan wanneer bus en tram aan dezelfde zijde van het station worden gesitueerd. Aan de noordzijde van het station worden op de Strawinsky laan bovendien bufferplaatsen voor bussen gerealiseerd, die daar goed in te passen zijn. Dit komt de functionaliteit van het busstation ten goede. Uit onderzoek is bovendien gebleken dat het aantal overstappers tussen bus en tram minimaal is en dat er daarom ook weinig bezwaar bestaat om deze modaliteiten niet direct naast elkaar te plaatsen.

Het door laten rijden van zowel tramlijn 16 alsook tramlijn 24 tot station Amsterdam Zuid zou slechts een beperkte toegevoegde vervoerswaarde hebben. Een mogelijke optie is om één van de twee tramlijnen door te trekken naar station Amsterdam Zuid, de andere lijn zou dan mogelijk het Stadionplein als eindpunt krijgen. Aan de oostzijde van de Beethovenstraat wordt op het dak van de tunnel een tramkeerlus mogelijk gemaakt, zodat doortrekking van tramlijn 16 of 24 in de toekomst mogelijk wordt. De overige infrastructurele aanpassingen die nodig zijn voor de doortrekking, zijn geen onderdeel van project Zuidasdok.

- c. *De verlenging van de tramlijnen 16 en 24 naar het Gelderlandplein moet mogelijk blijven.*

Reactie

Het eventueel in de toekomst doortrekken van de tram naar het Gelderlandplein wordt door project Zuidasdok niet verhinderd, maar is geen onderdeel van project Zuidasdok.

- d. *Zorg voor een juiste inrichting van het knooppunt in relatie tot ouderen en mensen met een beperking, zoals obstakelvrije looproutes, naast roltrappen ook vaste trappen (vanwege geleidehonden), geleidelijnen volgens landelijke standaarden, spraakondersteunde reizigersinformatie en dergelijke.*

Reactie

De landelijke standaarden voor de toegankelijkheid voor mindervaliden van zowel openbare ruimte als stations worden voorgeschreven voor de inrichting van het knooppunt. Hiermee wordt geborgd dat de openbare ruimte en het station goed toegankelijk is voor mensen met een beperking.

- e. *Overleg in de ontwerpfase al met organisaties van ouderen en gehandicapten.*

Reactie

Verschillende belangenorganisaties worden betrokken bij het project Zuidasdok. Zie voor meer informatie over het betrekken van onder andere burgers en belangenorganisaties bij het project Zuidasdok de paragraaf omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

- f. *Zorg op drukke momenten voor assistentie door servicemedewerkers.*

Reactie.

Gedurende de uitvoering van het werk zijn verschillende beheersmaatregelen nodig om de passagiersstromen op een ordentelijke en veilige manier te laten plaats vinden. De inzet van servicemedewerkers is daarbij één van de opties. Bij de afstemming van dit type beheersmaatregelen wordt de Reizigers Advies Raad in de gelegenheid gesteld te participeren. Verwezen wordt tevens naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- g. *Sluit, overeenkomstig een in de regioraad aangenomen motie, de optie van een verbindingsboog naar Buitenveldert en Amstelveen niet uit.*

Reactie

Bij de bouw van de tunnel wordt rekening gehouden met de bedoelde voorziening richting Amstelveen.

- h. *Het Genmod model is gedateerd en uitsluitend ingesteld op vervoersbewegingen in de middagspits van 16.00 tot 18.00 uur. De vraag is of de huidige plannen op basis hiervan wel aan de toekomstige reispatronen voldoen.*

Reactie

In het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd met het Verkeers Model Amsterdam (VMA model). In dit model wordt ook de ochtendspits beschouwd. In de Integrale rapportage wegverkeer (maart 2016) wordt nader ingegaan op de uitkomsten hiervan.

- i. *De looproute voor een zeer grote groep reizigers van en naar de VU zou aanzienlijk veiliger worden indien men de perrons doortrekt tot aan de westzijde van de Parnassusweg. Het omklappen van de metroperrons naar het westen biedt hiervoor een unieke kans.*

Reactie

De zorg over een veilige oversteek van de Parnassusweg wordt gedeeld. Uit onderzoek blijkt echter dat het doortrekken van de perrons tot aan de westzijde van de Parnassusweg geen adequate oplossing is. Zie hierover (en over andere aspecten van de oversteek over de Parnassusweg) ook paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- j. *Het wekt verbazing dat in de stukken wordt beschreven dat de al bestaande opgang aan de oostzijde van de Parnassusweg zonder nadere motivering wordt afgesloten. Hierdoor neemt de loopafstand voor treinreizigers toe.*

Reactie

Bij de Parnassusweg is onvoldoende ruimte beschikbaar voor een volwaardige entree. De huidige entree aan de Parnassusweg wordt vervangen door de nieuwe Brittenpassage, die sociaal veiliger is en meer ruimte verschaft, onder andere voor voorzieningen in de passage. De loopafstand tot de trein blijft gelijk.

De Brittenpassage sluit aan op de tram- en bushaltes en biedt een compacte overstap met korte loopafstanden. Het station met Brittenpassage en Minervapassage is hiermee een gunstigere variant dan de variant met een opgang aan de oostzijde van de Parnassusweg.

- k. *Onduidelijk is hoe men in 2020 het halteren van 54 bussen per uur op de hiervoor toegekende kleine locatie mogelijk wil maken.*

Reactie

In 2020 wordt voorzien in 9 halteplaatsen en 3 aparte bufferplaatsen. Op elke halte kunnen per uur ongeveer 8 bussen aankomen en vertrekken. Met 9 halteplaatsen kunnen dan circa 72 bussen per uur worden afgewikkeld. Het halteren is mogelijk door een combinatie van verschillende maatregelen waaronder:

- Een aantal halteplaatsen kan flexibel voor meerdere buslijnen worden ingezet.
- Het vrij inrijden van een groot deel van de halteplaatsen. Dit betekent dat de kans gering is dat voor een bus geen vrije halteplaats beschikbaar is.
- Het grootste deel van de halteplaatsen heeft aan de voorzijde voldoende ruimte waardoor een bus de vrijheid heeft om weg te kunnen rijden zonder afhankelijk te zijn van het wegrijden van andere bussen.
- De bus rijdt zo ver mogelijk door naar voren, waardoor andere bussen eenvoudig achter aan kunnen sluiten.
- De regiobussen maken allemaal gebruik van de bufferplaatsen om de tijd tussen aankomsttijd en vertrektijd te overbruggen. Daardoor hoeven ze slechts kort bij een halteplaats te staan voor uit- of instappen van reizigers.
- Buslijn 62a/b heeft aan de noord- en zuidzijde van station Amsterdam Zuid een eigen vaste halteplaats, waar de bussen kunnen halteren en vervolgens hun tijd afwachten zonder andere bussen te hinderen.

Met deze configuratie is de capaciteit voldoende voor het afwikkelen van het busverkeer.

- l. *Ondanks dat er een voorlopig positief oordeel ligt over een verlenging van de Amstelveenlijn naar Uithoorn, lijkt hier geen rekening mee gehouden te zijn. Dit kan van invloed zijn op het gebruik van het tramplatform.*

Reactie

In het huidige ontwerp voor de tramhaltes op de Arnold Schönberglaan is ruimte geboden voor een eventuele verlenging van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Hierover heeft echter nog geen besluitvorming plaatsgevonden en deze verlenging maakt ook geen deel uit van het project Zuidasdok.

- m. In bijlage 2 bij het MER wordt aangegeven dat de noordelijke parallelrijbaan bijna geen restcapaciteit heeft. Ook blijkt uit het ontwerp dat ter plaatse van de Schinkelbrug een vluchtstrook ontbreekt waarvan de bus gebruik zou kunnen maken. Het is van belang dat een Regionetlijn zoals buslijn 346 in de spits niet gehinderd wordt.*

Reactie

Het project Zuidasdok zorgt voor een capaciteitsuitbreiding van de A10 Zuid waardoor het busverkeer beter doorrijdt dan in de bestaande situatie, waar in de nabijheid van en op de Schinkelbrug zelf ook geen vluchtstrook aanwezig is, maar vijf permanente rijstroken. Uit de geactualiseerde verkeersberekeningen blijkt tevens dat de restcapaciteit op de noordelijke parallelrijbaan toeneemt. De aanpassing die met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt geeft een verbetering in de reistijd (betrouwbaarheid) voor het busverkeer.

Een uitbreiding van de Schinkelbrug met een vluchtstrook zou een disproportionele kostenpost opleveren. Uitbreiding van de weg alhier zou neerkomen op een extra verbreding waarbij over de sluis heen zou moeten worden gebouwd. Zowel de vaarwegbeheerder, als de beheerder van de sluis zijn van mening dat dit een niet toelaatbare uitbreiding is omdat dit niet past binnen Richtlijnen vaarwegen 2011, de normen van NEN 6786 en NEN 8787. Ook sluit het niet aan bij het beleid van vlot en veilig varen waaraan de gemeente Amsterdam zich heeft geconformeerd. Daarnaast zou een dergelijke verbreding maatregelen ter voorkoming van aanvaringen noodzakelijk maken, waardoor de sluiscapaciteit zou verminderen. Tot slot zou een dergelijke verbreding niet passen binnen het convenant Staande Mast Route, zoals dat hier van toepassing is. Verplaatsen van de gehele sluis in noordelijke richting om extra ruimte te creëren is vanwege de grote benodigde investering geen reële optie.

- n. De vraag is waarom, zoals blijkt uit bijlage 3 van het MER, slechts de perrons worden overkapt en niet het gehele station. Met name omdat Zuidas een groot gebied is met veel wind.*

Reactie

Het station wordt niet als gebouw op zich, maar als verbindende schakel in de stedelijke structuur vormgegeven. De hoogwaardige uitvoering van het station voegt zich in de stedenbouwkundige situatie. Kwaliteit en functionaliteit van het stationsgebouw en haar omgeving worden bereikt zonder het gebouw als een icoon te realiseren. De omgeving van Zuidas, de kwaliteit van de openbare ruimte en de naadloze overgang tussen de stationspassages en het openbaar gebied geven het station en het gebied de gewenste internationale allure.

Binnen de beperkingen van het projectbudget is gekozen voor een sterke verbetering van de stationspassages en voor hoogwaardige perronoverkappingen. Een volledige overkapping van het station past niet binnen het projectbudget. Wel wordt elk perron over grote lengte (tussen beide passages en boven de stijpunten) voorzien van een kap. De gewenste kwaliteit wordt onder meer bereikt door alle overkappingen van de openbaarvervoerterminal als één herkenbare 'familie' te realiseren.

Naar de mogelijke windhinder is onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat lokaal maatregelen nodig zijn, die in het vervolg van het ontwerpproces worden uitgewerkt.

- o. *Er wordt onvoldoende inzicht gegeven in de belemmeringen en loopafstanden voor overstappers in de verschillende fasen van de bouw. Met name ook voor de op de metro overstappende reizigers van de bussen die na het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn niet meer doorrijden naar het Centraal Station maar stoppen op de Zuidas. Dit geldt met name ook voor mensen met een beperking.*

Reactie

De bussen halteren tijdens de bouwfase net als in de huidige situatie op de Strawinskylaan. In alle fasen van het project wordt gezorgd voor een zo direct en kort mogelijke looproute voor overstappende reizigers. De tram- en bushaltes op de Strawinskylaan zullen nog voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn worden uitgebreid en verbeterd. Hierbij wordt ook de verbinding voor overstappers van metro op tram/bus over het Zuidplein verbeterd door nieuwe stijpunten en een veilige oversteek van de Strawinskylaan.

Overigens blijven er in de lijnennetvisie van de Stadsregio nog steeds bussen doorrijden naar het centrum van Amsterdam.

- p. *Wat zijn de concrete maatregelen om te voorkomen dat de bouwtermijnen en de kosten worden overschreden?*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

- q. *Maatregelen om frequentieverlagingen van de metro tijdens de bouw te minimaliseren zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door het plaatsen van extra overloopwissels.*

Reactie

Een maximum wordt gesteld aan het aantal en de impact van de buitendienststellingen. Het aantal buitendienststellingen en noodzakelijke frequentieverlagingen wordt tot een minimum beperkt, bijvoorbeeld door tijdelijke wissels aan te leggen.

- r. *Als de metro en trein tijdens de bouwfase niet op hetzelfde moment buiten dienst zijn kunnen deze elkaars alternatief zijn.*

Reactie

Metro en trein kunnen bij buitendienststelling van één van beide inderdaad elkaars alternatief zijn. In de basis is het de aannemer daarom niet toegestaan gelijktijdige buitendienststellingen van trein en metro toe te passen. Op deze eis zijn enkele uitzonderingen gemaakt voor de uitvoering van werkzaamheden waarvoor een gelijktijdige buitendienststelling noodzakelijk wordt geacht. Het gaat hierbij om een

relatief kortdurende periode (een nacht of weekend). De momenten waarop de buitendienststellingen mogen plaatsvinden zijn afgestemd met de spoorbeheerders.

- s. *De ervaring tijdens de bouw van het gebied door openbaarvervoerreizigers is een zorgelijke zaak.*

Reactie

Deze zorg wordt gedeeld. Om die reden worden er eisen in het contract opgenomen om hinder voor reizigers tijdens de bouwfase zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zal tijdens de realisatie intensieve monitoring plaatsvinden om zodoende tijdig te kunnen ingrijpen bij situaties waar de afwikkeling van de reizigersstromen in het geding is. Een verdere reactie over de beperking van hinder tijdens de bouw wordt gegeven in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

3.2.4 Zienswijze Rover Regio Amsterdam (T73 – B10)

- a. *De verkeersveiligheid neemt af door de toenemende loopstroom richting VU en Kenniskwartier in combinatie met de verbreding van de Parnassusweg, een toename van tram- en busfrequenties met extra afslaande bewegingen, openstelling van een volledige kruising Gustav Mahlerlaan / Buitenveldertselaan, de knip in lijn 51, het nieuwe eindpunt van de Noord/Zuidlijn en de verlegging van de halte VU richting A.J. Ernststraat.*

Reactie

De verkeerssituatie rond de Parnassusweg en in het bijzonder de oversteekbaarheid van deze weg, heeft de volle aandacht. Een uitgebreide reactie op dit punt is opgenomen in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Als gevolg van een toename van het aantal bussen op de Parnassusweg, met extra afslaande bewegingen bij de De Boelelaan is sprake van een eindeloze reeks prioriteitsingrepen in de VRI, de gemiddelde oversteektijd zal toenemen.*

Reactie

De voetganger kan op meerdere plaatsen de Parnassusweg oversteken. Door de inrichting van het Kenniskwartier Noord met de diagonaal wordt het voor de voetganger aantrekkelijker om ter hoogte van de Arnold Schönberglaan de Parnassusweg over te steken in plaats van bij de De Boelelaan. Onderzocht is of in de gegeven situatie een goede verkeersafwikkeling, inclusief een adequate verkeerslichtenregeling, mogelijk is. Dit blijkt het geval te zijn. In paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording zijn de conclusies van het onderzoek aangegeven en toegelicht.

- c. *Met de openstelling van een volledige kruising Gustav Mahlerlaan / Buitenveldertselaan wordt voorbijgegaan aan de voorwaarde uit het uitvoeringsbesluit Kenniskwartier van 16 februari 2011 dat de tram ondergronds moet kruisen.*

Reactie

Het realiseren van een volledige kruising Gustav Mahlerlaan/Buitenveldertselaan maakt geen deel uit van het project Zuidasdok. Daarmee is dit één van de ontwikkelingen die voor Zuidasdok als een gegeven moet worden beschouwd. De afweging of deze wegaanpassing aanvaardbaar is, is dan ook geen onderdeel van de besluitvorming binnen project Zuidasdok.

- d. *De in het beleidskader voor Hoofdnetten aangegeven acceptabele gemiddelde wachttijden bij VRI's voor langzaam verkeer (45 sec.) zullen bij de Parnassusweg niet worden gehaald.*

Reactie

De norm voor de gemiddelde wachttijd voor voetgangers staat in het Beleidskader Hoofdnetten. Een kruispunt wordt regelbaar geacht als binnen de vigerende Amsterdamse verkeersregeltechnische randvoorwaarden alle verkeersmodaliteiten verwerkt kunnen worden. Deze randvoorwaarden zijn gebaseerd op onder meer het Handboek Verkeerslichten Amsterdam en op de kwaliteitsnormen van het Beleidskader Hoofdnetten. Er is rekening gehouden met de Amsterdamse randvoorwaarden voor het ontwerp van de verkeersregelininstallaties met inderdaad een gemiddelde verliestijd voor langzaam verkeer (gekoppelde oversteken) van minder dan 45 seconden. Uit de toetsingen van het ontwerp blijkt een gemiddelde wachttijd van 25 seconden. Dit is ruim onder de 45 seconden. De aangegeven acceptabele wachttijden voor langzaam verkeer bij de Parnassusweg wordt dus ruimschoots gehaald.

- e. *De hoge frequentie van vijf tramlijnen en circa 50 tot 60 bussen per richting, met in- en uitvoegende bewegingen van en naar de De Boelelaan leidt, in strijd met het beleidskader Hoofdnetten, onvermijdelijk tot langere rijtijden en minder betrouwbaarheid van tramlijn 5 en de hoogwaardige OV-verbinding richting Amstelveen.*

Reactie

Het betreffende kruispunt Buitenveldertselaan/De Boelelaan ligt buiten het project Zuidasdok. Ook de lijnvoering van het openbaar vervoer is voor Zuidasdok een gegeven. Wel realiseert project Zuidasdok een keervoorziening ten oosten van de Beethovenstraat die het mogelijk maakt om in de toekomst meer tramlijnen te laten halteren bij station Amsterdam Zuid. Daarnaast maakt project Zuidasdok het mogelijk om een aantal buslijnen die in de huidige situatie via de Amstelveenseweg richting het centrum van Amsterdam lopen, via de De Boelelaan en Parnassusweg naar de bushaltes op het Matthijs Vermeulenpad te verleggen. Om die reden is in de onderzoeken wel geanticipeerd op mogelijke gevolgen van de verwachte dienstregeling. Gebleken is dat een in alle opzichten aanvaardbare situatie kan worden gecreëerd. Een verdere optimalisatie van een robuuste verkeersafwikkeling op het kruispunt De Boelelaan/ Buitenveldertselaan wordt in het kader van de daadwerkelijke realisatie uitgevoerd.

- f. *Bijvoorbeeld door stijgpunten aan de westzijde van de Parnassusweg gekoppeld aan een looppad naar de treinperrons zou een ongelijkvloerse kruising richting Kenniskwartier kunnen worden toegevoegd, wat de verkeersveiligheid en het openbaarvervoer ten goede komt.*

Reactie

In de gegeven situatie blijkt het doortrekken van de perrons over de Parnassusweg geen adequate oplossing voor de voetgangersoversteek over de Parnassusweg. Een verdere reactie hierover is opgenomen in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *De verkeersveiligheid en het openbaarvervoer worden verbeterd door het niet verbreden tot 2x2 rijstroken van de Parnassusweg ter hoogte van de A10.*

Reactie

De groei van wonen en werken in de Zuidas veroorzaakt een toename van het autoverkeer. Terwijl het gebruik van het openbaar vervoer, mede door de voorzieningen die project Zuidasdok biedt, veel sterker toeneemt. Vanwege de toename van het verkeer, in een situatie waarbij de kruispunten zeer dicht op elkaar zijn gelegen, is het onontkoombaar de Parnassusweg twee rijstroken per richting te geven.

- h. *De verkeersveiligheid en het openbaarvervoer worden verbeterd door het op de Parnassusweg handhaven van de vrijliggende trambaan, niet zijnde een tram-/busbaan.*

Reactie

Uitgangspunt is dat de vrijliggende trambaan op de Parnassusweg gehandhaafd blijft en ook wordt ingezet voor de bus. De verkeersafwikkeling rondom de openbaarvervoerterminal is integraal op veiligheid onderzocht en veilig bevonden. De gecombineerde tram/busbaan maakte deel uit van dit onderzoek. Daarbij is de verkeersveiligheid van de tram/busbaan niet als aandachtspunt naar voren gekomen.

- i. *De verkeersveiligheid en het openbaarvervoer worden verbeterd door het aan- en afrijden van bussen vanaf de Amstelveenseweg via de De Boelelaan naar de Beethovenstraat / Arnold Schönberglaan. De verkeersveiligheid en het openbaarvervoer worden verbeterd door het situeren van een busstation aan de oostzijde van de Arnold Schönberglaan naast de Minervapassage, met aan- en afrijden via de Beethovenstraat.*

Reactie

Het principe van de compacte overstap is gebaseerd op een openbaarvervoerknooppunt rond de Minervapassage en de Brittenpassage. Een verschuiving van het busstation naar de oostzijde zou het principe van de compacte overstap verstoren. De meeste bussen komen bovendien uit het westen. De bussen om laten rijden via de Beethovenstraat, leidt tot langere reistijden en hogere exploitatiekosten voor het openbaar vervoer. Bovendien moeten in dit voorstel

kerende bussen en trams elkaar kruisen op de Arnold Schönberglaan. Dat levert een onveilige situatie op. Een tramstation aan de oostzijde van de Minerva-as heeft als nadeel dat de trams met een eindhalte aan die zijde de Minerva-as moeten kruisen. Met het busstation aan de oostzijde ontstaat bovendien een onbalans in de capaciteitsbenutting van de perronontsluitingen via beide passages. Daardoor worden de (rol)trappen naar de Minervapassage te druk.

Een ontwerp waarbij zowel bus als tram aan de zuidzijde halteren stuit in elke variant op het probleem dat de buffermogelijkheid daar zeer beperkt is. Het bufferen moet dan plaatsvinden op de vertrekhalte. Dat is onduidelijk voor reizigers en qua exploitatie en vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Bovendien moeten bussen in dat geval een keerbeweging (180°-draai) maken over de trambaan. Deze beweging moet worden beveiligd en dat is lastig.

- j. *De verkeersveiligheid en het openbaarvervoer worden verbeterd door het handhaven van de huidige situatie bij de aansluiting van de Gustav Mahlerlaan op de Buitenveldertselaan, zonder kruising van onder meer voetgangers met de trambaan.*

Reactie

Voor de ontwikkeling van het Kenniskwartier is het noodzakelijk de T-aansluiting Gustav Mahlerlaan met de Buitenveldertselaan uit te breiden tot een volledig kruispunt, waar ook fietsers en voetgangers veilig de Buitenveldertselaan kunnen kruisen.

Met betrekking tot de Amstelveenlijn wordt de huidige situatie niet gehandhaafd, omdat de Amstelveenboog, waarbij de Amstelveenlijn door een tunneltje onder de A10 door gaat, komt te vervallen. Overigens kruisen fietsers en voetgangers nu ook het tracé van de Amstelveenlijn.

- k. *Het niet voldoen van het station aan de normen van Basisstation 2005, zoals aangegeven in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, is zonder motivering niet acceptabel. Temeer daar de vervoerramingen in een paar jaar tijd in een enkel geval 50% naar boven zijn bijgesteld. En temeer het een station betreft dat een internationale uitstraling ambieert.*

Reactie

Binnen project Zuidasdok is niet voldoende fysieke en financiële ruimte beschikbaar om het nieuwe station te realiseren conform nieuwbouwnorm (en daarmee Basisstation 2005). Tussen de tunnels van de A10 Zuid is onvoldoende ruimte om alle perrons conform nieuwbouweisen te realiseren. Het station voldoet uiteraard wel aan de beheernormen. Een concessie aan deze nieuwbouwnorm was noodzakelijk om het project in de gegeven situatie doorgang te kunnen laten vinden. Deze keuze wordt met name onderbouwd vanuit het standpunt dat 'niets doen' in een veel slechtere (mogelijk onacceptabele) stationskwaliteit resulteert.

Gegeven de vervoerprognoses blijft het station in elk geval tot 2030, bij een reguliere uitvoering van de dienstregeling, op voldoende niveau functioneren. Mochten ook na 2030 de reizigersstromen verder groeien, dan geeft realisatie van een derde perron verlichting in de transferdruk. Daarom is in project Zuidasdok een ruimtereservering opgenomen voor een derde perron (ten behoeve van een vijfde en zesde spoor). Ook scherpe monitoring van de vervoersontwikkeling is in het project opgenomen om

tijdig een signaal te krijgen voor de eventuele noodzaak van realisatie van een derde perron.

- l. *Het station moet voldoen aan door de brandweer te stellen eisen in geval van een brand of explosie. Hierover is in de rapporten geen informatie te vinden.*

Reactie

Op brandveiligheid wordt ingegaan in het Integraal veiligheidsplan Zuidasdok. Zoals in het Integraal veiligheidsplan wordt toegelicht, is voor de openbaarvervoerterminal een integraal plan brandveiligheid opgesteld waarin een aantal scenario's is onderzocht en evacuatieberekeningen zijn uitgevoerd. Tevens zijn ambities, doelstellingen en eisen benoemd. Het wettelijk kader is het Bouwbesluit, waarin brandveiligheidseisen voor bouwwerken zijn opgenomen. Bij de behandeling van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de openbaarvervoerterminal wordt getoetst of aan de brandveiligheidseisen wordt voldaan.

- m. *De veiligheid van voetgangersstromen van en naar de VU verdient meer aandacht, in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen.*

Reactie

Specifiek ten aanzien van de voetgangersstromen bij de Parnassusweg is onderzocht of in de gegeven situatie een veilige en goede oplossing mogelijk is. In paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording zijn de uitkomsten van dit onderzoek opgenomen en toegelicht.

- n. *De interne veiligheid van het station verdient meer aandacht en dient in de toelichting van het bestemmingsplan te worden opgenomen.*

Reactie

Op de interne veiligheid van de openbaarvervoerterminal als geheel wordt ingegaan in het Integraal veiligheidsplan Zuidasdok, dat is opgesteld op basis van de toepasselijke wettelijke eisen en het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Amsterdam. Ook op de interne veiligheid van het station zelf is daarbij uitgebreid ingegaan. Het Integraal veiligheidsplan is als bijlage gevoegd bij het (ontwerp)tracébesluit maar heeft ook betrekking op veiligheidsaspecten van de openbaarvervoerterminal, waarvoor het bestemmingsplan de planologische basis is. Om deze reden is het Integraal veiligheidsplan tevens als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

- o. *Ook voor de Brittenpassage moet in het bestemmingsplan worden aangegeven dat deze openbaar is, gezien het feit dat deze de verbinding vormt tussen bus en tram.*

Reactie

Een dergelijke openbare passage moet breder zijn zodat het reisdomein en het interwijkverkeer kunnen worden gescheiden. Hiervoor is onvoldoende budget beschikbaar. Met de Minervapassage en de Parnassusweg zijn er echter voldoende

alternatieve noord-zuidroutes voor voetgangers. Bovendien kan met een OV-chip wel door de Brittenpassage worden gelopen. In dit verband is ook relevant dat bus- en tramreizigers al in het bezit zijn van de benodigde OV-chipkaart. De verwachting is dat hiervoor in de toekomst klantvriendelijkere mogelijkheden worden ontwikkeld.

3.2.5 Zienswijze Rover Haarlem (T34)

- a. *R-netlijn 346 is zeer succesvol omdat dit de enige snelle en rechtstreekse verbinding is tussen Haarlem en Zuidas, R-netlijn 346 in de spits elke vier minuten rijdt en altijd vol zit.*

Reactie

De R-net lijn 346 rijdt, evenals R-net lijn 310 via de A10 Zuid en de aansluiting S108 naar de De Boelelaan en vice versa. In de richting van station Amsterdam Zuid maken deze buslijnen gebruik van de exclusieve busafrit langs het Infinity gebouw (voormalige kantoor van ING). Vanaf dit punt beschikken de lijnbussen langs de Amstelveenseweg en op het westelijke deel van de De Boelelaan (ter hoogte van VUmc) over eigen infrastructuur. Het project Zuidasdok legt ook een busbaan aan tussen het kruispunt Buitenveldertselaan/De Boelelaan en de Strawinskylaan, zodat onder meer de bussen van R-net lijnen 346 en 310 congestievrij het nieuwe busstation op het Matthijs Vermeulenpad kunnen bereiken. In de richting van Schiphol maken de beide lijnen na realisatie van het project Zuidasdok gebruik van de nieuwe, omgeklapte toerit vanaf de S108. In tegenstelling tot de huidige situatie zorgt het omklappen ervoor dat vanaf de De Boelelaan tot de toerit S108 de bus van de bestaande OV-baan gebruik kan maken. Dat betekent dus dat na realisatie van het project Zuidasdok de bus meer gebruik kan maken van een eigen OV-baan. Overigens heeft de gemeente Amsterdam ook een aantal plannen in voorbereiding voor de realisatie van vrije busbanen.

- b. *Uit de integrale rapportage wegverkeer bij het projectMER blijkt dat de noordelijke parallelbaan vrijwel geen restcapaciteit heeft en dat het busverkeer in de richtingen Schiphol en Haarlem in beide spitsen hinder ondervindt. Uit het ontwerp voor Zuidasdok blijkt dat weliswaar een vluchtstrook is voorzien maar dat deze ontbreekt op de Schinkelbrug. Bussen zullen hierdoor vastlopen in de files en, omdat ze elke vier minuten rijden, opstropen.*

Reactie

Het project Zuidasdok zorgt voor een capaciteitsuitbreiding van de A10 Zuid waardoor het busverkeer beter doorrijdt dan in de bestaande situatie, waar in de nabijheid van en op de Schinkelbrug zelf ook geen vluchtstrook aanwezig is, maar vijf permanente rijstroken. Uit de geactualiseerde verkeersberekeningen blijkt tevens dat de restcapaciteit op de noordelijke parallelrijbaan toeneemt. De aanpassing die met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt geeft een verbetering in de reistijd (betrouwbaarheid) voor het busverkeer.

Een uitbreiding van de Schinkelbrug met een vluchtstrook zou een disproportionele kostenpost opleveren. Uitbreiding van de weg alhier zou neerkomen op een extra

verbreding waarbij over de sluis heen zou moeten worden gebouwd. Zowel de vaarwegbeheerder, als de beheerder van de sluis zijn van mening dat dit een niet toelaatbare uitbreiding is omdat dit niet past binnen Richtlijnen vaarwegen 2011, de normen van NEN 6786 en NEN 8787. Ook sluit het niet aan bij het beleid van vlot en veilig varen waaraan de gemeente Amsterdam zich heeft geconformeerd. Daarnaast zou een dergelijke verbreding maatregelen ter voorkoming van aanvaringen noodzakelijk maken, waardoor de sluiscapaciteit zou verminderen. Tot slot zou een dergelijke verbreding niet passen binnen het convenant Staande Mast Route, zoals dat hier van toepassing is.

- c. *Om aantrekkelijk te blijven is van groot belang dat R-netlijn 346 in de spits niet wordt gehinderd. Het ontwerp kan hierin voorzien door op te vernieuwen noordelijke Schinkelbrug een vluchtstrook te realiseren. Nog beter is de huidige busafrit naar de Amstelveenseweg om te zetten in een vrije HOV-baan in twee richtingen tot aan de Oude Haagseweg.*

Reactie

Uitbreiding van de Schinkelbrug met een vluchtstrook leidt tot een disproportionele kostenpost, omdat dan de capaciteit van de bestaande Schinkelsluis wordt ingeperkt. Dit vereist ombouw van de Schinkelsluis, een kostenpost van vele miljoenen euro's. Zie ook de beantwoording in onderdeel b van deze zienswijze. In de spits is sprake van beperkte hinder voor R-netlijn 346. De aanpassing die met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt geeft een verbetering in de reistijd (betrouwbaarheid) voor het busverkeer.

3.2.6 Zienswijze Fietzersbond (T90)

- a. *Zuidasdok houdt een enorme investering in het verbreden van de A10 Zuid en de aanleg van de OV-terminal in. Voorgesteld wordt hieraan de aanleg van een snelfietsroute parallel aan de A10 Zuid en van Schiphol naar Amsterdam Zuidoost en Oost als derde component toe te voegen.*

Reactie

Een nieuwe visie op het gebied Zuidas is in voorbereiding. Begin 2016 heeft hierover inspraak plaatsgevonden en naar verwachting wordt de Visie Zuidas in de zomer van 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In deze visie is de zogenaamde Daklaan opgenomen als te bestuderen optie. De Daklaan is een directe langzaamverkeerverbinding over de Beethovenstraat en Parnassusweg naar het dak van de fietsenstallingen nabij station Amsterdam Zuid. De realisatie van een snelfietsroute tot aan Schiphol maar ook de realisatie van de Daklaan valt grotendeels buiten de scope en de plangrenzen van het project Zuidasdok. Het bestemmingsplan Zuidasdok sluit deze mogelijkheid echter niet uit.

- b. *Voorgesteld wordt de fietsroute langs de Minerva-as onder het spoor door te trekken. Denkbaar is een van voetgangers afgescheiden fietsroute door de Minervapassage achter de winkels langs en onder de trappen van de perrons door, zoals ook in Hilversum is gedaan.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met project Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofd fietsroutes. Ook wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe fietsdoorgang tussen Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 Zuid mogelijk gemaakt. Deze zal als onderdeel van het project Zuidasdok worden gerealiseerd om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel (snelweg en spoor) verder in te perken.

- c. *De snelfietsroute en het onder het spoor doortrekken van de fietsroute langs de Minerva-as kunnen als optie in het tracébesluit worden opgenomen en na een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd. In ieder geval moeten alle maatregelen worden vermeden die daaraan in de weg kunnen staan.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel b van de zienswijze.

- d. *Aan de westkant dreigt de barrière tussen Zuid en Buitenveldert te worden versterkt. De fietsroute langs het museumspoor is al druk en wordt in de toekomst drukker. Dit wordt nog eens versterkt als de fietsroute onder de huidige Schinkelbrug door zou vervallen. De bestaande viaducten onder de A10 Zuid zijn nu al te smal voor al die fietsers en voetgangers. De nieuwe viaducten worden al wel breder. Mede als compensatie voor het vervallen van de fietsroute onder de Schinkelbrug moeten de bestaande viaducten in het kader van Zuidasdok worden verbreed. Als dat niet mogelijk is, zal de oude route langs de Schinkel moeten worden gehandhaafd.*

Reactie

De nieuwe viaducten van de A10 Zuid bij het Piet Kranenbergpad (Museumspoorbaan) worden in het project Zuidasdok reeds voorzien van rechte landhoofden (de wanden onder het viaduct). Hiermee wordt in de toekomst een ruimer profiel mogelijk van vrije ruimte onder de viaducten in het verlengde van de huidige viaducten. De bestaande viaducten in de A10 Zuid en van het metro- en treinspoor bij het Piet Kranenbergpad worden in het kader van het project Zuidasdok niet verbreed. De gemeente Amsterdam is dit echter aan het voorbereiden. De huidige gelijkvloerse kruising tussen afrit voor de bus en fietspad langs het museumspoor wordt ongelijkvloers uitgevoerd. Dit draagt bij aan een veiliger en comfortabeler doorgaande fietsroute. De huidige fietsroute op maaiveldniveau tussen de jachthaven en het IJsbaanpad wordt deels afgewaardeerd tot een schelpenpad voor voetgangers omdat er onvoldoende ruimte overblijft om deze fietsverbinding te handhaven na realisatie van de nieuwe zuidelijke Schinkelbrug inclusief een nieuw fietspad op de brug. De aansluitende route via het Damloperspad blijft gehandhaafd.

3.2.7 Zienswijze Vogelwerkgroep Amsterdam (B44)

- a. *Het is de vraag of het bestemmingsplan voor een goed overzicht niet ook de werkterreinen buiten het plangebied, aan de westzijde van de Gustav Mahlerlaan en de Fred. Roeskestraat moet bevatten.*

Reactie

Het bestemmingsplangebied beperkt zich tot het gebied waar de openbaarvervoerterminal is voorzien en richt zich niet op andere delen van de Zuidas. Er bestaat geen aanleiding om vanwege de werkterreinen van dit principe af te wijken. Immers, de werkterreinen hangen samen met de uitvoering van het tracébesluit. De tracéwet biedt expliciet ruimte om deze tijdelijke maatregelen en voorzieningen als zodanig te regelen.

- b. *Het beoogde zuidelijke tracé van de A10 bestrijkt aan de westzijde voor een deel het gebied waar de boomvalk vorig jaar heeft gebroed. Het lijkt aannemelijk dat een 12 meter diepe bouwput naast de boom het einde van deze boom zou betekenen als er geen maatregelen worden genomen.*

Reactie

Deze nestlocatie van de boomvalk is direct buiten het plangebied gelegen. De boom hoeft voor het project Zuidasdok niet te worden gekapt. Onderdeel van het bouwcontract is dat de aannemer een groenplan opstelt waarin is opgenomen welke bomen nieuw worden aangeplant, welke bomen kunnen worden behouden en welke maatregelen voor groeiplaatsen van bomen worden getroffen. Voor meer informatie over groen wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- c. *Er ontbreekt een bomen effect analyse om inzicht te krijgen in de noodzakelijke maatregelen die nodig zijn om de duurzame instandhouding van bomen naast de tunnel te kunnen waarborgen.*

Reactie

Een effect analyse per boom is inderdaad niet uitgevoerd omdat het exacte ontwerp en de bouwwijze van de tunnels op dit moment nog niet vaststaan. Wel is een bomeninventarisatie uitgevoerd. De inventarisatie is gevoegd bij het Landschapsplan Zuidasdok. In het bouwcontract worden onder andere eisen opgenomen over de dikte van de grondlaag boven de tunneldaken zodat bomen daar kunnen wortelen. Tevens worden specifieke eisen gesteld aan het soort en de grootte van de bomen. Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel b van de zienswijze, moet de aannemer een groenplan opstellen, waarin onder andere wordt opgenomen welke maatregelen voor groeiplaatsen van bomen worden getroffen.

- d. *Ook als de betreffende boom behouden zou kunnen blijven, is de vraag of deze nog wel als broedplaats voor de boomvalk zou kunnen dienen. Ook de functionele omgeving van een broedplaats is jaarrond beschermd. Uit de toelichting blijkt niet dat dit is onderzocht. Dit geldt ook voor de broedplaats van de sperwer in het Beatrixpark.*

Reactie

De bouwwerkzaamheden kunnen inderdaad een verstoring effect hebben op nestlocaties van de boomvalk. Dit is onderzocht en in tabel 10 van artikel 12 van de besluittekst van het tracébesluit zijn in verband hiermee maatregelen opgenomen. Het kappen van bomen met nesten of bomen in de directe nabijheid van nestlocaties van de boomvalk moet plaatsvinden in de periode van 1 augustus tot 1 mei en verstoring van broedende vogels moet worden voorkomen door verstoringe werkzaamheden nabij de nestlocaties voorafgaand aan het broedseizoen te starten. Werkzaamheden ter hoogte van de nesten van de boomvalk moeten worden afgestemd en uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige op het gebied van roofvogels.

Voor de sperwer in het Beatrixpark geldt dat door de afstand tussen de nestlocatie van de sperwer en de bouwwerkzaamheden een verstoring van deze nestlocatie en de directe omgeving verwaarloosbaar is. Om verstoring ook daadwerkelijk te voorkomen worden verstoringe werkzaamheden ter hoogte van de nestlocatie gestart vóór het broedseizoen en worden de werkzaamheden bij de nestlocatie afgestemd met en uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige op het gebied van roofvogels.

- e. *Beoordeeld moet worden of een ontheffing voor verstoring van een vaste rust- of verblijfplaats van boomvalk en sperwer kan worden verkregen.*

Reactie

De boomvalk heeft in de directe omgeving van Zuidasdok en Zuidas geschikte uitwijkmogelijkheden en kan daardoor binnen of net buiten het bestaande territorium een nieuwe nestplaats vinden. Hiermee is de verstoring niet van wezenlijke invloed op de overlevingskansen en komt de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar. Omdat wel sprake is van verstoring van een vaste rust- en verblijfplaats is het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Omdat geen sprake is van verstoring met een wezenlijke invloed, kan de ontheffing worden verleend op basis van het belang 'de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling' als bedoeld in artikel 2 lid 3 onder j van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Tevens is bij het project Zuidasdok het belang 'de volksgezondheid of openbare veiligheid' als bedoeld in artikel 2 lid 3 onder d van dit besluit aan de orde, een belang uit de Vogelrichtlijn. Het project Zuidasdok draagt namelijk bij aan verbetering van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid in Zuidas en leidt tot een verbetering van de milieusituatie (bijvoorbeeld lucht en geluid). Gelet hierop kan een ontheffing naar alle waarschijnlijkheid worden verleend.

In het bosje in het oosten van het Kenniskwartier Noord heeft in de jaren 2010-2013 jaarlijks een sperwer gebroed. In 2014 en 2015 is, ondanks geregelde controle, geen sperwer vastgesteld. De sperwer heeft in 2013 voor het laatst in het Kenniskwartier Noord gebroed. Daarmee is niet langer sprake van een in gebruik zijnde broedlocatie. Langdurige verstoring van de nestlocatie van deze soort door realisatie van het project Zuidasdok kan hierdoor definitief worden uitgesloten en het aanvragen van een ontheffing voor deze soort is hierdoor niet meer aan de orde.

Verwezen wordt tevens naar paragraaf 7.1 van de toelichting bij het tracébesluit, naar paragraaf 8.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie en naar het als bijlage 15 bij het ProjectMER gevoegde Deelrapport natuur en ecologie.

3.2.8 Zienswijze Vogelwerkgroep Amsterdam (T110)

- a. *In tabel 10 op p. 16 van het ontwerptracébesluit is aangegeven dat er een ontheffing dient te worden aangevraagd voor het verstoren van een nestlocatie van boomvalk en sperwer. Op p. 66 is gesteld dat een ontheffing kan worden verkregen op grond van het belang 'Volksgezondheid en openbare veiligheid. Het project zou bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid in het Zuidas gebied en tot een verbetering van de milieusituatie leiden (bv. lucht en geluid). De vraag is of dit juist is en zo ja, of sprake is van een relevante bijdrage. Een onderbouwing op dit punt ontbreekt. Concluderend kan worden gesteld dat vooralsnog niet valt te verwachten dat een ontheffing zal kunnen worden verleend.*

Reactie

De boomvalk heeft in de directe omgeving van Zuidasdok en Zuidas geschikte uitwijkmogelijkheden en kan daardoor binnen of net buiten het bestaande territorium een nieuwe nestplaats vinden. Hiermee is de verstoring niet van wezenlijke invloed op de overlevingskansen en komt de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar. Omdat wel sprake is van verstoring van een vaste rust- en verblijfplaats is het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Omdat geen sprake is van verstoring met een wezenlijke invloed, kan de ontheffing worden verleend op basis van het belang 'de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling' als bedoeld in artikel 2 lid 3 onder j van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Tevens is bij het project Zuidasdok het belang 'de volksgezondheid of openbare veiligheid' als bedoeld in artikel 2 lid 3 onder d van dit besluit aan de orde, een belang uit de Vogelrichtlijn. Het project Zuidasdok draagt namelijk bij aan verbetering van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid in Zuidas en leidt tot een verbetering van de milieusituatie (bijvoorbeeld lucht en geluid). Gelet hierop kan een ontheffing naar alle waarschijnlijkheid worden verleend.

In het bosje in het oosten van het Kenniskwartier Noord heeft in de jaren 2010-2013 jaarlijks een sperwer gebroed. In 2014 en 2015 is, ondanks geregelde controle, geen sperwer vastgesteld. De sperwer heeft in 2013 voor het laatst in het Kenniskwartier Noord gebroed. Daarmee is niet langer sprake van een in gebruik zijnde broedlocatie. Langdurige verstoring van de nestlocatie van deze soort door realisatie van het project Zuidasdok kan hierdoor definitief worden uitgesloten en het aanvragen van een ontheffing voor deze soort is hierdoor niet meer aan de orde.

Verwezen wordt tevens naar paragraaf 7.1 van de toelichting bij het tracébesluit, naar paragraaf 8.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie en naar het als bijlage 15 bij het ProjectMER gevoegde Deelrapport natuur en ecologie.

- b. *De verkeersveiligheid van het hoofdwegennet neemt wellicht iets toe, maar in de omgeving van het station neemt deze af vanwege het aantal voetgangers en fietsers rondom de openbaarvervoerterminal en oversteekbewegingen van de trambaan. Zie § 5.3.2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok.*

Reactie

Het ontwerp van de openbaarvervoerterminal is gebaseerd op het principe van een compacte overstap. De verkeerssituatie rond de Parnassusweg en Arnold Schönberglaan en in het bijzonder de oversteekbaarheid van deze wegen heeft de volle aandacht. Een uitgebreide reactie op dit punt is opgenomen in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *De sociale veiligheid neemt niet toe, doordat de onderdoorgangen onder de A10, waar deze niet ondertunneld is, langer worden en doordat de taluds van de A10 vanwege de verbreding op sommige plaatsen vervangen moeten worden door keerwanden om langzaam verkeersroutes te kunnen handhaven. Keerwanden worden als minder sociaal veilig beschouwd. Ook de fietsonderdoorgang die is voorzien tussen het Beatrixpark en Vivaldi wordt negatief beoordeeld qua sociale veiligheid. In het Deelrapport sociale veiligheid Zuidasdok zijn de aanpassingen aan de A10 neutraal beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, met een lichte neiging naar negatief, zie p. 53 van het rapport.*

Reactie

De onderdoorgangen worden door het ondergronds brengen van de A10 Zuid in een tunnel verkort van 120 tot 80 meter. Los daarvan is de sociale veiligheid binnen het project Zuidasdok een belangrijk aandachtspunt, ook aan weerszijden van de tunnels waar onderdoorgangen inderdaad langer worden omdat de A10 Zuid bovengronds wordt verbreed. In het deelrapport Sociale Veiligheid, behorende bij het ProjectMER Zuidasdok is hier ook aandacht aan besteed. Hierbij worden verschillende uitgangspunten en maatregelen genoemd die de sociale veiligheid vergroten zoals voldoende en goede verlichting in de onderdoorgangen; daglichttoetreding in de onderdoorgangen door ruimte te creëren tussen de brugdekken; hoeken en nissen zoveel mogelijk vermijden; het ruim en open indelen van de passages in het station. Deze maatregelen worden opgenomen in het contract richting de aannemer.

Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De geluidsschermen in de buitenbermen worden begroeid met planten. In het centrum van Zuidas wordt bovenop de tunnels het groen doorgezet met bomen in de Arnold Schönberglaan en het Matthijs Vermeulenpad. Ook komen er bomen en heesters, vaste planten, siergrassen en bollen op het talud en op plekken bij het station. Verder komen er groene daken op de lage bebouwing bij station Amsterdam Zuid. Meer informatie over de herinrichting en groenambities is te vinden in het Landschapsplan Zuidasdok en in paragraaf 2.15 van deze Nota van Beantwoording.

Zie voor meer informatie over de beoordeling van het aspect sociale veiligheid het Deelrapport sociale veiligheid (bijlage 9 bij het MER).

- d. *Wat betreft de gestelde verbetering van de milieusituatie kan het volgende worden opgemerkt. Uit het milieueffectonderzoek blijkt dat voor het merendeel van de woningen en gevoelige bestemmingen de blootstelling aan NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ten opzichte van de referentiesituatie nagenoeg zal gelijk blijven. In het Deelrapport luchtkwaliteit Zuidasdok zijn de effecten van het basisalternatief ten opzichte van de*

referentiesituaties dan ook neutraal beoordeeld, zie p. 43 van het rapport. Wat betreft geluid is gebleken dat op verschillende plaatsen langs de A10 ingrijpende maatregelen moeten worden getroffen om overschrijding van de normen door de toename van het aantal rijbanen te voorkomen. Zie p. 39 van de toelichting. Ook op dit punt brengt het project dus geen verbetering van de milieusituatie mee.

Reactie

De invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit is beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER). Zie voor meer informatie de paragraaf 2.12 over luchtkwaliteit van deze Nota van Beantwoording.

Na toepassing van de in het tracébesluit Zuidasdok opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting voor bijna alle geluidsgevoelige objecten onder de geluidsbelasting die de A10 Zuid op basis van de bestaande geluidsproductieplafonds maximaal mag produceren. Voor veel woningen betekent dit uitgangspunt dat de geluidsbelasting in de toekomst lager wordt dan de geluidsbelasting die nu maximaal is toegestaan. Hiernaast heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen ingebracht in de vorm van enkele extra geluidsschermen en het verhogen van geluidsschermen. Deze toevoegingen zijn bedoeld om de mogelijkheden voor woningbouw in de Zuidas te optimaliseren. Dit, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullende pakket aan geluidsschermen is ook vastgelegd in het tracébesluit. Een overzicht hiervan is opgenomen in tabel 11 in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit Zuidasdok. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.11 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie is dus dat het project wel een verbetering van de milieusituatie met zich mee brengt.

3.2.9 Zienswijze Taskforce Bereikbaarheid Zuidas (T76 – B27)

- a. *Geconstateerd moet worden dat de capaciteit van de A10, ook na realisatie van het project, niet in alle gevallen voldoende is om het verkeersaanbod te kunnen verwerken.*

Reactie

Restcapaciteit na realisatie van project Zuidasdok is in het algemeen aanwezig en hoger dan in de autonome situatie. De noordelijke parallelrijbaan (in beide spitsen) en de zuidelijke hoofdrijbaan (in de avondspits) hebben vrijwel geen restcapaciteit. Gezien de beperkt beschikbare ruimte in de Zuidas, draagt de oplossing in het tracébesluit Zuidasdok het maximaal mogelijke bij aan de doorstroming op de A10 Zuid.

- b. *Onvoldoende wordt duidelijk gemaakt in hoeverre bij de modelberekeningen een bandbreedte is gehanteerd, conform de aanbeveling van de Commissie mer. Dit vergroot de onzekerheid over de toekomstige prestaties van de A10-Zuid.*

Reactie

De Commissie stelt 'in geval van onzekerheden' te werken met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses. Die onzekerheden zijn binnen project Zuidasdok zodanig beoordeeld dat er niet gewerkt is met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses in de statische modellering maar met variaties in intensiteiten en capaciteiten bij de uitgevoerde dynamische simulaties.

Voor de beoordeling op robuustheid van het wegontwerp en de beoordeling op benodigde geluidsmaatregelen is daarbij in een worst case benadering uitgegaan van het zwaarste CPB-scenario. Er is dan ook geen reden om hierbij een bandbreedte te introduceren. Bovendien, bandbreedtes inzichtelijk maken rondom de ingevoerde ontwikkelscenario's zou alleen van toegevoegde waarde zijn indien men weet in hoeverre de toekomstige ontwikkeling naar alle waarschijnlijkheid af kan wijken van wat nu in de berekeningen is gebruikt. Daarom is één scenario gebruikt voor de statische modellering om de toekomstige verkeersvraag te modelleren. Dat is het GE-scenario (Global Economy scenario) wat het hoogste ontwikkelscenario is. Dat scenario genereert daarmee de meeste verplaatsingen.

Daarnaast zijn met dynamische simulaties uitgebreid onderzoeken gedaan naar de verkeersafwikkeling bij sterk wisselende situaties zoals met inzet van dynamisch verkeersmanagement, bij incidenten, in geval van evenementen en bij werk in uitvoeringssituaties. Daardoor is een zeer goed beeld verkregen van de verkeersafwikkeling in al die reguliere en irreguliere situaties.

- c. *Het is spijtig dat de trein- en metrosporen niet direct ondergronds worden gebracht, waardoor de openbaarvervoerterminal onvoldoende internationale uitstraling krijgt.*

Reactie

De uitgangspunten en doelstellingen van het project Zuidasdok worden beschreven en onderbouwd in de Structuurvisie Zuidasdok en de Voorkeursbeslissing die daarvan onderdeel is. Er is op dit moment geen budget om de sporen ondergronds te brengen. Het wordt voor de toekomst overigens niet onmogelijk gemaakt om dat alsnog te doen, maar dit maakt geen deel uit van project Zuidasdok.

- d. *Gepleit wordt voor een snel onderzoek naar een vijfde en zesde spoor, een directe treinverbinding tussen station Zuid en station Sloterdijk en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol.*

Reactie

Het is inderdaad zo dat de overstap op station Sloterdijk voor veel reizigers vanuit Noord-Holland naar Zuidas als bezwaarlijk wordt ervaren. Om te komen tot realisatie van deze verbinding zal daartoe eerst een bestuurlijke keuze moeten worden gemaakt. Die keuze is op dit moment nog niet aan de orde. De voorgestelde verbinding maakt dan ook geen deel uit van project Zuidasdok. Overigens staat dit onderwerp op de lange termijnagenda van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). He

project Zuidasdok houdt wel rekening met de gevraagde verbinding rekening door een ruimtereservering voor de 'zuidwestboog' tussen de Zuidtak en de Westtak. In de huidige besluitvorming is niet aan de orde dat de Noord/Zuidlijn naar Schiphol wordt doorgetrokken. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wordt echter niet onmogelijk gemaakt. Concreet houdt dit in dat de verbreding van de A10 Zuid (inclusief de knooppunten) en de spooruitbreidingen in de Zuidas zo worden uitgevoerd dat een latere uitbreiding met metrosporen in de richting van Schiphol mogelijk blijft.

Voor een vijfde en een zesde treinspoor bij station Amsterdam Zuid is het bestemmingsplan een ruimtereservering opgenomen, met dien verstande dat uitgangspunt is dat de betreffende gronden niet mogen worden bebouwd.

- e. *Een kwalitatieve noord-zuidverbinding onder de toekomstige sporen is van groot belang om het gebied zoveel mogelijk één geheel te laten vormen.*

Reactie

Door verbreding en toevoeging van (stations)passages en het verbeteren van de onderdoorgangen onder het spoorviaduct wordt de integratie met de stad sterk vergroot. Om de barrière van het spoor te verminderen worden daarnaast nog de volgende maatregelen genomen:

- De huidige stationspassage wordt verbreed.
- Er komt een nieuwe (tweede) stationspassage (Brittenpassage).
- Het noordelijke metrospoor wordt opgehoogd, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen.
- Er komt een nieuwe langzaamverkeerpassage tussen het Beatrixpark aan de noordzijde en de Antonio Vivaldistraat aan de zuidzijde.

- f. *De realisatie zal ontegenzeggelijk leiden tot vertraging voor reizigers. Om dit effect zoveel mogelijk te voorkomen (middels het vormgeven van een bereikbaarheidsstrategie) is samenwerking met en de inzet van het bedrijfsleven, bijvoorbeeld door sturend mobiliteitsbeleid, onontbeerlijk.*

Reactie

De realisatie van het project Zuidasdok leidt zeker tot hinder voor reizigers en zal de bereikbaarheid onder druk zetten. Project Zuidasdok zet zich in om de hinder die het project veroorzaakt op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor het project Zuidasdok is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld. Zie voor meer informatie over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *In de Integrale Rapportage Wegverkeer wordt slechts zeer summier ingegaan op de gevolgen van Zuidasdok voor het stedelijk wegennet. De gevolgen worden beschreven in de termen van procentuele groei van het wegverkeer en de verhouding tussen intensiteit en capaciteit, zonder dat wordt beschreven of aangetoond wat de gevolgen zijn en of dit leidt tot specifieke knelpunten. Dit laatste met name rondom de aansluitingen op de A10. De prestaties van het stedelijk wegennet worden eerder bepaald door de kruispunten dan door capaciteit en intensiteit van de wegen.*

Reactie

Zuidasdok heeft een integrale verkeers- en vervoersstudie uitgevoerd die heeft geresulteerd in bijlage 2 en 3 van het ProjectMER. In paragraaf 2.4 en 2.6 van deze Nota van Beantwoording wordt nader ingegaan op de effecten van het bouwverkeer en het verkeersonderzoek.

- h. Kwaliteitsaspecten zoals de snelheid van het verkeer op het stedelijk wegennet ontbreken.*

Reactie

De gemiddelde rijnsnelheid op een wegvak geeft beperkte informatie. Aangezien kruispunten de kritieke punten zijn op het stedelijk wegennet zijn hiervoor specifieke kruispuntberekeningen uitgevoerd op basis van de verkeersbelastingen uit de verkeersmodellen. Daarmee ontstaat een goed beeld van de doorstroom(snelheid) van het verkeer op het stedelijk wegennet.

- i. Een dynamische modelering van de doorstroming, die juist inzicht geeft in de terugslageffecten tussen kruisingen, ontbreekt.*

Reactie

Er zijn dynamische simulaties uitgevoerd voor de eindsituatie en ook voor het stedelijk wegennet in de omgeving van de A10 Zuid, waar nog significante effecten zijn te verwachten (Integrale rapportage wegverkeer maart 2016 en maart 2016). Hiermee is voldoende inzicht in de toekomstige verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet verkregen.

- j. Maatregelen om terugslageffecten van kruisingen te beperken zouden een onderdeel van de onderbouwing moeten zijn.*

Reactie

De terugslag bij de kruispunten is nader onderzocht met het dynamisch verkeersmodel. Het betreft hier met name de kruispunten bij de aansluitingen S108 en S109 en de kruispunten rondom de openbaarvervoerterminal. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 verkeersonderzoek in deze Nota van Beantwoording.

- k. Om een goed inzicht te krijgen in de gevolgen van de realisatie van Zuidasdok (met mogelijk versmalde rijbanen) is het wenselijk de realisatiefase te vergelijken met de huidige situatie.*

Reactie

Om de gevolgen van de realisatie van Zuidasdok zo goed mogelijk in kaart te brengen zijn nulmetingen op basis van tellingen en filebeelden en wachtrijen voor kruispunten, uitgevoerd die de huidige situatie in beeld brengen. Dit gaat zowel om pieken in het verkeersaanbod als eventuele congestie op trajecten, om inzicht te krijgen in de nu reeds optredende vertraagde ritten.

l. Van welke mate van congestie is sprake als gevolg van versmalde rijbanen?

Reactie

Om het project Zuidasdok uit te kunnen voeren moet de bestaande A10 Zuid worden verschoven en dat betekent dat de rijstroken moeten worden versmald. Versmalde rijstroken betekenen inderdaad een verminderde capaciteit. Op werkdagen moet het huidige aantal rijstroken beschikbaar blijven, geschikt voor een snelheid van 90 km per uur. Afhankelijk van de uitvoering en de lengte van het traject resulteert dit in een geringe extra vertraging, passend binnen de regionale kaders van maximaal tien minuten. Daarbij wordt tevens ingezet op mobiliteitsmanagement en -maatregelen die de gevolgen van de werkzaamheden moeten beperken. Met deze maatregelen blijft de mate van congestie tijdens de spits vergelijkbaar met het huidige verkeersbeeld.

m. Welk tijdsvlak beslaan de spitsperiodes waaraan wordt gerefereerd?

Reactie

De modelmatig gehanteerde spitsperiodes lopen van 7.00 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur.

n. Bestaat de bereidheid om in gesprek te gaan over de vraag wat kan worden gedefinieerd als acceptabele hinder en hoe deze te mitigeren?

Reactie

Als acceptabele hinder op hoofdwegen wordt tien minuten langere reistijd aangehouden. Uiteraard bestaat de bereidheid om structureel in gesprek te gaan over het beperken van de hinder en wat acceptabel is als gevolg van de bouw van het project Zuidasdok en de maatregelen die kunnen worden getroffen om die hinder te beperken. Dat geldt vanzelfsprekend zowel voor de voorbereidende periode als voor de bouwfase. Overigens staan of vallen de mobiliteitsmaatregelen met de bereidheid van gebruikers van de A10 Zuid om te kiezen voor een andere wijze van vervoer, of een ander tijdstip van reizen van en naar het werk.

o. Aangezien de aan de uitvoerder gestelde vraagspecificatie-eisen geen publiek juridisch-planologisch document zijn en een uitvoering van tien jaar nauwelijks nog te beschouwen is als een tijdelijke situatie wordt geëist dat in het tracébesluit een explicietere verwijzing naar uitvoeringseisen wordt opgenomen. Het betreft hier eisen met betrekking tot het transport tijdens de bouw, zoals het gebruik en / of kruisen van het stedelijk wegennet tijdens de spitsperiodes. Indien niet wordt gekozen voor het opnemen van eisen in relatie tot het verkeer tijdens de bouwfase, moet kwantitatief inzichtelijk worden gemaakt (door middel van dynamische modellering) van welke mate van bouwlogistieke hinder sprake zal zijn op de (aansluitingen van) het hoofdwegennet en stedelijk wegennet tijdens de spitsperiode.

Reactie

Voor een reactie over bouwverkeer in de bouwfase wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- p. Een goede afstemming tussen bouwactiviteiten en de RAI-organisatie is cruciaal. Hoe wordt deze vorm gegeven?*

Reactie

De aannemer wordt verplicht zijn werkzaamheden af te stemmen met de omgeving, daarin zijn ook begrepen de organisatoren van evenementen. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- q. Een ongelijkvloerse oversteek over de Parnassusweg is onmisbaar.*

Reactie

Een veilige oversteek van de Parnassusweg is mogelijk zonder een ongelijkvloerse oversteek. Zie voor een reactie aangaande dit punt paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- r. De oversteek voor voetgangers over de Arnold Schönberglaan kan als gevolg van de groei van het openbaar vervoer ter plaatse, tot gevaarlijke situaties leiden. In hoeverre bestaat de bereidheid om bij de inrichting van de openbare ruimte van de Arnold Schönberglaan in overleg te treden met de omgeving?*

Reactie

Er worden verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid van voetgangers in relatie tot het tramverkeer van de Arnold Schönberglaan te dienen. Tijdens de bouwfase vindt ook overleg plaats met de omgeving. Zie voor meer informatie over de maatregelen paragraaf 2.7 over verkeersveiligheid bij de Arnold Schönberglaan en voor meer informatie over het overleg paragraaf 2.3 over omgevingsmanagement en communicatie van deze Nota van beantwoording.

3.3 Zienswijzen transportbranche

3.3.1 Zienswijzen Ondernemersvereniging EVO (T3), Transport en Logistiek Nederland (T35) Nefco (T41), Vereniging Vloeibaar Gas (T47), Rijngas (T52), Jewagas (T53), Antargaz Nederland (T54), Schenk Papendrecht (T55), A.J. Jongeneel & Zn Transport (T56), Benegas (T63), Teunis Automotive (T87), Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (T88)

- a. *De A10 Zuid blijft benodigd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het ontwerp tracébesluit wordt ten onrechte uitgegaan van tunnelcategorie C waarmee het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt beperkt. De A10 Zuid maakt onderdeel uit van het Basisnet, waarmee de Minister van Infrastructuur en Milieu impliciet kiest voor een vrije doorgang van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gestelde risicoplafonds. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid is mogelijk zonder dat de wettelijke kaders voor veiligheid, milieu en leefomgeving worden overschreden. Er is dan ook geen reden het vervoer te beperken. Mocht in de toekomst aanleiding zijn het Basisnet te wijzigen dan dienen alle betrokken partijen te worden geconsulteerd, waaronder het verladend en vervoerend bedrijfsleven. Dat proces is nu niet gevolgd.*

Reactie

In het op 1 april 2015 in werking getreden Basisnet is de A10 Zuid opgenomen. Opname in het Basisnet betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen dient te blijven binnen de vastgelegde risicoplafonds. Een impliciete keuze voor een vrije doorgang van vervoer van gevaarlijke stoffen na realisatie van de tunnels kan hieruit niet worden afgeleid. De risicoplafonds zijn gebaseerd op de huidige situatie zonder tunnels in de A10 Zuid. Totdat de tunnels worden opengesteld, blijft vervoer van lpg op de A10 Zuid toegestaan en kan dit groeien binnen de risicoplafonds. De wettelijke verankering van de tunnelcategorie vindt plaats door wijziging van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG-regeling) kort voor het openstellen van de tunnels. De tunnelcategorie wordt dan tevens vermeld in de als Bijlage 1 bij de Regeling basisnet horende tabel waarin het Basisnet wordt beschreven. De vermelding in deze tabel is niet normatief maar informatief van aard en wordt gedaan ter verklaring van de afwijkende vervoershoeveelheden ten opzichte van de voor en na de tunnels gelegen wegvakken.

- b. *De Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen door wegtunnels bevat als uitgangspunt dat vervoer van gevaarlijke goederen zo min mogelijk dient te worden beperkt. Bij landtunnels kan hiervan alleen sprake zijn als de risico's van het vervoer van gevaarlijke goederen niet binnen het maatschappelijk aanvaardbaar niveau passen. Dit geldt voor het plaatsgebonden risico voor externe veiligheid en de norm voor interne veiligheid van de tunnels. Nu uit onderzoek niet blijkt dat deze risiconormen worden overschreden is er geen reden om tot het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen over te gaan.*

Reactie

De Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen door wegtunnels bevat voor landtunnels en niet-essentiële oeververbindingen inderdaad als uitgangspunt dat vervoer van gevaarlijke stoffen niet wordt beperkt. In de circulaire is echter tevens voorzien dat hiervan in bijzondere situaties wordt afgeweken. Deze bijzondere situaties worden (niet uitputtend) beschreven in paragraaf 5.4 van de circulaire. Uit de beschrijving blijkt dat bij bijzondere situaties niet alleen is gedacht aan de situatie dat risiconormen voor externe veiligheid en voor interne veiligheid van tunnels worden overschreden.

Wat betreft de keuze van tunnelcategorie C voor de tunnels in de A10 Zuid is met name paragraaf 5.4.4 van de circulaire relevant, die betrekking heeft op bestaande wegtunnels en wegtunnels waarvoor voorafgaand aan de publicatie van de circulaire (Staatscourant 15 maart 2013, nummer 7028) al een keuze is vastgelegd. In het verleden zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid in relatie tot de ruimtelijke ambities voor Zuidas. Tunnelcategorie C is het uitgangspunt geweest tijdens de verkenningsfase van Zuidasdok, die op 9 juli 2012 is afgerond met de vaststelling van de Structuurvisie Zuidasdok en de daarvan deel uitmakende Voorkeursbeslissing. Op dezelfde datum is de Bestuursovereenkomst Zuidasdok ondertekend. In de projectscope die als bijlage 1 bij de Bestuursovereenkomst is gevoegd is tunnelcategorie C als uitgangspunt vermeld, met de aantekening dat geen onomkeerbare besluiten worden genomen vooruitlopend op te starten onderzoek naar de alternatieven voor vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio Amsterdam en de consequenties die dat heeft voor de categorisering van de tunnels.

In de daarop volgende periode heeft de Stadsregio Amsterdam op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu het bestuurlijk draagvlak in de regio onderzocht en de effecten voor externe veiligheid en tunnelveiligheid van vier alternatieve scenario's voor vervoer van gevaarlijke stoffen in beeld laten brengen. Vanwege de uiteenlopende standpunten in de regio heeft de Stadsregio geen eenduidig advies kunnen uitbrengen. Tijdens bestuurlijk overleg op 16 december 2014 is gekozen voor een tunnelcategorie C.

- c. *Tot het moment dat de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG-regeling) is gewijzigd is geen sprake van een definitief besluit over de tunnelcategorie. Dit betekent dat in het OTB en het projectMER tunnelcategorie A moet worden opgenomen.*

Reactie

Hiervoor is vermeld dat de wettelijke verankering van de tunnelcategorie plaatsvindt door wijziging van de VLG-regeling op het moment dat de tunnels worden opengesteld. Dit betekent niet dat in het (ontwerp)tracébesluit tunnelcategorie A had moeten worden opgenomen. Zoals is vermeld in paragraaf 4.2.2 van de circulaire vindt de afweging van de tunnelcategorie bij voorkeur voorafgaand aan de Voorkeursbeslissing en in ieder geval voorafgaand aan het planologisch besluit plaats. In artikel 1 lid 1 van de besluittekst van het (ontwerp)tracébesluit is vermeld dat de tunnels worden ingedeeld in categorie C en de tunnelcategorie wordt vermeld in artikel 1 lid 1 van het (ontwerp)tracébesluit. De vermelding in het (ontwerp)tracébesluit laat onverlet dat de beperkingen die tunnelcategorie C met zich

meebrengt voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid pas zullen gelden vanaf de openstelling van de tunnels en de wijziging van de VLG-regeling.

- d. *De A10 Zuid is om de volgende inhoudelijke redenen nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen:*
- *Het rijkswegennet is de meest veilige wijze om het vervoer te laten plaatsvinden.*
 - *De bereikbaarheid van ziekenhuizen (bv. het VU Medisch Centrum) **Niet naar voren gebracht door T41 – Nefco.** lokale tankstations, de haven Amsterdam en de verbinding tussen de chemische clusters in Nederland komt onder druk te staan.*
 - *Beperkingen leiden tot onnodige omrijdkilometers en dus tot onnodige extra uitstoot van fijnstof, belasting van verkeersveiligheid en stijging van het groepsrisico bij de gemeente Amstelveen ter hoogte van de A9.*
 - *Circa de helft van de totale overslag in de haven van Amsterdam bestaat uit vloeibare bulk. Een goede ontsluiting is essentieel voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De A10 Zuid heeft hierin een aandeel.*
 - *Zuidasdok wordt mede gefinancierd uit TEN-T (Trans European Transport) gelden. TEN-T stimuleert om knelpunten in goederenstromen weg te nemen. Hier wordt juist een knelpunt toegevoegd.*

Reactie

Het belang van een goede ontsluiting van het havengebied van Amsterdam wordt onderschreven. Met de A5 Westrandweg en de A9 is na openstelling van de tunnels in de A10 Zuid een redelijke omrijdroute beschikbaar die dan tevens als de doorgaande route kan worden aangemerkt.

Voor de bevoorrading van lokale tankstations is relevant dat tunnelcategorie C geen beperking inhoudt voor transport van benzine en diesel. Bij lokale afnemers van gevaarlijke stoffen waarvan transport door de tunnels niet is toegestaan, zoals het VU Medisch Centrum, kan sprake zijn van omrijdkilometers. Omdat de beperkingen van tunnelcategorie C slechts betrekking hebben op de tunnels blijft levering mogelijk via de ten westen en ten oosten gelegen gedeelten van de A10 Zuid.

Dat met het TEN-T programma wordt beoogd het hoofdnetwerk voor vervoer en transport binnen de Europese Unie te verbeteren, neemt niet weg dat plaatselijk beperkingen kunnen worden ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voor project Zuidasdok op grond van het TEN-T programma verleende subsidie is verleend voor de aanpassingen aan het spoor en niet voor de wijzigingen van de A10 Zuid.

- e. *Een omissie in het Deelrapport Externe Veiligheid is dat niet als alternatief is berekend wat de gevolgen van tunnelcategorie A zouden zijn. Daarnaast zijn de gevolgen niet onderzocht van een bouwfasering waarbij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdelijk via andere rijkswegen gaat. Een andere omissie is dat de daling ter hoogte van de Zuidas hoofdzakelijk wordt bepaald door het overkappen van de weg en niet door het beperken van de stroom GF3. **Niet naar voren gebracht door T41 – Nefco en T88 – Commissie Transport Gevaarlijke Goederen.***

Reactie

Dat in het Deelrapport externe veiligheid niet als alternatief is berekend wat de gevolgen van tunnelcategorie A zouden zijn, hangt samen met het reeds eerder benoemd zijn van tunnelcategorie C als uitgangspunt voor de planuitwerking. Als het gaat om effecten op het verkeersnetwerk zou een beoordeling van tunnelcategorie A als variant bovendien geen meerwaarde hebben boven de beoordeling van de autonome ontwikkeling.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen kan tot de openstelling van de tunnels op de A10 Zuid plaatsvinden, waardoor het onderzoeken van een bouwfasering waarbij vervoer van gevaarlijke stoffen tijdelijk via andere rijkswegen gaat relevantie mist.

Gunstige effecten voor externe veiligheid zijn voor het kerngebied van Zuid inderdaad in belangrijke mate het gevolg van de aanleg van de tunnels. Dit geldt echter niet voor de gedeelten van de A10 Zuid buiten de tunnels.

3.4 Zienswijzen gebied Zuidas

3.4.1 Zienswijze Vereniging van Eigenaars Prinsesse (T118 – B43)

- a. *De ontwikkeling van de Zuidas als hoogwaardig woon- en werkgebied, met Zuidasdok als verbinding van netwerken, is een positieve ontwikkeling.*

Reactie

De Zuidas wordt door Zuidasdok zeker een aantrekkelijkere vestigingsplek. De ondertunneling van de A10 Zuid draagt bij aan een verdere verbetering van het leefklimaat. De verbreding van de weg zorgt samen met de uitbreiding van Station Zuid voor een betere bereikbaarheid van het gebied.

- b. *Met name bij de tunnelmonden zal, door de wegverbreding, een flinke verslechtering van de geluid- en luchtkwaliteit optreden.*

Reactie

De aanleg van de tunnels heeft een gunstige uitwerking op de geluids- en luchtkwaliteit in de Zuidas. Uw zorg over de situatie bij de tunnelmonden wordt gedeeld.

Bij de tunnelmonden worden maatregelen getroffen om de geluidsbelasting te beperken tot de toetswaarden. Het betreft hier het stille tweelaags ZOAB (ZeerOpenAsfaltBeton), geluidsschermen en in de open gedeelten van de tunnels wordt geluidsabsorberende wandbekleding aangebracht die enkele tientallen meters doorloopt in de tunnels. Daarnaast worden ter plaatse van voegovergangen 'stille voegen' voorgeschreven. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat met het totale pakket aan geluidsmaatregelen zoals opgenomen in het tracébesluit in vrijwel het gehele projectgebied de geluidsbelasting gereduceerd wordt tot de geluidsbelasting die op basis van de geldende geluidsproductieplafonds is toegestaan. Dit is ook het geval bij de geluidsproductieplafonds in de nabijheid van de Prinsesseflat. Er is dus geen sprake van een sterke verslechtering van het akoestische klimaat en langs de tunnels is juist sprake van een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In Zuidas worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen en leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- c. *De oostelijke tunnelmond kan zonder problemen voor derden richting RAI worden opgeschoven, wat de geluid- en luchtkwaliteit voor veel bewoners en schoolkinderen zou verbeteren. Daarmee ontstaat ook een doorgaande 'Zuidasvloer' die het Beatrixpark met de Zuidas en (de sportvelden) in Buitenveldert verbindt.*

Reactie

Een langere tunnel zou inderdaad bijdragen aan een nog beter leefklimaat, geluid- en luchtkwaliteit. De aanleg van een langere tunnel is niet noodzakelijk en leidt tot aanzienlijk hogere kosten waar niet in is voorzien.

- d. *Door aanvullende maatregelen rond de tunnelmonden is het mogelijk om de geluidbelasting zodanig te beperken dat de effecten vergelijkbaar zijn met een langere tunnel.*

Reactie

Met de geluidsmaatregelen bij de tunnelmonden (zie de reactie op onderdeel b van de zienswijze) wordt de geluidbelasting gereduceerd tot de toetswaarden. Het ten opzichte van het ontwerp tracébesluit aanvullende pakket aan geluidsschermen leidt tot een

verdere verlaging van de geluidbelasting. Zelfs met zeer hoge schermen is het effect van een langere tunnel echter niet geheel te benaderen.

- e. *Aanbevolen wordt de aanvullende geluidmaatregelen die Amsterdam wenst eerst uit te werken, overeen te komen en bekend te maken voordat het tracébesluit wordt vastgesteld.*

Reactie

In het akoestische onderzoek behorende bij het tracébesluit zijn zowel de wettelijke geluidsmaatregelen opgenomen als een, ten opzichte van het ontwerp tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen om de condities voor toekomstige woningbouw te optimaliseren. De aanvullende maatregelen zijn dus uitgewerkt, overeengekomen en opgenomen in het tracébesluit.

- f. *Gezien de geluidbelasting op bestaande gevels en het feit dat nieuwe woningen slechts kunnen worden gebouwd met 'dove gevels' is het belang van aanvullende geluidmaatregelen groot.*

Reactie

Dit belang wordt gedeeld. Zoals hiervoor is vermeld, worden in Zuidas aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen die leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

- g. *Wat opvalt is dat de gehanteerde grenswaarden langs de Beethovenstraat niet overal gelijk zijn. Aanbevolen wordt om uniform uit te gaan van 50 dB als grenswaarde.*

Reactie

De langs de A10 Zuid aanwezige geluidsproductieplafonds stellen niet alleen een bovengrens aan de geluidsproductie afkomstig van de rijksweg, maar ook een bovengrens voor de geluidsbelasting van alle nabij het plafond gelegen geluidsgevoelige objecten. Deze bovengrens, ook wel toetswaarde genoemd, wordt bepaald door de geluidsbelasting bij volledig benut geluidsproductieplafond en verschilt per weg(deel). Op basis van het geluidsproductieplafond wordt per geluidsgevoelig object (bijvoorbeeld een woning) met een akoestisch rekenmodel de toetswaarde berekend. Deze berekende toetswaarde verschilt per object omdat bij de berekening rekening wordt gehouden met factoren die van invloed zijn op de overdacht van het geluid (bijvoorbeeld de afstand van het object tot de weg, reflecties en afschermende werking). De toetswaarden langs de A10 Zuid op basis van de geldende geluidsproductieplafonds zal hierdoor in veel gevallen hoger zijn dan 50 dB en per object kunnen verschillen.

- h. *Een stapeling van geluidmaatregelen (het toepassen van ZOAB, langere tunnel, geluidschermen, geluidabsorberende wanden en objecten, luifels, beplanting, fonteinen) maakt een geluidniveau van 50 dB haalbaar.*

Reactie

Het reduceren van de geluidsbelasting tot 50 dB bij alle geluidsgevoelige objecten is redelijkerwijs niet haalbaar. Zelfs met het plaatsen van extra hoge schermen (van meer dan tien meter hoog) wordt een geluidsbelasting tot 50 dB niet bereikt en het verlengen van de tunnel is om verkeerskundige en financiële redenen niet aan de orde. Ook met de hiervoor genoemde aanvullende schermmaatregelen van de gemeente Amsterdam wordt dit niet bereikt.

- i. *Wat is de status, hoogte en functie van de gebouwen die in de brochure 'ruimtelijke plannen in vogelvlucht' langs de Irenestraat, tussen het Nicolaas Lyceum en restaurant As zijn ingetekend? Indien deze in deze procedure worden meegenomen wordt aangegeven dat het nut en de noodzaak van deze plannen wordt aangevochten. Dit gebied zou beter kunnen worden gebruikt als deel van het Beatrixpark. Mocht er worden gebouwd dan wordt een passende functionaliteit en kwaliteit aanbevolen, met een bouwhoogte die maximaal overeenkomt met het Nicolaas Lyceum.*

Reactie

Het betreft hier de tweede fase van de ontwikkeling van deelgebied Beethoven dat door de gemeente Amsterdam, Zuidas wordt ontwikkeld. Dit deelgebied Beethoven maakt geen deel uit van het plangebied van Zuidasdok. Wel is in de referentiesituatie van het project Zuidasdok rekening gehouden met de betreffende ontwikkeling. Deze ontwikkeling kent verder zijn eigen planologische afweging en procedure.

- j. *Welke verkeersstromen zijn te verwachten op de hoek Prinses Irenestraat – Beethovenstraat? Graag aandacht voor de verkeersveiligheid, met name voor de fiets, bij de hoek Prinses Irenestraat – Beethovenstraat.*

Reactie

Uit modelberekeningen blijkt dat het betreffende kruispunt niet zwaar wordt belast, ook niet na realisatie van Zuidasdok. Eventuele lokale veiligheidsknelpunten kunnen, gezien deze lage belasting, goed worden opgelost.

- k. *Aanbevolen wordt een fietsroute tussen het Nicolaas Lyceum en het gebouw van Stibbe.*

Reactie

Naast de bestaande fietsroute ten noorden van het St. Nicolaaslyceum, wordt als onderdeel van Zuidasdok een nieuwe fietsroute gerealiseerd tussen het Beatrixpark en station Amsterdam Zuid, ten zuiden van het nieuwe AkzoNobel-gebouw, waarmee een tweede robuuste oost-west georiënteerde fietsroute ontstaat.

- l. *Hoe gaat het bouwverkeer naar het bouwterrein in het Beatrixpark?*

Reactie

De bouwlogistiek is een onderdeel van de bereikbaarheid van Zuidas en wordt binnen de kaders van het bouwcontract uitgewerkt door de aannemer. Met dit voorbehoud wordt vermeld dat het niet aannemelijk is dat het werkterrein in het Beatrixpark wordt ontsloten via de parkzijde en dat verondersteld mag worden dat de ontsluiting via de zuidkant, ten zuiden van AkzoNobel vanaf de Beethovenstraat plaatsvindt of via de Europaboulevard en dan ten zuiden van de RAI. De Prinses Irenestraat wordt in principe uitgesloten voor bouwverkeer voor Zuidasdok. Voor een nadere uiteenzetting over het bouwverkeer van Zuidasdok wordt verwezen naar de reactie op

zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

m. *Hoe lang blijft het bouwterrein in het Beatrixpark bestaan?*

Reactie

Het tracébesluit maakt het juridisch planologisch mogelijk het werkterrein te gebruiken tot zes maanden na de ingebruikname van het tracé. De inzet is echter het gebruik te beperken tot maximaal vijf jaar. Daarbij wordt ook ingezet op het beperken van de omvang van het terrein, mits dat geen andere grote hinderconsequenties heeft. Voor informatie over onder andere de bouwfasering wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

n. *Minimalisatie van het bouwterrein in het Beatrixpark wordt aanbevolen.*

Reactie

Voor het werkterrein in het Beatrixpark is in het (ontwerp)tracébesluit een zoekgebied opgenomen. Binnen het zoekgebied kan de aannemer maximaal 4.000 m² aanwenden voor het gebruik als werkterrein. Uit een vergelijking met soortgelijke projecten is gebleken dat deze maatvoering gebruikelijk en realistisch is. Daarbij wordt de aannemer gevraagd om de omvang van het terrein te beperken, mits dat geen andere grote hinderconsequenties heeft. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

o. *Het toepassen van alle technische mogelijkheden en maatregelen om de verkeers- en geluidsoverlast van het bouwterrein in het Beatrixpark te minimaliseren wordt aanbevolen.*

Reactie

In zijn algemeenheid gelden strikte (wettelijke) voorwaarden die de hinder tijdens de bouw beperken. Daarnaast geldt dat de gegadigden voor het hoofdbouwcontract van het project Zuidasdok zich bij de aanbesteding kunnen onderscheiden door te komen met plannen waarbij de hinder, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, wordt beperkt. Voor een nadere uiteenzetting over beperking van de bouwhinder wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

p. *De geluidbelasting in de bouwfase dient maximaal 50 dB te zijn. Aanbevolen wordt de geluid- en verkeersbelasting tijdens de bouwfase eerst expliciet te formuleren en tot aanvaardbare niveaus te beperken, alvorens tot besluitvorming over te gaan.*

Reactie

Tijdens de bouwfase dient te worden voldaan aan de eisen ten aanzien van geluidsniveaus van bouw- en sloopwerkzaamheden van het Bouwbesluit 2012. Een aanvullende eis voor de aannemer van het bouwcontract is dat deze eisen ook dienen te worden toegepast bij niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur plaatsvinden. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden is het mogelijk nodig om ook 's nachts te werken. Het bevoegd gezag kan hiervoor ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stille technieken. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden is hiermee zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

3.4.2 Zienswijze T121 – B42

- a. *Het verbreden van de Minervapassage is verstandig en toekomstgericht, gezien het feit dat het gebruik in de toekomst (fors) zal toenemen en het feit dat een 'open' Minervapassage het contact tussen de noord- en zuidzijde bevordert.*

Reactie

De verbreding van de Minervapassage faciliteert de uitbreiding van het openbaarvervoergebruik en is één van de initiatieven die leidt tot een verbetering van de verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van de Zuidas.

- b. *De vraag is of de Brittenpassage breed genoeg is. Deze passage wordt het knooppunt voor het openbaar vervoer van alle modaliteiten en fietsers (aan de westelijke zijde). Ook de winkels trekken extra bezoekers.*

Reactie

Loopstroomonderzoek heeft aangetoond dat de Brittenpassage in ieder geval tot 2030 voldoende capaciteit biedt. Daarnaast vervult ook de Minervapassage een zeer belangrijke rol voor de onderlinge overstap tussen trein en metro.

- c. *Onduidelijk is hoe het in- en uitchecken bij de Brittenpassage gaat verlopen. Dit zou moeten plaatsvinden aan de west- en oostzijde van de doorgang.*

Reactie

De in- en uitcheckpoortjes komen bij de noordelijke en zuidelijke entree van de passage. Vergelijkbaar met de situatie bij station Amsterdam Amstel, komen er aparte poortjes voor metro- en treingebruikers. Voor de overstap tussen metro en trein zijn er in- en uitcheckpaaltjes voorzien in de passage. Anders dan in de zienswijze aangegeven en ook anders dan in de (bredere) Minervapassage, komen de poortjes in de Brittenpassage dus niet aan de west- en de oostzijde.

- d. *Het in bijlage 3 opgenomen voorstel voor fietsparkeervoorzieningen, met 4000 fietsparkeerplekken aan de westelijke zijde en slechts 1500 aan de oostzijde, is volstrekt niet toekomstgericht.*

Reactie

Naast de in de zienswijze genoemde fietsparkeervoorzieningen aan de westelijke en oostelijke zijde worden nog meer voorzieningen gerealiseerd. Door onder meer de groei van het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid neemt de behoefte aan ruimte voor het parkeren van fietsen in de nabijheid van het station toe. Uit analyses is gebleken dat er in 2030 circa 15.000 fietsstallingplaatsen rondom het station Amsterdam Zuid nodig zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte van zowel de ov-reizigers als van de werknemers op de Zuidas. Zie voor meer informatie over fietsverbindingen en fietsparkeren en waar deze worden gerealiseerd paragraaf 2.9 van de Nota van Beantwoording.

- e. *De nieuwe fietsparkeergarage onder het Mahlerplein (3.000 plaatsen) compenseert gemakkelijk de verdwijnende plekken aan de zuidzijde. Het is echter de vraag of men die garage zal gaan gebruiken. Omdat aan de zuidwestzijde op Zuidasdok ook nog een parkeergarage is voorzien zal er misschien zelfs een overcapaciteit aan de zuidzijde zijn.*

Reactie

Op dit moment is er reeds een tekort aan fietsparkeerplaatsen in het gehele gebied rondom station Amsterdam Zuid. Prognoses laten zien dat het fietsverkeer in de toekomst alleen maar toeneemt. Het creëren van extra stallingscapaciteit is dan ook zeker noodzakelijk.

Aan de zuidwestzijde is een stalling op maaiveld voorzien met 1.500 plekken. De verwachting is dat hier ook veel kantoorgebruikers uit de omgeving gebruik van maken. Uit het Onderzoek fietsstromen Zuidas (april 2015) is gebleken dat ongeveer een derde deel van de fietsers aan de zuidzijde van het station parkeert. De 4.500 plekken aan de zuidzijde sluiten hier goed op aan.

Door onder meer de groei van het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid neemt de behoefte aan ruimte voor het parkeren van fietsen in de nabijheid van het station toe. Uit analyses is gebleken dat er in 2030 circa 15.000 fietsstallingplaatsen rondom het station Amsterdam Zuid nodig zijn om te voldoen aan de parkeerbehoefte van zowel de ov-reizigers als van de werknemers op de Zuidas.

- f. *Aan de noord (oost)zijde zal de capaciteit aanzienlijk moeten worden uitgebreid.*

Reactie

Het toenemend fietsgebruik en de herkomst van de fietsers heeft recent geleid tot het besluit dat een ondergrondse stalling met 3.500 plekken wordt gerealiseerd onder de zogeheten Vijfhoek, ten noorden van de Strawinskylaan ter hoogte van het Zuidplein. Deze stalling is vanuit het noorden, oosten en het westen zeer goed bereikbaar. Hiermee neemt de capaciteit aan de noordzijde toe en sluit het aanbod beter aan op de herkomst van de fietsers. De stalling dient in eerste instantie als compensatie voor een aantal fietsparkeerplaatsen dat als gevolg van de bouw van het project

Zuidasdok (al dan niet tijdelijk) niet meer in gebruik zal zijn. Direct grenzend aan het station worden ook nieuwe fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.

- g. Naast de openbare fietsparkeervoorzieningen zal er ook beleid moeten worden ontwikkeld om parkeren van fietsen binnen bedrijfsruimten te stimuleren.*

Reactie

Amsterdams beleid om fietsparkeervoorzieningen binnen bedrijfsruimten te bewerkstelligen is in ontwikkeling.

- h. Ook handhaving ten aanzien van fietsparkeren op straat is nodig.*

Reactie

Handhaving ten aanzien van foutgeparkeerde fietsen in de openbare ruimte blijft ook na het realiseren van de fietsparkeerplaatsvoorzieningen een belangrijke taak en opgave.

- i. In aanvulling op de fietsroute langs de Strawinskylaan zou een goede optie een fietssnelweg langs de A10 op niveau +1 over de Beethovenstraat en Parnassusweg zijn.*

Reactie

Een nieuwe visie op het gebied Zuidas is in voorbereiding. Begin 2016 heeft hierover inspraak plaatsgevonden en naar verwachting wordt de Visie Zuidas in de zomer van 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In deze visie is de zogenaamde Daklaan opgenomen als te bestuderen optie. De Daklaan is een directe langzaamverkeerverbinding over de Beethovenstraat en Parnassusweg naar het dak van de fietsenstallingen nabij station Amsterdam Zuid. De realisatie van een snelfietsroute tot aan Schiphol maar ook de realisatie van de Daklaan vallen grotendeels buiten de scope en de plangrenzen van het project Zuidasdok. Het bestemmingsplan Zuidasdok sluit deze mogelijkheid echter niet uit.

- j. Het is aan te bevelen onderzoek te doen naar het nut en de haalbaarheid van een fietsonderdoorgang bij de Minervapassage, met een aansluiting op het Mahlerplein.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord/zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met het project Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofd fietsroutes. Ook wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe fietsdoorgang tussen Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 Zuid mogelijk gemaakt. Deze zal als onderdeel van het project Zuidasdok worden gerealiseerd om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel (snelweg en spoor) verder in te perken.

3.4.3 AXA Investment Managers Deutschland (T79 – B28)

- a. *Bij de architectuur van de gebouwen van Tripolis spelen transparantie en licht een belangrijke rol. Thans is sprake van uitzicht op de A10 en vanuit de begane grond op een groene wal. Het fiets- en voetpad zorgen voor levendigheid. De tunnel zal op korte afstand van Tripolis uitmonden. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor het werkklimaat in deze gebouwen en het uitzicht van deze gebouwen en leiden tot een waardedaling en een mindere verhuurbaarheid. Is daar voor deze en andere gebouwen onderzoek naar gedaan?*

Reactie

De bouw van het project Zuidasdok brengt wijzigingen met zich mee in de situatie rond Tripolis. De architectonische bijzonderheid van de gebouwen op en om de Zuidas staat buiten kijf. Zoals hierna in de reactie op specifieke onderdelen van de zienswijze nader wordt toegelicht, is geen sprake van niet aanvaardbare negatieve gevolgen voor de ligging van de gebouwen, de architectonische uitstraling en het werkklimaat in de gebouwen.

Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. Ook de geluidsschermen in de buitenbermen wordt begroeid met planten. Verwezen wordt hierbij naar het Landschapsplan Zuidasdok. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase, planschade, nadeelcompensatie en bouwschade en groen in hoofdstuk 2 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Er bestaat onvoldoende zekerheid over de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.*

Reactie

De kosten voor Zuidasdok zijn geraamd, waarbij rekening is gehouden met mogelijke risico's. Zuidasdok is uitvoerbaar binnen de beschikbaar gestelde financiële middelen overeenkomstig de op 9 juli 2012 gesloten bestuursovereenkomst tussen de betrokken overheden. Dat Zuidasdok maatschappelijk uitvoerbaar is, blijkt mede uit planologische procedures die worden doorlopen en resulteren in het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok en het ProjectMER Zuidasdok, waarbij de verschillende betrokken belangen zijn onderzocht en afgewogen. Voor de uitvoerbaarheid van de bouw wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- c. *De in de media gepubliceerde mening van enkele deskundigen dat het voornemen van het project achterhaald is en dat de uitvoering langer zal duren dan de geplande tien jaar, wordt gedeeld.*

Reactie

De doelstellingen van het project (verruiming van de capaciteit van de A10 en van het station, waarbij de barrièrewerking van de infrastructuurbundel wordt teruggedrongen) zijn nog steeds zeer relevant. Zie voor een nadere uiteenzetting

aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

- d. *Onvoldoende wordt gemotiveerd dat de voorgenomen verkeerskundige operatie zin heeft.*

Reactie

Om de Zuidas via spoor en weg bereikbaar te houden, mede in het licht van de groei van het verkeer en het aantal reizigers, is het noodzakelijk de A10 Zuid en station Amsterdam Zuid uit te breiden. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *De voorgenomen situering van de oprit S108 naast en langs Tripolis, zoals vastgelegd in artikel 1 lid 4 en 4 (sic) en artikel de daaraan gekoppelde voorzieningen zoals genoemd in artikel 5, 8, 9 en 11 van het ontwerp tracébesluit, is onwenselijk.*

Reactie

De voorgenomen situering van de toerit S108-noord is integraal beschouwd vanuit diverse invalshoeken, zoals de verkeerskundige invalshoek. Ook is goed gekeken naar de inpassingsaspecten. Op basis van een integrale afweging is gekozen voor situering aan de westkant, omdat deze het beste tegemoet komt aan een van de projectdoelstellingen, namelijk een betere doorstroming op de A10 Zuid en daarmee ook een betere afstroom van verkeer op het stedelijk wegennet. Daarbij zijn ook de belangen van derden, waaronder inbegrepen de indiener van deze zienswijze, betrokken. In reactie op de niet specifiek geformuleerde bezwaren kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat geen sprake is van een ongeoorloofde schending van belangen. Zie voor een meer specifieke reactie onderstaande onderdelen van deze zienswijze.

- f. *Als gevolg van de voorziene oprit zal de rust in en met name ook in het centrum van de Tripolis-gebouwen verdwijnen.*

Reactie

Door een toename van de geluidsbelasting op de gevels van de Tripolis kantoorgebouwen is een aanvullend onderzoek gevelwering uitgevoerd voor de twee meest zuidelijk gelegen panden die het dichtst tegen de A10 Zuid liggen. Uit dit onderzoek gevelwering volgt dat de geluidsbelasting in de kantoorpanden ten gevolge van de A10 Zuid beperkt blijft tot en een voor kantoren acceptabele waarde van maximaal 45 dB. Tevens is de stijging van het geluidsniveau in het merendeel van de ruimten niet tot nauwelijks waarneembaar en zal bij normaal gebruik van het kantoor ook bij grotere stijgingen het geluid wegvallen tegen het achtergrondgeluid van het gebruik van de kantoorruimten. Dit omdat in alle gevallen het geluidsniveau 10 dB of meer onder het niveau van het normale gebruik van de ruimte blijft.

Buiten in het gebied tussen de drie kantoren is deels beperkt sprake van een toename van de geluidsbelasting.

- g. Niet duidelijk is waarom de huidige oprit niet kan worden geoptimaliseerd of uitgebreid.*

Reactie

Een toerit op de huidige locatie (oostzijde Amstelveenseweg) zou betekenen dat de aansluiting op de A10 Zuid oostelijker komt te liggen dan nu voorzien. Vanwege de verkeersveiligheid en de wettelijke eisen die gelden voor de tunnel, zou dit resulteren in een significante inkorting van de tunnel. Dit zou vervolgens grote consequenties hebben voor de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied en zou daarom niet in lijn zijn met de projectdoelstellingen van Zuidasdok.

- h. De vraag is of alternatieven voor de voorziene oprit zijn onderzocht.*

Reactie

In de bestaande situatie is de oprit naar de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid gesitueerd aan de oostkant van de Amstelveenseweg. Door het ruimtebeslag van de uitbreiding van de noodzakelijke uitbreiding van de A10 Zuid blijft te weinig ruimte over tussen de A10 Zuid en de daar gelegen begraafplaats om ten oosten van de Amstelveenseweg zowel de afrit als de oprit te handhaven. Daarom is besloten de oprit aan de westkant van de Amstelveenseweg te projecteren. Redelijke alternatieven hiervoor ontbreken. Verwezen wordt hierbij tevens naar het als bijlage 1 bij het ProjectMER gevoegde trechterdocument.

- i. Niet duidelijk is hoe de nieuwe oprit concreet wordt gepositioneerd.*

Reactie

De toerit wordt zo strak mogelijk tegen de nieuwe parallelbaan aangelegd, zoals afgebeeld op de kaarten van het tracébesluit. Daarmee wordt de afstand tot Tripolis maximaal. Zie ook de beantwoording bij onderdeel k van deze zienswijze.

- j. De planvorming van Design en Construct, met als gevolg dat er nog geen concrete uitwerking ligt, is bezwaarlijk.*

Reactie

De contractvorm Design & Construct is bedoeld om optimaal gebruik te kunnen maken van de kennis en creativiteit van de aannemers. Voor een nadere uiteenzetting over de wijze van aanbesteding wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- k. De flexibiliteitsbepalingen van artikel 15 lid 1 en 2 van het ontwerp-tracébesluit zijn ongewenst. Deze kunnen er toe leiden dat de oprit nog eens vier meter dichterbij Tripolis kan worden gesitueerd.*

Reactie

Afwijking op grond van artikel 15 lid 1 en lid 2 van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling is alleen mogelijk indien is voldaan aan de in artikel 15 lid 3 opgenomen voorwaarden. Artikel 15 lid 3 sub a bepaalt dat het ontwerp en de maatregelen worden uitgevoerd binnen de begrenzing van het tracébesluit. Zoals is weergegeven op kaartblad 2 van de tracékaarten, is de grens van het tracébesluit ter hoogte van Tripolis dicht langs de weginfrastructuur getrokken. De A10 Zuid en het in het tracébesluit opgenomen gedeelte van de Amstelveenseweg kunnen om deze reden niet tot vier meter dichterbij Tripolis worden aangelegd.

- l. Niet duidelijk is hoe de voorziene oprit met geluidschermen er uit zal zien. Op welk peil en met welke hoogte worden de geluidschermen gerealiseerd?*

Reactie

De geluidsweringen van de A10 Zuid worden als één samenhangende familie vormgegeven, zodanig dat er een hoogwaardig, continu en voor de Zuidas karakteristiek beeld ontstaat en een goede aansluiting op de omgeving is gewaarborgd. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 5.2 van het Landschapsplan Zuidasdok.

Het geluidsscherm aan de buitenzijde van de toerit krijgt een hoogte van twee meter. Het geluidsscherm aan de buitenzijde van de parallelbaan ter hoogte van de Amstelveenseweg een hoogte van drie meter en het geluidsscherm in de tussenberm ter plekke een hoogte van vier meter. Voor de genoemde hoogten geldt dat deze worden gemeten vanaf de kantlijn van de wegverharding, wat betekent dat het geluidsscherm langs de buitenzijde van de toerit gelijk oploopt met de stijging van de toerit.

- m. Hoe is de beoordeling van Tripolis als zijnde een niet-geluidgevoelig gebouw tot stand gekomen?*

Reactie

Volgens het voor Tripolis geldende bestemmingsplan zijn in de gebouwen van Tripolis maatschappelijke functies toegestaan waarbij een aantal functies is aan te merken als geluidgevoelig. In het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is om deze reden rekening gehouden met het feitelijke huidige gebruik als kantoor en de mogelijkheid dat zich in de toekomst een geluidgevoelige functie vestigt in Tripolis.

De gebouwen zijn in het akoestische onderzoek in het kader van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer onderzocht als geluidgevoelige objecten. Waarbij wordt opgemerkt dat in het voor Tripolis geldende bestemmingsplan echter wel een bepaling is opgenomen dat achter een aantal geveldelen van de gebouwen nieuwe geluidgevoelige functies niet mogelijk zijn, tenzij een 'dove' gevel (een gevel zonder te openen delen, waarop conform de geluidswetgeving de geluidsbelasting niet getoetst hoeft te worden) of vergelijkbare geluidswerende voorziening wordt gerealiseerd. De betreffende geveldelen zijn met een stippellijn weergegeven in figuur 9 van het Akoestisch onderzoek Tracebeluit A10 Zuidasdok, Deelrapport Specifiek van maart 2016. Om deze reden is alleen ter plaatse van de geveldelen waar nieuwe geluidgevoelige functies zijn toegestaan én die niet zijn aangemerkt als 'doof uit te voeren', de geluidsbelasting berekend en getoetst of sprake is van een overschrijding van het ter plaatse geldende geluidsproductieplafond.

Daarnaast is in het onderzoek rekening gehouden met het feitelijke huidige gebruik als kantoor. De geluidsbelastingen zijn hiervoor berekend op de meest maatgevende gevels (zuidelijke gevels die op de A10 Zuid zijn georiënteerd). Door een relevante toename van de geluidsbelasting op de betreffende delen van de gevels, ook na toepassing van het geadviseerde pakket aan bron- (stille wegdekken) en schermmaatregelen, is aanvullend akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting in de panden (zie ook de beantwoording op onderdeel f van deze zienswijze).

- n. Vanwege het bijzondere gebruik als kantoorgebouw zal voldoende rekening moeten worden gehouden met een aanvaardbaar (binnen-)geluidniveau van de Tripolis-gebouwen.*

Reactie

Door een toename van de geluidsbelasting op de gevels van de Tripolis kantoorgebouwen is een aanvullend onderzoek gevelwering uitgevoerd voor de twee meest zuidelijk gelegen panden die het dichtst bij de A10 Zuid liggen. Zie voor een nadere toelichting onderdeel f van deze zienswijzebeantwoording.

- o. Berekend is dat het geluidniveau op de gevel van Tripolis zal toenemen tot 73 dB. Is daarbij rekening gehouden met de voorziene oprit?*

Reactie

Bij de berekeningen is inderdaad rekening gehouden met de toerit naar de A10 Zuid. Zie bijlage D van het Akoestisch onderzoek Tracebeluit A10 Zuidasdok, Deelrapport Specifiek (maart 2016), behorende bij het Tracébesluit waarin op figuren de ligging van de wegbronnen in de nieuwe situatie is weergegeven. De nieuwe toerit is opgenomen als geluidsbron in het akoestische rekenmodel wat ten grondslag ligt aan het onderzoek.

- p. Wat betekent het toegenomen geluidniveau voor een toekomstig ander, maar vergelijkbaar gebruik van Tripolis, zoals onderwijs?*

Reactie

Op basis van het geldende bestemmingsplan voor Tripolis zijn geluidsgevoelige functies mogelijk indien:

- de geluidsbelasting op de gevels niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, of;
- overeenkomstig bijlage 4 'Beschikking hogere waarden Wet geluidhinder' bij het bestemmingsplan een hogere waarde is vastgesteld en geen bouwaanduiding 'dove gevel' is gegeven, of;
- ter plaatse van specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' het betreffende geveldeel doof of met een vliesgevel wordt uitgevoerd.

Voor de drie kantoorgebouwen van kantorencomplex Tripolis zijn door de A10 Zuid reeds hogere waarden vastgesteld van 53 dB. Een aantal geveldelen is aangemerkt als doof of met een vliesgevel uit te voeren. De realisatie van geluidsgevoelige functies is hierdoor direct mogelijk. Een toekomstig ander gebruik zoals onderwijs

wordt dus niet op voorhand onmogelijk gemaakt. Het is immers al toegestaan door de reeds verleende hogere waarden.

Op delen van de gevels gericht naar de A10 Zuid is in het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit een relevante toename van de geluidsbelasting berekend (toename tot 10dB). Het betreft de gevels die volgens het geldende bestemmingsplan voor Tripolis bij transformatie naar geluidsgevoelige functies hoe dan ook doof moeten worden uitgevoerd of van een vliesgevel moeten worden voorzien. Ook hier wordt toekomstig ander gebruik dus niet beperkt.

- q. *Welke maatregelen zijn er mogelijk en welke maatregelen worden met betrekking tot geluid getroffen in relatie tot Tripolis?*

Reactie

Bij Tripolis worden hoofdrijbaan en parallelrijbaan van de A10 Zuid voorzien van het stille wegdektype tweelaags ZOAB (ZeerOpenAsfaltBeton). Daarnaast worden in de zijberm geluidsschermen met een hoogte van twee en drie meter geplaatst en tussen de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan een geluidsscherm met een hoogte van vier meter. Voor een overzicht van de geluidsmaatregelen wordt verwezen naar tabel 4 en figuur 3 en 4 in de samenvatting van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok, Hoofdrapport van maart 2016.

- r. *Blijft het (binnen-)geluidniveau tijdens de bouw acceptabel en hoe wordt dit bereikt?*

Reactie

Aan de aannemer van het bouwcontract worden eisen gesteld met betrekking tot de geluidsniveaus ten gevolge van de bouwactiviteiten. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- s. *Wat zijn de gevolgen voor Tripolis op het gebied van fijnstof, zowel tijdens de bouw als na realisatie? Temeer daar de tunnelmond niet ver van Tripolis is gelegen.*

Reactie

In het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) is toegelicht dat de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit bij Tripolis zeer beperkt is. Wettelijk worden deze effecten aangemerkt als 'niet in betekenende mate'. De concentraties luchtverontreinigende stoffen blijven zowel tijdens de bouwfase als in de eindsituatie beneden de wettelijke grenswaarden.

- t. *Bij hevige regenval is in de parkeergarage van Tripolis al sprake van overlast. Door de te plaatsen damwanden zal het water nog minder goed kunnen wegstromen.*

Reactie

Het maaiveld rond gebouw Tripolis ligt volgens de Algemene hoogtekaart Nederland ca. twee meter hoger dan de aangrenzende omgeving. Gelet op de gemiddelde grondwaterstanden in Amsterdam (maximaal circa 0,50 meter beneden maaiveld) ligt de grondwaterstand circa 2,50 meter beneden het maaiveld van Tripolis. Gezien de

hoogteligging van Tripolis en het in de openbare ruimte aanwezige afvoersysteem kan de in de zienswijze genoemde wateroverlast niet vanuit de openbare ruimte worden verklaard. Het plaatsen van damwanden heeft effect op de grondwaterstanden in de omgeving, maar niet zodanig dat de kans op wateroverlast bij Tripolis wordt vergroot. De grondwaterstanden worden tijdens de aanleg van het project Zuidasdok gemonitord.

- u. *Op welke wijze worden de voorgenomen drainagebuizen gerealiseerd? Staat vast dat deze de gewenste werking hebben?*

Reactie

Door het aanbrengen van keerwanden langs het dijklichaam van de A10 Zuid ontstaat ophoping van grondwater in het dijklichaam. Dit kan leiden tot hogere grondwaterstanden in het dijklichaam en tot het wegstromen van grondwater naar het laagste punt, te weten de onderdoorgangen. Om dit te voorkomen worden in het dijklichaam en in de onderdoorgangen drainagevoorzieningen aangelegd. Deze komen onder het maaiveld net op of onder het niveau van het grondwater en voeren dit af naar de dichtstbijzijnde watergang. Voor de onderdoorgang in de Amstelveenseweg is dit waarschijnlijk richting de Begraafplaats Buitenveldert en voor het dijklichaam tussen de Amstelveenseweg en de Schinkel waarschijnlijk richting De Nieuwe Meer of de Schinkel. Drainagevoorzieningen zoals een drainagetransportriool zijn een beproefde en veelgebruikte methode om grondwaterstanden te beheersen.

- v. *Door het vervallen van het fiets- en voetpad langs Tripolis zullen de gebouwen minder bereikbaar zijn. Hetzelfde geldt ook tijdens de bouw. Hoe wordt dit opgevangen?*

Reactie

Uit eerdere gesprekken met de indiener van deze zienswijze werd duidelijk dat het laten vervallen van het fiets- en voetpad aan de noordzijde van het gebouw niet bezwaarlijk is en zelfs wenselijk, gezien de negatieve effecten die deze verbinding heeft op de veiligheid van het gebouw. Dit in verband met overlast en schade door voorbijgangers. Er is daarbij aangegeven dat gezamenlijk kan worden bezien wat de consequenties zijn voor AXA en welke eventuele compenserende maatregelen kunnen worden getroffen. Dit gesprek wordt gecontinueerd. Er worden gesprekken gevoerd met stadsdeel Zuid om ervoor te zorgen dat ter compensatie van het vervallen fiets- en voetpad de verbinding van Amstelveenseweg en IJsbaanpad wordt versterkt.

- w. *Om na het vervallen van het fiets- en voetpad vandalisme te voorkomen zullen maatregelen nodig zijn.*

Reactie

De zorg voor een sociaal veilige omgeving wordt gedeeld en er wordt dan ook groot belang gehecht aan de leefbaarheid in het gebied.

- x. *Door de toename van de luchtverontreiniging tijdens en na de realisatie zal meer onderhoud aan de Tripolis-gebouwen moeten plaatsvinden.*

Reactie

Ook op het beheer en onderhoud van de omgeving wordt tijdens de bouwfase stringent toegezien. Er worden hierover onder meer eisen gesteld aan de aannemer. Zie voor meer informatie over de bouwfase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

3.4.4 Zienswijze T36 – B14

- a. *Gevreesd wordt dat het project jarenlang afbreuk zal doen aan de woon- en verblijfskwaliteit van de Zuidas.*

Reactie

De realisatie van het project Zuidasdok kent een lange looptijd. Dat wil niet zeggen dat de overlast op alle plekken lang duurt. Bovendien worden hoge eisen gesteld aan het leefbaar houden van de Zuidas. Hierover is meer te lezen in de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Het nut van Zuidasdok is twijfelachtig. Zeker nu is gekozen voor de uitgekleden variant.*

Reactie

Om de Zuidas via spoor en weg bereikbaar te houden, mede in het licht van de groei van het verkeer en het aantal reizigers, is het noodzakelijk de A10 Zuid en station Amsterdam Zuid uit te breiden. Het eveneens ondergronds brengen van metro- en treinsporen is op dit moment financieel niet haalbaar gebleken. Uitvoering van het project Zuidasdok maakt dat in de toekomst echter niet onmogelijk. Over nut en noodzaak is meer te lezen in de reactie op de zienswijzen over nut en noodzaak in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- c. *De in de stukken gemaakte kanttekening dat doorgroei naar één van de lange-termijn-alternatieven niet onmogelijk wordt lijkt op zijn minst in strijd met de ambitie om de leefomgeving duurzaam en toekomstvast te verbeteren.*

Reactie

Duurzaam en toekomstvast betekent niet dat een gebied in één keer zodanig moet worden ontwikkeld dat verdere uitbreidingen of veranderingen in de toekomst per definitie niet meer aan de orde zijn. Wel betekent het dat een ontwikkeling wordt ingezet door realisatie van een of meer projecten waarop, in figuurlijke en soms ook letterlijke zin, in de toekomst kan worden verder gebouwd. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van Zuidasdok.

- d. *Het niet te ondertunnellen deel van de Zuidas zal worden voorzien van geluidsschermen. Daarmee is sprake van nieuwe en lelijke barrières.*

Reactie

Het niet te ondertunnellen deel van de Zuidas wordt inderdaad voorzien van geluidsschermen. Om de barrière van de geluidsschermen zoveel mogelijk te beperken wordt veel aandacht besteed aan een goede inpassing en vormgeving van geluidsschermen. Zoals is beschreven in paragraaf 5.2 van het Landschapsplan Zuidasdok worden de geluidsschermen aan de buitenzijde voorzien van groen in aansluiting op de groene inrichting van grondkeringen en taluds. Dit om de barrièrewerking zoveel mogelijk te beperken. Overigens zal ter plaatse van het centrumgebied van de Zuidas, daar waar de tunnel is voorzien, vanzelfsprekend geen sprake zijn van geluidsschermen langs de snelweg.

- e. *De ruimte die door het project ontstaat wordt voor een groot deel ingevuld met infrastructurele voorzieningen. Er blijft maar weinig ruimte over voor groen en de verblijfskwaliteit zal zeker niet hoogwaardig zijn.*

Reactie

Bij de Zuidas wordt de A10 Zuid ondergronds gebracht in twee tunnels. Hierdoor ontstaat een nieuw in te richten maaiveld bovenop de tunnels. In paragraaf 5.2 van het Landschapsplan Zuidasdok is aangegeven dat samen met de aangrenzende straten en pleinen er een aaneengesloten, grotendeels autovrij gebied ontstaat. De inrichting van de openbare ruimte vertoont in vloer, inrichting en beplanting grote samenhang en biedt een aantrekkelijke verblijfskwaliteit.

De uitbreiding van de infrastructuur gaat deels ten koste van ruimte voor groen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt worden, overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. Verwezen wordt hierbij naar het hiervoor genoemde Landschapsplan. Zie voor meer informatie over groen paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- f. *De barrières tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Zuidas worden met dit project niet geslecht.*

Reactie

Een belangrijk doel van het project is om de barrière van de infrastructuur te verminderen. De A10 Zuid wordt weliswaar verbreed ten opzichte van de huidige situatie maar zal voor een deel ondergronds worden gebracht. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid in het kerngebied van de Zuidas worden verblijfsgebieden en openbare ruimte toegevoegd en de barrière door het dijklichaam verkleind. Een verdere beperking van de barrièrewerking wordt verkregen door:

- o een verbreding van de huidige stationspassage;
- o de toevoeging van een nieuwe stationspassage (de Brittenpassage);
- o het ophogen van het noordelijke metrospoor, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen;
- o een nieuwe langzaamverkeerpassage tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat.

Zoals hierboven al gesteld is het overigens financieel niet haalbaar ook metro- en treinsporen nu al ondergronds te brengen, maar maakt het project Zuidasdok dat in de toekomst niet onmogelijk.

- g. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met 'de versterking van de oost-westverbindingen'.*

Reactie

In de oost-westrichting komen er nieuwe fietsverbindingen waardoor het fietsnetwerk wordt versterkt. Hiermee worden de volgende fietsverbindingen bedoeld:

- o een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Schinkelbrug van de Amstelveensweg naar de Riekerweg;
- o een fietsverbinding aan de zuid- en westzijde van de rechtbank Amsterdam tussen de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat;
- o een verbinding aan de zuidkant van het Beatrixpark naar de Beethovenstraat.

In paragraaf 5.2 van het Landschapsplan Zuidasdok is aangegeven welke nieuwe fietsverbindingen er in het project worden gerealiseerd.

- h. Er wordt geen rekening gehouden met de verbreding van de A9 bij Amstelveen die, samen met de nog op te leveren verbrede A1-A6 van invloed zal zijn op het verkeersaanbod van de A10.*

Reactie

In de berekeningen voor het project Zuidasdok is uitgegaan van de verbreding van de A9 bij Amstelveen en de verbrede A1-A6 en ook dan blijkt dat een verbreding van de A10 Zuid noodzakelijk is. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen.

- i. Tijdens de uitvoering van Zuidasdok wordt tegelijkertijd gewerkt aan de A9. Dit zal grote verkeersproblemen opleveren, waarmee de geplande uitvoeringsduur van tien jaar zwaar onder druk zal komen te staan.*

Reactie

De impact van de gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen is nadrukkelijk onderzocht en wordt beschreven in paragraaf 7.3.1 van de Integrale rapportage wegverkeer die als Bijlage 2 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok. De gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen blijken minder ingrijpend te zijn dan het eventueel uitstellen van één van beide projecten. Dit komt enerzijds doordat de samenstelling van het verkeer op beide trajecten anders is. De betreffende wegen worden maar zeer beperkt gebruikt als alternatief voor elkaar. Anderzijds zorgt de druk van de autonome groei van het autoverkeer ervoor dat uitstel van één van beide projecten per saldo voor nog veel meer hinder zal zorgen. In de verkeersonderzoeken voor Zuidasdok is overigens ook rekening gehouden met de invloed van de verbreding van de A9 als beide projecten zijn gerealiseerd.

- j. *Het argument dat met de ondertunneling schaarse grond optimaal kan worden ingezet snijdt geen hout. Op de tunnels komen geen woningen. Een uitbreiding met 5.500 woningen is ook nu al mogelijk.*

Reactie

Op de tunnels in de A10 Zuid zijn inderdaad geen woningen voorzien. Door de aanleg van de tunnels wordt bovengronds de nodige ruimte geschapen voor het grotere station, voor voorzieningen en voor logische routes waarlangs bussen, trams, fietsers en wandelaars straks hun bestemming vinden. Daarnaast kunnen bovenop de tunnels verblijfsruimte en openbare ruimte worden gerealiseerd voor dit hoogstedelijke gebied.

- k. *De ontwikkeling van het Zuidasgebied is, mede gelet op de ontwikkelingen in de financiële sector en afname van de werkgelegenheid, kwetsbaar. Een grote bouwput zal die kwetsbaarheid alleen maar vergroten. Gezien de overlast moet worden gevreesd dat bedrijven vertrekken.*

Reactie

Er is geen aanleiding voor de veronderstelling dat de verdere ontwikkeling van de Zuidas kwetsbaar is. Maar ook los van de vermeende kwetsbaarheid van het gebied zal bij de realisatie van Zuidasdok geen sprake zijn van zodanige overlast dat het functioneren of de verdere ontwikkeling van het gebied in het geding is. De verwachting is niet dat de realisatie van Zuidasdok voor bedrijven aanleiding is om te vertrekken uit Zuidas. Door Zuidasdok worden de kwaliteiten die bedrijven doen besluiten zich op Zuidas te vestigen juist versterkt. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- l. *De onderdoorgangen blijven net zo lang en sociaal onveilig.*

Reactie

De onderdoorgangen worden door het ondergronds brengen van de A10 Zuid in een tunnel verkort van 120 tot 80 meter. Los daarvan is de sociale veiligheid binnen het

project Zuidasdok een belangrijk aandachtspunt, ook aan weerszijden van de tunnels waar onderdoorgangen langer worden omdat de A10 Zuid bovengronds wordt verbreed. In het deelrapport Sociale Veiligheid, bijlage 9 van het ProjectMER Zuidasdok is hier ook aandacht aan besteed. Hierbij worden verschillende uitgangspunten en maatregelen genoemd die de sociale veiligheid vergroten zoals voldoende en goede verlichting in de onderdoorgangen, daglichttoetreding in de onderdoorgangen door ruimte te creëren tussen de brugdekken, hoeken en nissen zoveel mogelijk vermijden en het ruim en open indelen van de passages in het station. Deze maatregelen worden opgenomen in het contract met de aannemer.

- m. *Het niet opnemen van een fietsverbinding door de openbaarvervoerterminal is een gemiste kans.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofdfietsroutes. Ook wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe fietsdoorgang tussen Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 mogelijk gemaakt. Deze zal als onderdeel van het project Zuidasdok worden gerealiseerd om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel (snelweg en spoor) verder in te perken.

- n. *Een gedwongen overstap vanuit Amstelveen draagt niet bij aan de transferdoelstellingen van een hoogwaardig vervoersknooppunt.*

Reactie

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een autonome ontwikkeling. Tot de vervanging van de huidige Amstelveenlijn is reeds eerder besloten. Er is in samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas gekozen om de huidige Amstelveenlijn (lijn 51, deels metro, deels sneltram) om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. De metrovariant (variant met een metro in plaats van een tram) is door hoge investeringskosten en beperkte dekkingsmogelijkheden in 2013 afgefallen.

In het project Zuidasdok wordt voor de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overstapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding.

- o. *De plannen zijn van voor de crisis in 2008. Herijking ten aanzien van het concept van een financieel district en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid is noodzakelijk.*

Reactie

De plannen (in 2012 is de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld) zijn niet van voor de crisis in 2008. Uitgegaan wordt van een verdere ontwikkeling van de Zuidas als gemengd gebied waar wonen, werken en voorzieningen hun plek kunnen vinden. Ten aanzien van het openbaar vervoer zal station Amsterdam Zuid niet alleen een voorziening zijn voor het gebied Zuidas, maar ook als knooppunt van openbaar vervoer functioneren. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid zijn betrokken bij de vervoersberekeningen voor zowel het openbaar vervoer, als voor autoverkeer.

- p. *Op dit moment ontbreekt het aan een vernieuwde integrale visie op het gebied Zuidas.*

Reactie

De ontwikkeling van Zuidas is altijd integraal benaderd. Dit blijkt ook uit de structuurvisie Zuidasdok. De visie op het gebied Zuidas wordt geactualiseerd. In deze visie wordt verdere richting gegeven aan de stedelijke gebiedsontwikkeling van Zuidas. Hierbij staat de ontwikkeling van een grootschalige (inter)nationale toplocatie voor werken en wonen nog steeds voorop. Begin 2016 heeft hierover inspraak plaatsgevonden en naar verwachting wordt de nieuwe Visie Zuidas in de zomer van 2016 vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam.

- q. *Een lichte verbetering van de luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnel en een verslechtering daarbuiten is een schamel resultaat voor twee miljard euro.*

Reactie

Door het project Zuidasdok te realiseren wordt niet alleen de luchtkwaliteit verbeterd maar wordt ook de bereikbaarheid voor auto en openbaar vervoer verbeterd en de barrièrewerking teruggebracht. Het in tunnels aanleggen van de A10 Zuid leidt in het centrumgebied van Zuidas niet alleen tot een verbetering van de luchtkwaliteit maar ook tot een vermindering van geluidsoverlast. Zo kan Zuidas zich ontwikkelen tot een gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

Het verbeteren van de luchtkwaliteit is onderdeel van de bredere doelstelling voor de ontwikkeling van Zuidas. Deze doelstelling staat naast het beoogde vergroten van de capaciteit van het station Amsterdam Zuid en van de A10 Zuid.

- r. *Volgens het MER leidt het project tot meer verkeersbewegingen en dus meer CO₂-uitstoot. Dat is moeilijk te rijmen met het streven naar duurzaamheid en, onder andere, een frequenter gebruik van het openbaar vervoer.*

Reactie

Een gegeven is dat het verkeersaanbod op de A10 Zuid de komende jaren blijft groeien. Zonder de realisatie van het project Zuidasdok komen de doorstroming op de A10 Zuid en de bereikbaarheid van Zuidas en de Metropoolregio Amsterdam verdergaand onder druk te staan. Het in tunnels aanleggen van de A10 Zuid in het centrumgebied van Zuidas maakt de ontwikkeling van station Amsterdam Zuid tot een volwaardige openbaarvervoerterminal mogelijk, met een belangrijke uitbreiding van de capaciteit en een verbetering van de vervoers- en overstapmogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Het project Zuidasdok faciliteert derhalve tevens een frequenter gebruik van het openbaar vervoer en draagt daarmee bij aan een duurzamere Zuidas.

- s. *Een station als compensatie van de verslechtering van de landschappelijke kwaliteit is een schrale troost.*

Reactie

De inzet van Zuidasdok is erop gericht de bereikbaarheid van de Zuidas zowel over de weg als per openbaar vervoer ook in de toekomst optimaal te houden. Dit wordt onder andere bereikt door een aanpassing van station Amsterdam Zuid, maar ook door een duurzame inpassing van de hoofdinfrastructuur gekoppeld aan een integraal Landschapsplan voor de spoor- en snelwegzone tussen Amstelscheg en Nieuwe Meer. Het station is dus geen compensatie voor wat dan ook, maar een belangrijk element ter verwezenlijking van de doelstelling van Zuidasdok. Gezien de ruimtelijke ambities van het project, onder meer terug te vinden in het Landschapsplan, is geen sprake van een verslechtering van de landschappelijke kwaliteit.

- t. *Bij de effectbeoordeling van de realisatie wordt vooral gekeken naar vervoer en effecten voor reizigers, maar niet naar de effecten voor bewoners, werknemers, scholen en bedrijven.*

Reactie

De invloed op de omgeving van het project, zowel in de eindsituatie als in de realisatiefase, op het gebied van onder meer luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid, is een zeer belangrijk deel van de onderzoeken die in het kader van voorliggende besluiten zijn uitgevoerd. In hoofdstuk 11 van het ProjectMER Zuidasdok wordt uitgebreid aangegeven wat in de realisatiefase de milieueffecten van het project zijn. Daarnaast heeft het merendeel van de als bijlagen bij het ProjectMER Zuidasdok en de besluiten gevoegde rapportages betrekking op de mogelijke effecten voor de omgeving.

- u. *De effectmeting op het doelbereik ruimtelijke kwaliteit (tabel S4) op onder meer de internationale uitstraling is een subjectieve interpretatie.*

Reactie

Het thema ruimtelijke kwaliteit kent, anders dan bijvoorbeeld een thema als geluid, geen wettelijk beleids- en toetsingskader. Daarnaast gaat het bij ruimtelijke kwaliteit om een kwalitatief milieuthema, dat anders dan geluid niet kwantitatief 'berekend'

kan worden. Het doelbereik ruimtelijke kwaliteit is daarom beschouwd vanuit meerdere invalshoeken (aspecten) en kwalitatieve criteria zoals dat in de milieueffectrapportage gebruikelijk is. De kwalitatieve beoordeling van effecten (positief, neutraal, negatief) van het project Zuidasdok is een beoordeling door experts ten opzichte van een situatie waarin geen Zuidasdokproject zou worden gerealiseerd.

- v. *De sociale veiligheid wordt tijdens de bouw negatief beïnvloed door de negatieve beleving van de passages, met name de afsluiting van de Minervapassage. Tijdens afsluiting van de Minervapassage moet men via de onoverzichtelijke en sociaal onveilige passages onder de Strawinskylaan, Parnassusweg en Beethovenstraat.*

Reactie

De bouw van het project Zuidasdok brengt inderdaad aspecten met zich mee die de sociale veiligheid niet altijd ten goede komen. Dit gegeven heeft dan ook de volle aandacht. Er wordt een uitvoeringskader met realisatie-eisen meegegeven aan de aannemer waar ook sociale veiligheid deel van uitmaakt. In deze realisatie-eisen is opgenomen dat sociaal onveilige situaties moeten worden voorkomen door het beperken van hoeken, nissen en tunnels. Tevens worden bijvoorbeeld eisen aan het verlichtingsniveau van omleidingsroutes gelijkgesteld aan het verlichtingsniveau van de huidige openbare ruimte. Ook blijven tijdens de bouw alle noord-zuidverbindingen in stand. Van een afsluiting van de Minervapassage is geen sprake.

- w. *Wat betreft sociale veiligheid worden leemtes in kennis en informatie vastgesteld.*

Reactie

Zoals in paragraaf 13.1 van het ProjectMER Zuidasdok aangegeven biedt het detailniveau waarop bepaalde aspecten zijn uitgewerkt nog niet alle informatie om een volledige beoordeling te kunnen doen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de indeling van de Minervapassage en de Brittenpassage. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt hierop doorontwikkeld. In de eisen voor de aannemer is voorgeschreven dat het station sociaal veilig wordt. De aannemer moet bij de uitwerking van het ontwerp aantonen dat dit zo is.

- x. *Er bestaan ernstige zorgen over de leefbaarheid nu deze afhankelijk is van een consortium van bouwondernemers, waarbij de aanbesteding niet transparant is voor belanghebbenden.*

Reactie

Hoewel de aannemer ruimte krijgt in het ontwerp en de uitvoering, zijn er wel strikte randvoorwaarden meegegeven, met name op het gebied van leefbaarheid. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- y. *Niet duidelijk is voor welke MER-variant wordt gekozen, terwijl er wel grote verschillen zitten in de bouwduur. Hopelijk wordt de keuze niet overgelaten aan de bouwers.*

Reactie

In het ProjectMER zijn de uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving onderzocht. De uitkomsten daarvan zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan. Met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgelegd. Het tracébesluit en het bestemmingsplan bevatten geen keuze voor een bepaalde uitvoeringsvariant. Het is echter niet zo dat de keuze voor een bepaalde uitvoeringsvariant wordt overgelaten, in de zin van zonder betrokkenheid van de opdrachtgever, aan de aannemer van het bouwcontract. De bouw wordt aanbesteed door middel van een zogenaamde concurrentiegericht dialog. Dit betekent dat de opdrachtgever en gegadigden voor het bouwcontract vertrouwelijk met elkaar in gesprek gaan. Gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het genoemde programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Inschrijvingen worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwaliteit en prijs, met als beoogd resultaat te komen tot een optimale verhouding tussen (bouw)plan, hinder en kosten. De oplossingen worden onderdeel van het bouwcontract en zijn daarmee contractuele verplichtingen voor de aannemer aan wie de realisatie van Zuidasdok wordt gegund. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- z. *De ervaring met heiwerkzaamheden leert dat de wettelijke voorschriften ruimte bieden voor een in pandig geluidniveau van 65 dB. Voor het Dok geldt hierbij een periode van minstens zes jaar, zijnde de bouwperiode van de tunnel.*

Reactie

Het Bouwbesluit 2012 vormt voor vergunningplichtige bouwactiviteiten het toetsingskader voor geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden. Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- aa. *De invloed op warmte-koudeopslag is niet in te schatten.*

Reactie

De nabij het plangebied aanwezige bronnen voor warmte-koude opslag (WKO) bevinden zich op een diepte tussen NAP -60 m en NAP -120 m. De werkzaamheden voor Zuidasdok vinden plaats tot een veel kleinere diepte van circa NAP -10 meter (tunnelbakken) en circa NAP - 25 meter (heipalen en (diep)wanden). Het maaiveld ter plaatse van de tunnels ligt ongeveer tussen NAP +0,70 meter en NAP -1,40 meter. De omvang en diepte van bemaling bij natte aanleg van de tunnels leidt niet tot een relevante grondwaterstroming uit diepere grondlagen waar de WKO-bronnen

aanwezig zijn. De omvang en diepte van bemaling tijdens de bouw is het meest aanzienlijk indien wordt gekozen voor droge aanleg van de tunnels. De bemaling kan bij deze uitvoeringsmethode leiden tot een kleine grondwaterstroming vanuit de diepere grondlagen. Warmte- en koudeopslag in de diepere grondlagen vindt echter voornamelijk plaats in de grond rondom de bronnen en niet in het grondwater. Verwacht wordt dan ook dat de effecten op het rendement van de WKO's te verwaarlozen zijn. Na het gereedkomen van de tunnels is de grondwaterhuishouding in de diepere grondlagen gelijk aan de huidige situatie. (Deelrapport Water, bijlage 11 van het projectMER Zuidasdok)

bb. Er is nog onduidelijkheid over de wijze van afwateren en het oppervlaktewater.

Reactie

De belangrijkste waterhuishoudingsmaatregelen zijn opgenomen in artikel 11 van het (ontwerp)tracébesluit en daarbij horende tabellen 7 tot en met 9. Het gaat hierbij om mitigerende en compenserende maatregelen ten aanzien van afwatering van hemelwater, oppervlaktewater, waterveiligheid en grondwater. De waterhuishoudingsmaatregelen worden in detail uitgewerkt tijdens de ontwerpfase die volgt na de huidige planuitwerkingsfase. Met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (uitvoeringsorganisatie Waternet) en het Hoogheemraadschap van Rijnland vindt afstemming plaats over de waterhuishoudingsmaatregelen. Tijdens de huidige planuitwerkingsfase gebeurt dit in de vorm van de zogenaamde 'watertoets'. De genoemde waterschappen zijn tevens het bevoegd gezag voor de watervergunningen die zijn vereist voor de realisatie van Zuidasdok en de als onderdeel daarvan te treffen waterhuishoudingsmaatregelen.

In artikel 11 lid 1 sub e van het (ontwerp)tracébesluit is opgenomen dat afwatering van wegwater in beginsel plaatsvindt in de berm, en dat waar dit niet mogelijk is, wordt voorzien in een afwateringssysteem.

Maatregelen met betrekking tot oppervlaktewater zijn vermeld in de tabellen 7 en 8 van artikel 11 van het (ontwerp)tracébesluit. De toename van verhard oppervlak en demping van water wordt gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de begrenzing van het tracébesluit gecompenseerd met extra oppervlaktewater. De locaties van het binnen de begrenzing van het tracébesluit te realiseren oppervlaktewater zijn gedeeltelijk specifiek ('Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, Waterhuishouding') en gedeeltelijk meer algemeen ('Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, Groen, Water') weergegeven op de kaarten bij het tracébesluit. Bij de realisatie van oppervlaktewater buiten de begrenzing van het tracébesluit wordt aangesloten bij projecten in de Zuidas, zoals de verbreding van de De Boelegracht, de aanleg van de Buitenveldertse gracht en de bouw van een ondergrondse waterberging in combinatie met de nieuwe fietsenstalling onder het Gustav Mahlerplein. De realisatie van dit deel van de compensatieopgave van Zuidasdok is vastgelegd in de zogenaamde waterbergingsboekhouding. (Deelrapport Water, bijlage 11 van het projectMER Zuidasdok)

cc. Onzeker is wat de gevolgen zijn voor het grondwaterpeil tijdens de bouw en welke consequenties dat kan hebben voor ruimtes beneden maaiveldniveau.

Reactie

Een eis tijdens de bouwfase en voor de eindsituatie is dat de grondwaterstand niet mag verslechteren (niet te hoog en niet te laag). De ontwerpen voor de bouw worden hierop vooraf getoetst met behulp van een grondwatermodel en de grondwaterstand wordt tijdens de bouw gemonitord. Het 'natuurlijke' grondwaterverloop kan worden bepaald aan de hand van metingen die Waternet al geruime tijd uitvoert. De meetgegevens zijn via te vinden op de website van Waternet:

<https://maps.waternet.nl/kaarten/peilbuizen.html>.

dd. *Onzeker is wat de gevolgen zullen zijn van extreme neerslag en wat de effecten van het project zijn voor de waterveiligheid.*

Reactie

Het afvoersysteem van de A10 Zuid heeft een ruime capaciteit om regenwater af te voeren. Ook worden in het maaiveld rondom het station maatregelen getroffen om te voorkomen dat regenwater door de stationsonderdoorgangen stroomt. Voor een adequaat systeem bij echt extreme buien (buien die statistisch gezien eens in vijftig jaar of minder voorkomen) zijn hiernaast maatregelen noodzakelijk buiten het plangebied Zuidasdok, zoals rond het WTC en bij de Strawinskylaan. Gemeente Amsterdam voert hiernaar momenteel onderzoek uit. Omdat de eventuele maatregelen die de gemeente Amsterdam gaat treffen en de toekomstige ontwikkeling van de kavels ten noorden van de Strawinskylaan nog niet (precies) bekend is, is dit onderwerp in het ProjectMER Zuidasdok aangemerkt als leemte in de kennis.

Bij effecten op de waterveiligheid gaat het om de waterkering langs de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid die bestaat uit een ondergronds zandlichaam (een zogenaamde verholde kering) op de plaats waar de toekomstige tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is gepland. In overleg met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en zijn uitvoeringsorganisatie Waternet is uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de waterkering te verleggen. De aanwezigheid van veel ondergrondse constructies en kabels en leidingen in Zuidas en omgeving bemoeilijkt het vinden van een goed alternatief tracé voor de waterkering. Om deze reden is gekozen voor een constructieve waterkering in de vorm van de noordelijke wand van de tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid. Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht stemt met deze oplossing in. De voorwaarden waaronder de tunnelwand de waterkerende functie kan overnemen zijn in overleg met het waterschap uitgewerkt in een startnotitie (Startnotitie en variantenstudie regionale waterkering Zuidas en Zuidasdok, 28 augustus 2014). De tunnelwand zal in overeenstemming met deze voorwaarden worden gerealiseerd, wat door het waterschap wordt getoetst als onderdeel van de beoordeling van de voor de verlegging van de waterkering benodigde watervergunning. Daarbij worden tevens eisen gesteld aan de uitvoeringsfase. De waterveiligheid is hiermee zowel in de eindsituatie als in de tijdelijke situatie geborgd.

3.4.5 Zienswijze T23 – B29

- a. *De voorgenomen realisatie van Zuidasdok is een goede zaak. Het past in het hoge ambitieniveau van de Zuidas.*

Reactie

Met het in tunnels aanleggen van de A10 Zuid ter hoogte van de Zuidas draagt het project Zuidasdok inderdaad bij aan de ambitie om de Zuidas te ontwikkelen tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Andere doelstellingen van Zuidasdok zijn het vergroten van de capaciteit van station Amsterdam Zuid en het verbeteren van de doorstroming op de A10 Zuid.

- b. *Helaas is de gespreide verkeersontsluiting van het gebied, 'de Dokstraat', opgeofferd. Nu krijgt de De Boelelaan, vooral tijdens de avondspits, enorm veel auto's te verwerken. Aan de ene kant door het ziekenhuis, aan de andere langs een woonwijk. Het centrum is dan wel schoon en stil, maar dat gaat ten koste van de flanken. Het in de Visie Zuidas 2009 omschreven verkeersriool is daarmee een feit. De verkeersstromen van en naar de stad en naar de Zuidas moeten in de plannen gebruik maken van dezelfde toegangswegen. Het zou goed zijn de onvolkomenheden onder ogen te zien en de plannen aan te passen.*

Reactie

De doorstroming van de De Boelelaan is in grote mate afhankelijk van de doorstroming op de kruispunten van de aansluitingen met de A10 Zuid. Indien het verkeer daar opstroopt slaat dit snel terug op de De Boelelaan. In terugkerend verkeersonderzoek voor de Zuidas in het algemeen zijn de capaciteiten van wegvakken en kruispunten nader onderzocht. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 verkeersonderzoek in deze Nota van Beantwoording. Overigens wordt door de gemeente Amsterdam momenteel de reconstructie van de De Boelelaan Oost voorbereid.

3.4.6 Zienswijze T96 – B6

- a. *De geclaimde economische voordelen wegen niet op tegen de maatschappelijke nadelen, extreme financiële lasten en de kapitaalvernietiging van veelal net aangelegde infrastructuur.*

Reactie

Voor Zuidasdok is voor de MIRT-verkenning in 2012 een kosten-batenanalyse (KBA) opgesteld. Doel van een KBA is om te analyseren of effecten die niet direct neerslaan in financiële opbrengsten, zoals bereikbaarheid en verbeterde luchtkwaliteit, opwegen tegen de overheidsbijdrage. Deze effecten worden daartoe zo goed mogelijk in geld uitgedrukt. In de berekeningen komen de maatschappelijke kosten en baten ongeveer gelijk uit, waarbij nog niet zijn meegenomen de nog niet in geld uitgedrukte posten voor internationaal vestigingsklimaat, robuustheid van het wegennet en effecten op natuur en milieu. Hiervan is vanuit economische optiek de bijdrage aan het internationale vestigingsklimaat het belangrijkste. Zeker bij de Zuidas is dit een belangrijke batenpost.

- b. *Van een hoogwaardig stedelijk milieu, geïntegreerd met de rest van de stad is geen sprake; Het spoor blijft als een barrière bestaan; de ruimte bovenop de tunnels blijft grotendeels onbenut en de plannen voorzien niet in een noord-zuidverbinding voor langzaam verkeer.*

Reactie

Door het ondergronds brengen van de A10 ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij een hoogwaardig stedelijk milieu. De barrière die nu het noordelijke en het zuidelijke deel van Zuidas scheidt, wordt voor een deel geslecht. De integratie met de stad wordt vergroot door een aantal maatregelen:

- verbreding van de huidige stationspassage (Minervapassage);
- toevoeging van een nieuwe stationspassage (Brittenpassage);
- toevoeging van een nieuwe langzaamverkeerpassage tussen het Beatrixpark aan de noordzijde en de Antonio Vivaldistraat aan de zuidzijde;
- verbetering van de bestaande onderdoorgangen door onder andere het noordelijke metrospoor op te hogen zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen.

Hiermee is sprake van een adequaat stelsel van noord-zuidverbindingen voor langzaam verkeer. De meerwaarde van een extra noord-zuidroute voor fietsers ter plaatse van het station zou, gezien de alternatieve routes, niet opwegen tegen de kosten en de negatieve invloed op de gebruiksmogelijkheden van de directe omgeving van het station, met name voor voetgangers.

- c. *De verbreding van de A10 zuigt auto's aan die anders (met het gereed komen van de A5) de A11 zouden nemen.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden gedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, dienen grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- d. *De ongewoon steile hellingen naar de tunnel en de bochten kunnen juist voor extra opstoppingen zorgen.*

Reactie

De hellingen voldoen aan de geldende ontwerprichtlijnen. De eventuele snelheidsterugval van (vracht)verkeer als gevolg van de hellingen is onderzocht met een simulator en blijkt verwaarloosbaar te zijn. Ook de bochten veroorzaken geen stagnatie van het verkeer.

- e. *Het doel van integratie van trein met metro en tram is deels niet realiseerbaar nu de doorgaande verbinding van lijn 51 met het centrum onmogelijk wordt. Dit betekent een aanzienlijke achteruitgang voor de bewoners van Buitenveldert en Amstelveen.*

Reactie

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een autonome ontwikkeling. Tot de vervanging van de huidige Amstelveenlijn is reeds eerder besloten. Er is in samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas gekozen om de huidige Amstelveenlijn (lijn 51, deels metro, deels sneltram) om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. De metrovariant (variant met een metro in plaats van een tram) is door hoge investeringskosten en beperkte dekkingsmogelijkheden in 2013 afgefallen.

In het project Zuidasdok wordt voor de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Arnold Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding.

Bovendien blijft de huidige tramlijn 5 rijden tussen Amstelveen Binnenhof en het centrum van Amsterdam. Daarmee behouden inwoners van Buitenveldert en het noordelijk deel van Amstelveen een doorgaande verbinding met het centrum van Amsterdam zonder overstap.

- f. *De gedwongen overstap zal een grote druk leggen op het OV-knooppunt Parnassusweg. Wat nog verergerd wordt doordat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar het Kenniskwartier ook geen doorgang vindt.*

Reactie

De overstap tussen de hoogwaardige tramverbinding met Amstelveen en de overige openbaarvervoerlijnen vindt plaats op de Arnold Schönberglaan. De tramhaltes die met Zuidasdok op de Arnold Schönberglaan worden aangelegd zorgen voor zowel trein- als metroreizigers voor een korte en comfortabele overstap. Deze overstap legt als zodanig geen extra druk op de Parnassusweg. Wel zullen meer openbaarvervoerlijnen gebruik maken van de Parnassusweg. Ook zal het voetgangersverkeer richting Kenniskwartier toenemen. In paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording wordt nader ingegaan op de oversteek van de Parnassusweg.

- g. *Er is grote onduidelijkheid over toekomstige bus- en treinverbindingen.*

Reactie

In de planuitwerkingsfase van het project Zuidasdok is gebruik gemaakt van de verwachte openbaar vervoerverbindingen in het jaar 2030. Hierbij is voor het stedelijk openbaar vervoer gebruik gemaakt van de lijnennetvisie van de Stadsregio Amsterdam die als concessieverlener hiervoor verantwoordelijk is. In deze visie ontwikkelt station Amsterdam Zuid zich tot een belangrijk knooppunt. Voor de treinverbindingen is gebruik gemaakt van de prognoses die door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, ProRail en de NS zijn opgesteld ten behoeve van de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA).

Voor het project Zuidasdok zijn beleidskeuzes voor de vervoersnetwerken vertaald in werkhypotheses. De lijnvoeringen zijn voor zo'n lange termijn bewust niet als onaantastbaar benaderd. Het is niet mogelijk de conjunctuur en andere vervoersparameters exact te voorspellen. De infrastructuur die het project Zuidasdok aanlegt maakt verschillende lijnvoeringen voor bus, tram en trein mogelijk.

- h. De verplaatsing van kabels, drainages, buizen en leidingen uit het plangebied gaat veel overlast en maatschappelijke schade opleveren in, bijvoorbeeld, de Irenebuurt.*

Reactie

Om het project Zuidasdok te kunnen bouwen is het helaas noodzakelijk kabels en leidingen te verleggen en dat gaat niet zonder enige overlast voor de omgeving. Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken worden noodzakelijke verleggingen voor het project Zuidasdok zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden in de omgeving ('werk met werk maken'). De belangrijkste kabels en leidingen zijn in 2015 reeds verlegd. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- i. Het deel van de A10 dat door de Zuidas gaat is het enige deel van de ring zonder geluidafschermdende maatregelen. Kennelijk waren geluidafschermdende maatregelen hier niet aan de orde.*

Reactie

In de huidige situatie is tweelaags ZOAB (Zeer Open Asfalt

Beton) aanwezig op de A10 Zuid (geluidsreducerend asfalt). Tevens zijn geluidsschermen aanwezig langs de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid tussen de aansluiting S108 en het knooppunt De Nieuwe Meer en ter hoogte van de Amstel en de aansluiting S109. Langs de A10 Zuid ter hoogte van Zuidas zijn in de huidige situatie inderdaad geen geluidsschermen aanwezig. Dit komt omdat langs de A10 Zuid ter hoogte van Zuidas in de bestaande situatie nog overwegend sprake is van kantoorbebouwing.

Met de ondertunneling van de A10 Zuid wordt de ruimte gecreëerd die nodig is om een hoogwaardig openbaarvervoerknooppunt met bijbehorende voorzieningen te realiseren. Daarnaast is het effect van de ondertunneling een vermindering van de geluidsbelasting op de toekomstige woningbouwlocaties. Tevens verbetert door de realisatie van de tunnels de luchtkwaliteit in het centrumgebied van de Zuidas.

- j. *De geluidssituatie en luchtkwaliteit bij de tunnelmonden, dicht bij woongebieden zoals de Irenebuurt, Beethoven, Fred Roeskestraat en het Beatrixpark, zal verslechteren.*

Reactie

Na toepassing van de in het tracébesluit Zuidasdok opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting voor bijna alle geluidsgevoelige objecten onder de geluidsbelasting die de A10 Zuid op basis van de bestaande geluidsproductieplafonds maximaal mag produceren. Bij de tunnels neemt de geluidsbelasting zelfs beduidend af ten opzichte van de huidige situatie.

In Zuidasdok worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. Ook de in deze zienswijze genoemde woongebieden profiteren hiervan. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen en leiden ter plaatse tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- k. *Varianten zoals de nulvariant, variant van den Berg, overkapping of alleen een zuidelijke tunnel, zijn niet of onvoldoende onderzocht.*

Reactie

In de verkenningsfase is een veelheid aan varianten van Zuidasdok onderzocht. De weerslag hiervan is terug te vinden in het PlanMER van 8 februari 2012. In het PlanMER zijn vanuit een veelvoud van oplossingen (varianten) uiteindelijk drie kansrijke alternatieven onderzocht. Dit onderzoek heeft geleid tot het nemen van de voorkeursbeslissing zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en het vaststellen van de Structuurvisie Zuidasdok (9 juli 2012). De Bestuursovereenkomst en de Structuurvisie zijn vervolgens de start geweest voor de verdere uitwerking in het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok. De betreffende documenten zijn onder Zuidasdok te vinden op de website www.zuidasdok.nl.

- l. De voorbereidende werkzaamheden duren inmiddels al zo'n twee jaar en zorgen nu al voor veel overlast.*

Reactie

Beperking van de overlast is een belangrijk aspect bij de realisatie van het project Zuidasdok. Niet aangegeven is in welke zin nu reeds sprake zou zijn van veel overlast. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- m. Alle verbindingen tussen Buitenveldert en Amsterdam Zuid gaan op de schop, 55 vrachtwagens per uur om de grond af te voeren, verkeerschaos, onbereikbare woonwijken, bouwherrie.*

Reactie

De uitvoering van het project Zuidasdok zal ongetwijfeld gepaard gaan met overlast. Dat betekent niet dat er een verkeerschaos ontstaat of dat er woonwijken onbereikbaar worden. De randvoorwaarden die gelden bij de uitvoering en bijvoorbeeld ook een goede communicatie naar betrokkenen dragen er zorg voor dat de overlast tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. Alle bestaande natuur in het gebied wordt vernietigd. Tienduizend bomen worden gekapt.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- o. De minimale mitigerende maatregelen zijn ontoereikend.*

Reactie

Mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen in het tracébesluit (bijvoorbeeld voor geluid, water en natuur). Deze voldoen ten minste aan de wettelijke eisen en zijn in een aantal gevallen meeromvattend dan de wettelijke norm. De maatregelen die worden genomen om de bouwhinder te beperken zijn toegelicht in de reactie over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- p. Scenario's (met betrekking tot de bouwfase) ontbreken.*

Reactie

Het is niet geheel duidelijk welke scenario's hier bedoeld worden. In het ProjectMER Zuidasdok is een aantal varianten voor de bouwwijze aangegeven. Een verdere reactie op zienswijzen over de bouwfase is weergegeven in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- q. Bedrijven op de Zuidas kunnen vanwege de hinder besluiten te vertrekken naar bijvoorbeeld Schiphol.*

Reactie

Bij de realisatie van Zuidasdok zal geen sprake zijn van zodanige overlast dat het functioneren of de verdere ontwikkeling van het gebied in het geding is. De verwachting is dan ook niet dat de realisatie van Zuidasdok voor bedrijven aanleiding is om te vertrekken van Zuidas. Door project Zuidasdok worden de kwaliteiten die bedrijven doen besluiten zich op Zuidas te vestigen juist versterkt. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- r. Als ver na 2030 het project gereed is, gaan de flanken voor vele jaren op de schop.*

Reactie

Volgens de planning bestaat de verwachting dat het project Zuidasdok gereed is in 2028. De ontwikkeling van Zuidas is reeds gaande en loopt gelijktijdig met en na de realisatie van het project Zuidasdok door. De ontwikkeling van de Zuidas is een autonoom proces dat net zoals de ontwikkeling van geheel Amsterdam doorgaat, ook na de realisatie van het project Zuidasdok. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase van Zuidasdok in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording

- s. Sinds de komst van vele ondergrondse bouwwerken in de Zuidas is in de aanliggende woonbuurten al sprake van wateroverlast. Doordat water niet meer op natuurlijke wijze kan doorstromen naar Buitenveldert zal de waterhuishouding ten noorden van de A10 blijvend worden verstoord. Dit geldt voor zowel de grondwaterstanden als voor het oppervlaktewater. Bij de plannen rond de waterhuishouding dient ten minste ook de gehele Irenebuurt te worden betrokken.*

Reactie

In het gebied ten noorden van de A10 Zuid is inderdaad een groot aantal ondergrondse constructies aanwezig, zoals de parkeergarage van het WTC, de fietsparkeergarage Zuidplein en de kelders en parkeergarages van de (voormalige) kantoren van Stibbe en Akzo en het Atrium-gebouw. Om de effecten van Zuidasdok op het grondwater te bepalen zijn relevante ondergrondse bouwwerken opgenomen in een rekenmodel waarmee de huidige en toekomstige grondwaterstanden zijn gesimuleerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige en toekomstige gegevens over de bodemsamenstelling, maaiveldhoogten en grondwaterstanden. Uit het model blijkt dat Zuidasdok door de aanleg van de tunnel geen significante verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies is het wel of niet realiseren van Zuidasdok niet (meer) bepalend voor de grondwaterstanden in de Irenebuurt. Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie ter plaatse van de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig, zowel tijdens de bouwfase als in de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.2.3 van de toelichting van het tracébesluit en naar paragraaf 7.3.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie. De gemeente Amsterdam is voornemens in de komende jaren een drainagevoorziening in de Prinses Irenestraat aan te leggen vanwege het vooralsnog komen te vervallen van de Irenegracht en de geplande herontwikkelingen van de panden in het gebied tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat. Het oppervlaktewater ten noorden van de A10 Zuid wijzigt nauwelijks door Zuidasdok. In het Beatrixpark wordt aan de zuidzijde van de meest zuidelijke waterpartij een strook van enkele meters water gedempt. Door de aanleg van een nieuwe waterpartij ten zuidoosten en ten oosten van het Convict en restaurant As wordt de totale wateroppervlakte uiteindelijk groter. Deze waterpartij is al grotendeels aangelegd. Het laatste deel; de verbinding met het overige water, volgt in het voorjaar van 2016. Het onderzoek naar de waterhuishouding bestrijkt op een aantal onderdelen een veel groter gebied dan het projectgebied van Zuidasdok en de naaste omgeving. Zo wordt voor de afvoer van neerslag gekeken naar het binnen het projectgebied aanwezige water en naar de aansluitende watergangen. Wat betreft effecten voor grondwater is het gebied tussen het Zuider Amstelkanaal en de Van Nijenrodeweg onderzocht. De Prinses Irenebuurt valt geheel binnen dit gebied. Bij de plannen rondom de waterhuishouding wordt de Prinses Irenebuurt betrokken door onder andere specifieke informatieavonden over dit onderwerp.

- t. *Het NAP-niveau in het midden van de Irenebuurt (Minervapad) is niet +0,60 m maar slechts +0.41 m. Ook de waarde van +0,70 m bij het Matthijs Vermeulenpad is onjuist.*

Reactie

De maaiveldhoogten zijn gecontroleerd aan de hand van de Algemene Hoogtekaart Nederland (www.AHN.nl). Het maaiveld in de Prinses Irenebuurt varieert tussen circa NAP +2,00 meter en circa NAP +0,30 meter. Het is juist dat de maaiveldhoogte in het midden van de Prinses Irenebuurt circa NAP +0,41 meter bedraagt. De maaiveldhoogte bij het Matthijs Vermeulenpad is circa NAP +0,93 meter ter hoogte

van de Beethovenstraat, circa NAP +0,59 meter halverwege en circa NAP +0,80 meter ter hoogte van het station. Gemiddeld is dit circa NAP +0,70 meter. Deze waarde is dan ook aangehouden. In het grondwatermodel is uitgegaan van de correcte maaiveldhoogten en de variaties daarin. Het model is bovendien geijkt met peilbuisgegevens van Waternet en op deze wijze gevalideerd.

- u. De baten van de verbeterde ruimtelijke kwaliteit worden in de kosten-batenanalyse (KBA) geschat op € 364 miljoen. Dat is exact het bedrag dat het CPB koppelde aan de variant met een volledig ondergronds station en een nieuw stadscentrum. Nu deze optie is verlaten moet dit bedrag volgens het CPB met € 240 miljoen worden verlaagd.*

Reactie

De posten in de KBA die het CPB significant lager inschat betreffen de waardering van de ruimtelijke kwaliteit. Het CPB gaat ervan uit dat de vastgoedwaarde niet stijgt in de toekomst. Dit betekent dat ongeacht de groei van het inkomen per hoofd, de waardering van ruimtelijke kwaliteit gelijk zou zijn. Deze inschatting is niet als realistisch beoordeeld. De KBA is ook getoetst door een Commissie van Deskundigen. Deze toets is ook opgenomen in de KBA. Op het punt van de ruimtelijke kwaliteit heeft de commissie aangegeven de berekening voorzichtig (conservatief) te vinden, omdat doorwerking naar het omliggende gebied maar voor een beperkte straal rond de tunnel van de A10 Zuid is meegenomen. Ook de toegepaste waardebepaling van het vastgoed vindt men een voorzichtige inschatting. Op basis hiervan is door de Commissie van deskundigen geconcludeerd dat de ruimtelijke kwaliteitsbaten zoals gehanteerd in de KBA in ieder geval niet zijn overschat.

- v. De gesuggereerde nauwkeurigheid van € 0,1 miljard, op het budget van € 1,9 miljard is onrealistisch, gezien de ervaringen uit het verleden, de hoeveelheid eisen aan de aannemer en de tijdsduur van het project.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten.

- w. Opmerkelijk is de KBA post van € 132 miljoen voor het "functie vrijmaken" van de stroken waar de tunnel van de A10 moet komen te liggen, dat wil zeggen het slopen van parkeergarages, fietsenstallingen, stationsentrees, dempen watergangen, verplaatsen van vele kilometers leidingen, buizen en kabels, afbreken van tram- en metrotunnels, grondonteigeningen, verplaatsen waterkeringen, sluiten van wegen, inrichten van bouwterreinen enzovoort. Onduidelijk is of deze kostenpost ook de noodzakelijke wederopbouw of herinrichting van deze functies omvat of dat de maatschappij hiervoor moet opdraaien.*

Reactie

De KBA-post functievrij maken omvat niet alleen de kosten voor het verwijderen van functies waar de tunnels komen te liggen, maar ook de kosten voor het verplaatsen van de functies naar een andere locatie. Voorbeelden hiervan zijn het verleggen van kabels en leidingen en de realisatie van tijdelijke en nieuwe fietsenstallingen. Het herstel van deze functies is opgenomen in het projectbudget.

- x. *In de KBA wordt de voltooiing van de gronduitgifte Zuidas voorzien in 2066. Dat is vijftig jaar later dan aangegeven in de KBA 2012. Dat betekent al die tijd overlast van grote bouwprojecten.*

Reactie

Hoewel het jaartal 2066 in dit verband niet wordt herkend, is in Zuidas inderdaad sprake van een langjarige stedelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van Zuidas is reeds gaande en zal tijdens en na de realisatie van het project Zuidasdok doorlopen. De ontwikkeling van de Zuidas is een autonoom proces dat net zoals de ontwikkeling van geheel Amsterdam doorgaat, ook na de realisatie van Zuidasdok. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording. Op de ontwikkeling van Zuidas zijn vergelijkbare kaders en wettelijke eisen van toepassing.

- y. *De gehanteerde complexe modellen en cijfers zijn voor de gemiddelde burger niet te begrijpen.*

Reactie

In de rapportages en in de toelichtingen bij het tracébesluit en het bestemmingsplan is ernaar gestreefd om de opzet, uitkomsten en conclusies ook voor niet-specialisten inzichtelijk weer te geven. Voor het kunnen maken van prognoses en berekeningen over de effecten van het project op bijvoorbeeld verkeer, geluid en luchtkwaliteit zijn helaas complexe modellen nodig. Dit is het gevolg van de vele factoren die een rol spelen bij het kunnen maken van deze prognoses en berekeningen. De gebruikte modellen zijn vooral wettelijk verankerde standaardmethoden. Om de vele informatie toegankelijk te maken voor geïnteresseerden is de brochure 'Ruimtelijke plannen in vogelvlucht' opgesteld en deze iste vinden op de website van Zuidasdok (www.zuidasdok.nl).

3.4.7 Zienswijze Vereniging Vrienden van het Beatrixpark (T122 – B7)

- a. *Omdat de sporen bovengronds op een dijk blijven liggen, zal het oorspronkelijke plan om het park uit te breiden in zuidelijke richting niet worden gerealiseerd.*

Reactie

Dit is een juiste constatering. In de verkenningsfase zijn in het PlanMER vanuit een veelvoud aan oplossingen uiteindelijk drie kansrijke alternatieven onderzocht. Dit onderzoek heeft geleid tot het nemen van de voorkeursbeslissing zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en het vaststellen van de Structuurvisie Zuidasdok (9 juli 2012). De Bestuursovereenkomst en de Structuurvisie zijn

vervolgens de start geweest voor de verdere uitwerking in het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok. Het gekozen alternatief biedt fysiek geen ruimte voor uitbreiding van het Beatrixpark in zuidelijke richting.

- b. *Maak de hellingen van het dijklichaam van het spoor zo groen mogelijk. Daar waar het kan met niet-bladverliezende heesters en bomen of andere lage-onderhoudsarme begroeiing. (geen blaadjes op de rails in de herfst).*

Reactie

In het Landschapsplan Zuidasdok (hoofdstuk 5.2) is aangegeven dat de bermen en taluds worden voorzien van begroeiing door bomen en beplanting. De bermen worden ingericht met een bloemrijk kruidenmengsel zodat er in alle jaargetijden een aantrekkelijk beeld ontstaat. In de groene bermen en taluds worden wat kleinere bomen zoals bijvoorbeeld acacia's en appelbomen geplant. De geluidsschermen in de buitenbermen wordt begroeid met planten.

Het gebied boven en naast de A10 Zuid loopt als groene corridor door de hoogstedelijke Zuidas. Het gehele Zuidasdokgebied wordt gezien als een samenhangende groene corridor tussen de ene groene scheg en de andere (Amstel en Nieuwe Meer/Amsterdamse Bos). Indirect verwijst het ook naar vroeger toen er een Zuidelijke Wandelweg bestond tussen Amstel en Schinkel.

De barrièrewerking van de infrastructuurbundel wordt verzacht door een groene aansluiting op de directe omgeving. Belangrijk is de mate waarin de overgang van infrastructuurbundel naar maaiveld aansluit op de lokale kenmerken van de aangrenzende gebieden. Bij het Beatrixpark betekent dit dat de taluds, keringen en schermen opgaan in het parkachtige karakter van de omgeving. De inrichting en het beheer van de groene corridor wordt dusdanig robuust, dat deze permanent voor een groene en hoogwaardige uitstraling zorgt.

- c. *Nu de oostelijke ingang van de tunnel circa 200 meter in westelijke richting is verschoven worden de inritten ter hoogte van het Beatrixpark gerealiseerd. Vanwege de geplande wegverbreding zullen talud en een strook van het huidige park worden aangewend om dit te realiseren. De huidige groene zoom - langzaamverkeerroute - wordt enorm versmald. Wij worden graag betrokken bij de uiteindelijke uitvoering van de nieuwe taludbeplanting. Wij gaan er van uit dat u streeft naar biodiversiteit.*

Reactie

Het klopt dat de huidige groene zoom wordt versmald door realisatie van de tunnel. De bestaande langzaamverkeersverbinding wordt echter wel verbeterd door een nieuwe verbinding met de Beethovenstraat, langs en deels op het tracé van de tunnel. Hierdoor wordt de bereikbaarheid en gebruik van de groene zoom verbeterd. Bij de vormgeving van de route is aandacht voor een goede en groene inpassing zoals aangegeven in het Landschapsplan Zuidasdok. De Hoofdgroenstructuur Amsterdam (2011) is als uitgangspunt gehanteerd bij het opstellen van het Landschapsplan Zuidasdok (opgenomen in paragraaf 2.5). Hierin wordt biodiversiteit voorgeschreven. De Vereniging Vrienden van het Beatrixpark wordt betrokken bij het inpassingsontwerp bij het Beatrixpark. Zie voor een nadere toelichting de paragraaf omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *De huidige heuvel met kunstwerk (de zogenaamde vuistheuvel) moet noch tijdens de bouw, noch in de eindsituatie, worden aangetast.*

Reactie

De huidige heuvel met kunstwerk (de zogenaamde Vuistenheuvel 'Your life is calling') valt buiten de werkgrens van de aannemer. De heuvel blijft gehandhaafd en wordt zowel tijdens de bouw als in de eindsituatie niet aangetast.

- e. *In het Beatrixpark is en wordt extra water aangelegd ter compensatie van het extra asfalt.*

Reactie

Voor het Beatrixpark is in 2013 samen met de buurt een plan gemaakt voor de herinrichting van het zuidelijk deel van het park. Bij het opstellen van het plan is toen al rekening gehouden met de totale compensatieopgave voor de projecten Zuidas en Zuidasdok tussen nu en 2030 waardoor de totale wateroppervlakte in het Beatrixpark inderdaad wordt vergroot. Inmiddels is een deel van dit water, conform plan, gerealiseerd. Het tweede deel wordt in 2016 aangelegd door een tot voor kort aan twee zijden doodlopend water te verbinden met de andere waterpartijen in het park. Deze tweezijdige verbinding leidt tot een verbetering van de doorstromingsnelheid, wat bijdraagt aan de waterkwaliteit.

- f. *In het Beatrixpark komt een (ondergrondse) bodempassage met filtersysteem aan de rand van de waterpartijen.*

Reactie

De oostelijke tunnelmond in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid wordt ter hoogte van en deels overlappend met het Beatrixpark aangelegd. Regenwater dat valt op het bovengronds gelegen gedeelte van de rijbaan ten oosten van de tunnelmond wordt via de wegberm en het aanwezige grondlichaam naar het naastgelegen oppervlaktewater geleid door een bodempassage. Met de bodempassage wordt bereikt dat regenwater vertraagd afstroomt naar het oppervlaktewater. In het regenwater aanwezige vervuiling kan in de bodempassage bezinken, wat ten goede komt aan de waterkwaliteit.

Van regenwater dat valt in de toerit van de tunnel en eventueel lekwater wordt het eerste en meest vervuilde gedeelte opgevangen en afgevoerd naar de riolering. Pas daarna wordt het hemelwater afgevoerd naar het oppervlaktewater. Dit wordt een verbeterd gescheiden hemelwatersysteem genoemd.

De toepassing van de bodempassage en het verbeterd gescheiden hemelwatersysteem is erop gericht om te voorkomen dat de kwaliteit van het oppervlaktewater in het Beatrixpark verslechtert.

- g. *De aangelegde waterpartij is een aanwinst voor het park, maar een rij fonteinen (een soort watergordijn) geeft een extra beleving, brengt het water in beweging en camoufleert het lawaai van de bouw en het tunnelmondverkeer.*

Reactie

Naast belevingswaarde en camouflage van geluid kan een positief effect van fonteinen zijn dat zuurstof wordt ingebracht in het water. De consequenties voor het beheer en onderhoud zijn mogelijk een beletsel en dienen nader te worden gezien. Er wordt over verschillende aspecten van de planuitwerking en de gedane suggesties constructief overleg gevoerd met de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark.

- h. In de toekomst zou het (gefilterde) water van het ondergrondse opvangsysteem via een overkapping over het toekomstige fiets- en voetpad langs het talud bij de tunnelmond kunnen worden geleid en als een kunstmatige waterval worden opgevangen in die grote waterberging. De pompen kunnen dan wellicht worden aangestuurd middels op de geluidsschermen geplaatste zonnecollectoren. Dit systeem werkt misschien zelfs luchtzuiverend.*

Reactie

Vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit en vanwege consequenties voor het beheer en onderhoud is niet voorzien dat het hiervoor bij onderdeel g genoemde verbeterd gescheiden hemelwatersysteem met deze of vergelijkbare voorzieningen wordt uitgevoerd.

- i. Gezien de omvang en complexiteit van het project zal er jarenlang bouwoverlast zijn.*

Reactie

Het project zal zeker overlast met zich meebrengen. Maar bedacht moet worden dat de bouwactiviteiten en daarmee ook de overlast, zich verspreiden qua tijd en plaats. Daarnaast worden duidelijke randvoorwaarden gesteld aan de uitvoering. Voor een nadere uiteenzetting hierover wordt verwezen naar de reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- j. Een deel van het park zal toch worden ingericht als werkterrein en er wordt een strook van het park ingenomen door een bouwweg.*

Reactie

Een deel van het park is naar verwachting inderdaad nodig als werkterrein voor de realisatie van project Zuidasdok. Op de kaart van het tracébesluit staat het zoekgebied aangegeven waarbinnen een werkterrein mogelijk is. Ook direct langs de wegverbreding en de tunnel zijn werkterreinen en bouwwegen nodig. Deze worden zorgvuldig ingepast. Over de wijze waarop de werkterreinen en bouwwegen worden ingepast, vindt vooraf nader overleg plaats met de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark. Suggesties van de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark worden daarbij betrokken.

- k. Dubbele bouwhekken (korven) waartussen (schoon) puin, zand en groenafval wordt gestort, ingezaaid of voorzien van snelgroeiende klimplanten, zorgen voor een groene muur. Waar minder ruimte is kan een tijdelijke muur worden geplaatst die wordt*

beschilderd door kunstenaars. Gebruik de stammen van de gevelde bomen als palissaden.

Reactie

De aannemer moet zijn bouwhekken afstemmen op de omgeving. In het Beatrixpark komen bijvoorbeeld andere hekken dan in het stationsgebied.

- l. Blijf gedurende de gehele loop van het project communiceren over het verloop.*

Reactie

Uiteraard wordt de omgeving zorgvuldig geïnformeerd over de bouwwerkzaamheden en de te verwachten hinder daarvan. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- m. Wanneer alle werkzaamheden zijn afgerond zal sprake zijn van een eindsituatie waarbij de noordoostelijke tunnelmond nog steeds geluidhinder en luchtvervuiling zal geven.*

Reactie

Na toepassing van de in het tracébesluit Zuidasdok opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting voor bijna alle geluidsgevoelige objecten onder de geluidsbelasting die de A10 Zuid op basis van de bestaande geluidsproductieplafonds maximaal mag produceren. Ook bij het Beatrixpark is dat het geval. Bij de tunnels neemt de geluidsbelasting zelfs beduidend af ten opzichte van de huidige situatie. In Zuidas worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen ingebracht dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen en leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de

afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- n. Bij de tunneldaken zal een filterinstallatie moeten worden geplaatst en wellicht nog andere nutsgebouwen die vaak zeer detoneren in een groene omgeving. Door deze te voorzien van sedumdaken, groene gevelbekleding, of anders een begroeid hekwerk of een kunstwerk wordt dit voorkomen,*

Reactie

In het Landschapsplan Zuidasdok (hoofdstuk 5.3) is aangegeven dat de daken van de tunnelmonden groen ingepast worden met gras/sedumvegetatie.

- o. De gehele strook bij de tunnelmonden zal moeten voldoen aan de geldende Europese regelgeving.*

Reactie

De realisatie van Zuidasdok waaronder de delen nabij de tunnelmonden moet voldoen aan zowel Europese als nationale regelgeving. De belangrijkste wettelijke kaders zijn beschreven in de verschillende onderzoeksrapportages ten behoeve van tracébesluit en bestemmingsplan en het ProjectMER.

- p. Het oudste deel van het Beatrixpark is een gemeentelijk monument. Uitgangspunt zou moeten zijn dat dit deel wordt gevrijwaard van bouwverkeer.*

Reactie

Door het oudste deel van het park is bouwverkeer vanuit het project Zuidasdok niet aan de orde.

- q. Gezien de extra overlast van de langdurige bouwactiviteiten zou het aantal grootschalige evenementen in de buitenruimte moeten worden beperkt.*

Reactie

Bij de beoordeling van aanvragen van een evenementenvergunning worden alle relevante aspecten afgewogen. Daarbij horen ook de omstandigheden waaronder het evenement plaatsvindt. De dan te doorlopen vergunningprocedure biedt de burger de ruimte om zijn of haar mening over de gemaakte afweging naar voren te brengen.

- r. Verwezen wordt naar een inspraakreactie in de raadscommissie d.d. 23 maart 2011 waarbij, naast enkele hierboven aangehaalde punten, gesteld wordt dat in de destijds bekende plannen nauwelijks aandacht wordt besteed aan het inpassen van bouwwerkzaamheden in de omgeving.*

Reactie

De bouwwerkzaamheden worden zorgvuldig ingepast in de omgeving. Over de wijze waarop de werkterreinen en bouwwegen worden ingepast, vindt vooraf nader overleg plaats met de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark. Suggesties van de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark worden daarbij betrokken. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- s. *Verwezen wordt naar de hiervoor genoemde inspraakreactie, waarin tevens wordt gesteld dat in het beoordelingskader voor de plan-mer de paragraaf over de aanlegfase bijzonder summier is.*

Reactie

Het PlanMER Zuidasdok is opgesteld ten behoeve van de Structuurvisie Zuidasdok. Daarbij stond de afweging van verschillende alternatieven centraal. In dat licht zijn ook de milieueffecten in de bouwfase per alternatief in beeld gebracht. Mede op grond hiervan is een voorkeursalternatief gekozen. Tijdens de huidige planuitwerkingsfase is dit voorkeursalternatief uitgewerkt in een tracébesluit en een bestemmingsplan. Daarbij is de bouwfase met een grotere diepgang, passend bij deze fase, onderzocht.

- t. *Verwezen wordt naar de hiervoor genoemde inspraakreactie, waarin tevens wordt gesteld dat rekening moet worden gehouden met een worstcasescenario, waarbij de werkzaamheden drastisch uitlopen.*

Reactie

De onderzoeken en rapportages die betrekking hebben op de bouwfase gaan uit van realistische uitgangspunten, onder meer gebaseerd op de randvoorwaarden die gelden voor de uitvoering van het project. Het is niet realistisch om onderzoeken te baseren op een worstcasescenario waarbij werkzaamheden drastisch uitlopen. Daar is ook geen aanleiding voor, gezien de degelijke voorbereiding van het project.

- u. *Verwezen wordt naar een brief van de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark d.d. maart 2015, waarin, naast enkele hierboven aangehaalde punten, gesteld wordt dat de kwaliteit van het oppervlaktewater onder druk zal komen te staan.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen e, f, g en h van de zienswijze.

- v. *Verwezen wordt naar de onder punt u. genoemde brief, waarin wordt gesteld dat gemeente, provincie en rijk zouden moeten proberen een snellere oplevering te realiseren door bijvoorbeeld een bonusregeling, werken in ploegendiensten of 24 uur per dag en zeven dagen per week te werken, waarbij het personeel tijdelijk op locatie wordt gehuisvest.*

Reactie

Tijdens de bouwfase moet het project Zuidasdok voldoen aan de eisen ten aanzien van geluidsniveaus van bouw- en sloopwerkzaamheden van het Bouwbesluit 2012. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur plaatsvinden. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden is het mogelijk nodig om ook 's nachts te werken. Het bevoegd gezag kan hiervoor ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stille technieken. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden is hiermee zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- w. *Verwezen wordt naar de onder punt u genoemde brief, waarin wordt gesteld dat, gezien de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, de organisatie van het bouwconsortium zich zou kunnen vestigen op een werkterrein bij de noordelijke ingang van de tunnel, vlakbij de vuistenheuvel in het Beatrixpark in een aantal (gestapelde) bouwketen, eventueel op palen, die de uitstraling hebben van een laag kantoorgebouw. Zo mogelijk met zonnecollectoren. Dit levert een goed overzicht op over het gehele bouwterrein en eventuele opstoppen op de A10 en het trein- en metroverkeer. Akzo en Stibbe zullen hier minder bezwaar tegen hebben dan tegen een bouwterrein waar materialen worden opgeslagen. Werknemers kunnen hierbij hun auto parkeren bij de RAI of wellicht onder de kantoren van Akzo en Stibbe. De omgeving heeft aantrekkelijke kanten zoals de aanwezigheid van de Zuidas, hotels, park en winkels. Het zou zelfs een publiekstrekker kunnen worden met extra bouwketen op de bovenste laag, rondleidingen en andere evenementen.*

Reactie

Er wordt over verschillende aspecten van de planuitwerking en de gedane suggesties constructief overleg gevoerd met de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- x. *Bij de zienswijze is de reactie d.d. 16 april 2012 gevoegd van de Vereniging Vrienden van het Beatrixpark op het ontwerp van de Structuurvisie Zuidasdok en het daarbij behorende milieueffectrapport.*

Reactie

Verwezen wordt naar de Nota van Beantwoording die hoort bij de vaststelling van de Structuurvisie Zuidasdok. Hierin is een reactie opgenomen op de destijds ingediende zienswijze.

- y. *Bij de noordoostelijke tunnelmond komt ook nog een ondergronds waterbassin voor opvang oppervlaktewater.*

Reactie

Bij deze beantwoording is ervan uitgegaan dat de bak wordt bedoeld die het eerste regenwater opvangt dat van de helling van de tunnel stroomt. Dit water wordt afgevoerd naar het vuilwaterriool. Het is onderdeel van het zogenaamde verbeterd gescheiden stelsel en dient om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording in onderdeel f van deze zienswijze.

- z. *Het verkeer zal bij verkeershinder zich een weg gaan zoeken door de woonwijken om files te omzeilen.*

Reactie

Het project Zuidasdok zal, zo blijkt uit de verkeersonderzoeken, geen files op het stedelijk wegennet veroorzaken. Tijdens de bouwfase is wel sprake van een omvangrijke toename van het vrachtverkeer. Maar deze toename is niet gedurende de gehele bouwfase aan de orde en ook niet op alle wegen tegelijk. Na realisatie van het Zuidasdok zal een deel van het verkeer dat nu nog gebruik maakt van het stedelijk wegennet zich verplaatsen naar de verbrede A10. Dit effect opgeteld bij het extra verkeer dat van de A10 op het stedelijk wegennet komt heeft als resultaat dat Zuidasdok slechts een beperkte toename van het stedelijk verkeer veroorzaakt.

3.4.8 Zienswijze T95 - B9

- a. *Het is verontrustend dat tijdens de informatieavond op iedere vraag werd geantwoord: 'Hier wordt nog onderzoek naar verricht' of erger nog 'dit wordt als eis meegegeven aan de aannemer'. Dit is een te groot risico.*

Reactie

Voor een groot infrastructureel project is veel onderzoek nodig en die onderzoeken verschillen per fase. De informatieavonden vonden plaats voor de afronding van verschillende onderzoeken. Inmiddels zijn deze onderzoeken afgerond en de resultaten zijn verwerkt in de plandocumenten.

Het meegeven van eisen aan de aannemer draagt juist bij aan het welslagen van het project. Zie hierover ook de paragrafen 2.2 en 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Het overstapperron komt in de Arnold Schönberglaan te liggen tussen de hoogbouw van Vinoly en Atrium en daarmee in de schaduw en in het windvalgebied van deze hoogbouw.*

Reactie

Door de hoogbouw in de Zuidas is schaduwwerking en windval in de openbare ruimte niet te voorkomen. Deze zijn in de gegeven situatie echter acceptabel. Waar nodig worden maatregelen getroffen in het gebied om hinder van windval door de hoogbouw te voorkomen. Naar de invloed van wind is onderzoek gedaan en hieruit is gebleken dat het windscherm op de hoek van het WTC noodzakelijk is. Om deze

reden wordt voorzien in dit scherm. Ook door het planten van bomen vermindert de windhinder in de Schönberglaan.

- c. *Het project betekent niet dat sprake is van een betere afwikkeling van het hoofdwegennet naar het stedelijk wegennet. Met name in de ochtendspits is dit een groot probleem.*

Reactie

Met de verbeteringen aan het wegennet die Zuidasdok bewerkstelligt worden de knelpunten ter plaatse van Zuidas opgelost en voorkomen. In paragraaf 2.6 over het Verkeersonderzoek van deze Nota van Beantwoording is uiteengezet op welke wijze Zuidasdok leidt tot een goede verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en stedelijk wegennet.

- d. *De geluidhinder ter plaatse van de flatgebouwen langs het Beatrixpark en in het Beatrixpark zelf zal niet verbeteren.*

Reactie

De geluidsbelasting wordt ter plaatse van de flatgebouwen langs het Beatrixpark en in het Beatrixpark zelf met toepassing van de geluidsmaatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen beperkt tot de geluidsbelasting die nu ook reeds is toegestaan. De geluidsbelasting verbetert dus niet overal maar neemt ter hoogte van het Beatrixpark ook niet meer toe dan dat nu is toegestaan. Langs grote delen van de A10 Zuid is overigens sprake van een relevante afname van de geluidsbelasting, met name ter plaatse van de tunnels.

- e. *Onduidelijk is of met het NSL altijd aan de Europese norm wordt voldaan.*

Reactie

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft als doelen het zodanig verbeteren van de luchtkwaliteit dat aan de Europese grenswaarden wordt voldaan en het bieden van ruimte voor ruimtelijke projecten en faciliteren van de onderbouwing daarvan voor luchtkwaliteit. Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse Monitoring. Met deze monitoring van het NSL wordt onder meer bewaakt dat tijdig aan de Europese grenswaarden wordt voldaan. Indien projecten alsnog leiden tot (dreigende) overschrijdingen van grenswaarden, dan is de monitoringssystematiek erop gericht om met aanvullende maatregelen deze (dreigende) overschrijding op te heffen.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- f. *De waterkering gaat veranderen van plaats en materiaal zonder zich te hebben bewezen als veilig.*

Reactie

In de huidige situatie bestaat de waterkering uit een ondergronds zandlichaam (een zogenaamde verholten kering) langs de A10 Zuid, op de plaats waar de toekomstige tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is gepland. In overleg met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en zijn uitvoeringsorganisatie Waternet is uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de waterkering te verleggen. De aanwezigheid van veel ondergrondse constructies en kabels en leidingen in Zuidas en omgeving, bemoeilijkt het vinden van een goed alternatief tracé voor de waterkering. Om deze reden is gekozen voor een constructieve waterkering in de vorm van de noordelijke wand van de tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid. De voorwaarden waaronder de tunnelwand de waterkerende functie kan overnemen zijn in overleg met het waterschap uitgewerkt in een startnotitie (Startnotitie en Variantenstudie regionale waterkering Zuidas en Zuidasdok, 28 augustus 2014). De tunnelwand wordt in overeenstemming met deze voorwaarden gerealiseerd, wat door het waterschap wordt getoetst als onderdeel van de beoordeling van de voor de verlegging van de waterkering benodigde watervergunning. Daarbij worden tevens eisen gesteld aan de uitvoeringsfase. De waterveiligheid is hiermee zowel in de eindsituatie als in de tijdelijke situatie geborgd. Overigens is het niet voor het eerst dat een waterkering wordt geïntegreerd in een tunnelconstructie. Bijvoorbeeld bij de Coentunnel is op deze manier een veilige waterkering gerealiseerd.

- g. *Hoe kan het dat de in het ontwerpbestemmingsplan Beethoven opgenomen eisen ter plaatse van de waterkering (o.a. plaatselijk geen bebouwing toegestaan) schijnbaar zo snel veranderen?*

Reactie

De ontwikkeling van Beethoven ligt voor op de ontwikkeling van het project Zuidasdok. In het bestemmingsplan Beethoven is rekening gehouden met de huidige waterkering. Bekend is dat de waterkering met de aanleg van het project Zuidasdok een andere vorm krijgt en dat andere eisen gaan gelden voor de afstand tot (ondergrondse) bebouwing. Zolang de waterkering in zijn huidige vorm functioneert zijn de huidige eisen echter leidend. Wel is beoordeeld hoe de nieuwe waterkering zich verhoudt tot de geplande ontwikkelingen in Beethoven. Hieruit is gebleken dat ook in de toekomstige situatie aan de eisen kan worden voldaan.

- h. Graag uitleg over de tegenspraak tussen de uitspraak van minister Schulz in de tweede kamer (d.d. 12 februari 2015) dat Zuidasdok onderdeel uitmaakt van het basisnet gevaarlijke stoffen en het ontwerpdocument dat aangeeft dat het een categorie C tunnel zal worden, het geen inhoudt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen, met name LPG, er niet doorheen mag.*

Reactie

In het op 1 april 2015 inwerking getreden Basisnet is de A10 Zuid zonder beperking voor vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen. De risicoplafonds zijn gebaseerd op de huidige situatie zonder tunnels in de A10 Zuid. Totdat de tunnels worden opengesteld, blijft vervoer van LPG op de A10 Zuid toegestaan en kan dit groeien binnen de risicoplafonds. De wettelijke verankering van de tunnelcategorie vindt plaats door wijziging van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG-regeling) op het moment dat de tunnels worden opengesteld. De tunnelcategorie wordt dan tevens opgenomen in het Basisnet door deze toe te voegen aan de als Bijlage 1 bij de Regeling basisnet behorende tabel waarin het Basisnet wordt beschreven.

- i. Vriendelijk verzoek om voor het slaan van de damwand van Schinkel tot RAI de meest lawaaiarme methode te gebruiken.*

Reactie

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen en die zijn vooral sterk bij het inbrengen van funderingspalen, dam- en diepwanden. De geluids- en trillingshinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd. Het Bouwbesluit 2012 vormt voor vergunningplichte bouwactiviteiten het toetsingskader voor geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden en bevat tevens voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- j. Ook graag geluidarme pompen gebruiken om het water weg te pompen*

Reactie

In de eisen richting de aannemer wordt onder andere het geluidsniveau van de pompen meegenomen. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- k. Er kan pas sprake zijn van het beoordelen van het bestemmingsplan als de eisen door de aannemer in een Zuidasdok-ontwerp zijn omgezet. Reden om ook het aannemersplan ter inzage te leggen.*

Reactie

Met het bestemmingsplan (evenals het tracébesluit) worden ruimtelijke keuzen voor het project Zuidasdok vastgelegd. De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan. Daartoe is de uitvoerbaarheid

onderzocht in met name het ProjectMER. Hiervoor is het niet noodzakelijk dat de wijze van uitvoering tot in detail bekend is. Zie hierover ook paragraaf 2.4 over de bouwfase van deze Nota van Beantwoording.

3.4.9 Aanvullende zienwijze T95 - B9 (ontvangen op 19 juni 2015)

- l. *De buurt verlangt een grondwateronderzoek omdat voorzien wordt dat na het plaatsen van de tunnelbuis de afvoer van regenwater bij pieken niet langer vertraagd gaat worden door het ontbreken van de aarden grondlagen. (ontwerpbestemmingsplan RAI, pag. 96)*

Reactie

Het proces waarbij regenwater in de grond dringt en daar grondwater wordt, gaat vrij langzaam. Bij hevige piekbuien zal het overgrote deel van het water niet in de bodem wegzakken, maar wegstromen via het hemelwaterriool of over de straat. De aanleg van de tunnels leidt niet tot wijzigingen van het hemelwaterriool of de straten in de Prinses Irenebuurt.

De zorgen over het grondwaterpeil in de Prinses Irenebuurt zijn bekend en nadrukkelijk onderzocht. Om de effecten van het project Zuidasdok op het grondwater te bepalen zijn relevante ondergrondse bouwwerken opgenomen in een rekenmodel waarmee de huidige en toekomstige grondwaterstanden zijn gesimuleerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige en de toekomstige gegevens over de bodemsamenstelling, maaiveldhoogten en grondwaterstanden. Uit het model blijkt dat voor het project Zuidasdok door de aanleg van de tunnel geen significante verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies is het wel of niet realiseren van het project Zuidasdok niet (meer) bepalend voor de grondwaterstanden in de Prinses Irenebuurt. Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie in de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig tijdens zowel de bouwfase als de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.2.3. van de toelichting van het tracébesluit en naar paragraaf 7.3.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie.

- m. *De expertise van Waternet inschakelen bij de monitoring van het grondwater, nu dit aan de aannemer wordt opgedragen.*

Reactie

De grondwaterstand in het plangebied Zuidasdok en omgeving wordt door Waternet al geruime tijd gemonitord. De meetgegevens zijn te vinden op de site van Waternet (<https://maps.waternet.nl/kaarten/peilbuizen.html>). Deze monitoring wordt gedurende en na afloop van de realisatie van het project Zuidasdok voortgezet door Waternet.

Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag

leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. Onderzoek naar de aanleg van een grootschalige drainagetransportriolering voor de Prinses Irenebuurt om de veranderingen in de grondwaterstand te neutraliseren, wijst op veranderingen in de grondwaterstand. De buurt verzoekt om inzage.*

Reactie

Het initiatief voor het drainagetransportriool ligt bij de gemeente Amsterdam en Waternet. Aanleiding daarvoor is het voornemen om de strook tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat te ontwikkelen. Bij deze mogelijke ontwikkelingen horen naar verwachting ondergrondse constructies (zoals parkeerkelders) die ervoor zorgen dat het grondwater minder makkelijk naar het zuiden kan wegstromen. Om ophoping van het grondwater in de Irenestraat te voorkomen, moet in de Prinses Irenestraat een maatregel worden getroffen. Dit kan in de vorm van een gracht, zoals eerder werd gedacht, of bijvoorbeeld in de vorm van een drainagetransportriool.

Het voordeel van deze voorziening (gracht of drainagetransportriool) is dat daarmee een scheiding wordt gerealiseerd tussen het grondwater aan de noordzijde van de Prinses Irenestraat en het grondwater aan de zuidzijde van de Prinses Irenestraat. Grondwater dat vanuit de Prinses Irenebuurt naar het zuiden stroomt, wordt afgevoerd via de gracht of het drainagetransportriool. Als zich, tegen de verwachting in, grondwater zou ophopen tegen de noordelijke tunnel, leidt dit niet tot hogere grondwaterstanden in de Prinses Irenebuurt omdat dit grondwater ook wordt afgevoerd via de gracht of het drainagetransportriool.

- o. Er zouden (gesteld tijdens de Informatieavond Zuidasdok en Water d.d. 7 april 2015) geen gevolgen zijn voor het grondwaterpeil in het Beatrixpark als het water snel genoeg het park uitstroomt richting het Zuideramstelkanaal. Helaas is de grondwaterstroom van noordoost naar zuidwest (ontwerpbestemmingsplan RAI, pag. 99). Eventuele schade aan de beplanting in het park en in de Prinses Irenebuurt zal gecompenseerd moeten worden uit het Groeifonds Groen.*

Reactie

De stromingsrichting van het oppervlaktewater is in dit gebied anders dan de stromingsrichting van het grondwater. Het grondwaterpeil wordt ook niet bepaald door de stromingsrichting van het grondwater, maar door het waterpeil van het oppervlaktewater. In het Beatrixpark zijn vele wateroppervlakten. Zolang het waterpeil in deze wateroppervlakten gelijk blijft, blijft ook de grondwaterstand gelijk. Het oppervlaktewater in het park staat in rechtstreekse verbinding met het Zuideramstelkanaal. Dat verandert niet door de aanleg van Zuidasdok. Daarom zijn er geen gevolgen voor het grondwaterpeil in het Beatrixpark.

- p. Tijdens voornoemde informatieavond is gesteld dat de aannemer aan de hand van vooropnames aansprakelijk is voor de schade en direct herstel hiervan. De gemeente moet samen met de aannemer aansprakelijk zijn, omdat er ook na beëindiging van de aanleg van het dok nog schade aan de houten funderingen kan optreden. Vooropnames moeten op verzoek beschikbaar worden gesteld, met het Zuideramstelkanaal als grens.*

Reactie

Uitgangspunt is dat de opdrachtgever (Rijkswaterstaat) aansprakelijk is voor schade aan de omgeving. De aannemer zal voor de panden binnen het beïnvloedingsgebied van de bouwwerkzaamheden bouwkundige opnamen doen. Deze kunnen door de betreffende pandeigenaren worden ingezien.

3.4.10 Zienswijze T98 – B11

- a. De moderne wijze van verbeelden en benoemen van bestemmingen leidt tot een grote mate van onduidelijkheid. Onder de bestemming 'Gemengd' worden zoveel bestemmingen aangegeven dat bijna het gehele alfabet is gebruikt.*

Reactie

Het voorziene stationsgebouw (en de onbebouwde ruimte daaromheen) is een samenstel van verschillende functies. Deze functies zijn als zodanig opgenomen in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens is bezien in hoeverre aan deze toegestane functies grenzen moeten worden gesteld voor wat met name bouwregels, vloeroppervlak en nadere locatieaanduiding betreft. Dit in het licht van de vraag in hoeverre nadere regels nodig zijn om een conflict met andere ruimtelijke belangen (van omliggende functies) te voorkomen. Resultaat hiervan is een gemengde bestemming ter plaatse van het stationsgebouw, waarbij de gewenste diversiteit aan functies en flexibiliteit alleen daar is ingeperkt waar dit nodig is ter bescherming van andere ruimtelijke belangen.

- b. Onder de bestemming 'Groen' wordt van alles verstaan wat niet groen is en mag het oppervlak voor 60% worden verhard. In de gegeven situatie zou een inrichtingsplan moeten worden opgesteld.*

Reactie

De ruimtelijke randvoorwaarden zijn met dit bestemmingsplan zodanig vastgelegd dat enerzijds geen onaanvaardbare ontwikkelingen worden toegestaan en het bestemmingsplan anderzijds voldoende flexibiliteit kent. De toegestane functies zijn in dat verband, daar waar nodig, beperkt in toegestane omvang, zowel qua volume als qua vloeroppervlak. Dit geldt ook voor de groenbestemmingen. Hiermee is sprake van een volwaardige regeling, waarbij geen behoefte bestaat aan een extra plandocument zoals een inrichtingsplan. Het Landschapsplan Zuidasdok bevat een beschrijving van de beoogde inpassing van Zuidasdok, waaronder bomen en beplantingen. De beoogde groene uitstraling van de betreffende gronden kan ook worden bereikt met een voor groengebieden relatief hoog percentage verharding. Het groene karakter van deze gronden doet recht aan de bestemming 'Groen'.

Naar aanleiding van deze zienswijze is bekeken of een nadere inperking van de maximale verharding binnen de bestemming Groen op zijn plaats is. Uitkomst is dat in het bestemmingsplan binnen de bestemming Groen 2 (de zuidoostelijke uitloper) het maximumpercentage verharding is teruggebracht van 60% naar 40% omdat daarmee de voorziene invulling mogelijk blijft. In de andere groenbestemmingen is de 60% ongewijzigd omdat de voorziene invulling dat noodzakelijk maakt en omdat geen sprake is van een onwenselijke of onaanvaardbare situatie.

- c. *Om niet te begrijpen redenen is de Minerva-as, die altijd als Hoofdnet Fiets doorlopend tot in Buitenveldert in het Structuurplan stond, in de laatste versie daar uit gehaald, met de mooie brug van niets naar nergens bij de De Boelelaan als droevig restant. Het verzoek is om een fietsonderdoorgang bij of aan de Minervapassage toe te voegen.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofdfietsroutes. Ook wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe fietsdoorgang tussen Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 mogelijk gemaakt. Deze zal als onderdeel van het project Zuidasdok worden gerealiseerd om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel (snelweg en spoor) verder in te perken.

- d. *Zonder een fietsverbinding bij de Minervapassage wordt de barrièrewerking niet opgeheven. Het is niet te begrijpen dat in Hilversum wel een fietstunnel onder het spoor mogelijk is en dat deze bij de Zuidas om vooral financiële redenen wordt afgewezen. Een fietsverbinding bij de Minervapassage kan zorgen voor meer spreiding van de stallingzoekende fietsers en het algemene noord-zuidfietsverkeer. Een fietsverbinding bij de Minervapassage kan aanmerkelijk bijdragen aan de sociale veiligheid rond en station en in de Zuidas zelf, waar het 's avonds en in de weekenden uitgestorven is.*

Reactie

Financiële redenen liggen niet ten grondslag aan het niet realiseren van deze fietsverbinding. Het is qua verkeersafwikkeling niet wenselijk om op deze plek over het Zuidplein en Gustav Mahlerplein, door een drukke voetgangerspassage met daarbij de voorziene tramlijnen, een fietsverbinding te maken, die bovendien niet aansluit op het omliggende fietsnetwerk. Het eventuele voordeel voor de sociale veiligheid wordt hierdoor tenietgedaan.

Het voorbeeld Hilversum is in relatie tot dit geval niet representatief omdat de situatie niet vergelijkbaar is. Een betere vergelijking kan worden gemaakt met Amsterdam Centraal of bijvoorbeeld Rotterdam Centraal. Ook hier wordt er niet door de hoofdpassages gefietst in verband met de drukke afwikkeling van reizigersverkeer te voet.

- e. *Erg veel wordt aan de aannemer overgelaten.*

Reactie

Aan de aannemer worden eisen en randvoorwaarden meegegeven. Voor een deel zijn deze vastgelegd in het tracébesluit en bestemmingsplan, voor een deel gaat het om voorwaarden die bij de aanbesteding aan de orde zijn. De plannen van de aannemer zullen daaraan worden getoetst. Met deze randvoorwaarden wordt geborgd dat sprake zal zijn van de gewenste kwaliteit, zowel voor wat het bouwproces betreft alsook het eindresultaat.

- f. *In het ontwerpbestemmingsplan staan bepalingen onder 'Algemene bouwregels' die het mogelijk maken in het gehele plangebied allerlei tijdelijke zaken te plaatsen, gedurende meer dan tien jaar. Met als gevolg ongewenste omwegen, vooral voor fietsers.*

Reactie

De betreffende regeling is de doorvertaling van de regeling voor bouwterreinen zoals deze in het tracébesluit is opgenomen. Het is wettelijk verplicht om een tracébesluit om te zetten in een bestemmingsplanregeling. In paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording (over de bouwfase) wordt uiteengezet op welke wijze de hinder, waaronder ook begrepen eventuele omleidingen voor fietsers, tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt.

- g. *(Vermeend) noodzakelijk 's nachts werken moet worden voorkomen, dan wel worden gecompenseerd in de vorm van een hotelovernachting elders.*

Reactie

Tijdens de bouwfase dient te worden voldaan aan de eisen ten aanzien van geluidsniveaus van bouw- en sloopwerkzaamheden van het Bouwbesluit 2012. Een aanvullende eis voor de aannemer van het bouwcontract is dat deze eisen ook dienen te worden toegepast bij niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur plaatsvinden. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden is het mogelijk nodig om ook 's nachts te werken. Het bevoegd gezag kan hiervoor ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stille technieken. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden is hiermee zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- h. *Eén loket met een telefoon die ook in de nacht overgaat en antwoord geeft is wenselijk.*

Reactie

Er wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor Zuidasdok, maar ook voor alle andere bouwprojecten op de Zuidas. Hiernaast is de aannemer 24 uur per dag bereikbaar voor het melden van calamiteiten.

3.4.11 Zienswijze Bewonersplatform Zuidas (T97 – B13)

- a. *Het verdient aanbeveling als de overheid meer regie over grote projecten zoals Zuidasdok gaat voeren, met name ook met betrekking tot de bouwfase. Erg veel verantwoordelijkheid komt bij de aannemer te liggen, al blijft de overheid natuurlijk eindverantwoordelijk.*

Reactie

Uiteraard voert de overheid de regie op grote projecten en de plannen van de aannemer worden altijd getoetst. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Een niet-openbare Brittenpassage is in strijd met het beleid de barrières tussen Buitenveldert en Amsterdam Zuid te verminderen. Met een niet-openbare Brittenpassage zijn de winkels aldaar niet zonder OV-chipkaart bereikbaar.*

Reactie

De Brittenpassage voldoet niet aan de eisen die worden gesteld aan een passage zonder poortjes aan beide zijden. Er is fysiek onvoldoende ruimte in de Brittenpassage om het reisdomein en interwijkverkeer te scheiden (zoals in de Minervapassage wel gebeurt). Een dergelijke passage moet breder zijn en hiervoor is onvoldoende budget beschikbaar. Alternatieve verbindingen zijn de Minervapassage en de Parnassusweg. Op dit moment kan met een OV-chip overigens wel door de Brittenpassage worden gelopen. Als binnen een uur de passage weer wordt verlaten dan is dit kosteloos. De verwachting is dat hiervoor in de toekomst klantvriendelijkere mogelijkheden worden ontwikkeld.

- c. *(Uniforme) geluidsschermen zijn wenselijk in verband met de beperking van geluidhinder en een rustige visuele afwikkeling van het verkeer.*

Reactie

Geluidsschermen zijn inderdaad wenselijk in verband met de beperking van geluidshinder. In het Landschapsplan Zuidasdok is in hoofdstuk 5.2 aangegeven dat vormgeving van de geluidsschermen deel dient uit te maken van het gewenste aantrekkelijke en continue wegbeeld. Het is belangrijk dat in de schermvormgeving meebewogen wordt met hoogteverschillen in maaiveld en dat hoogteverschillen tussen scherm delen vloeiende overgangen hebben.

De schermen in de zijbermen en de grondkeringen worden allemaal voorzien van een groene beplanting. Bij de viaducten worden de schermen transparant uitgevoerd. De schermen in de tussenbermen langs de hoofdrijbaan zijn architectonisch maatwerk en krijgen ook een uniforme uitstraling.

- d. *Besteedt bijzondere aandacht aan maatregelen om te voorkomen dat stof en schadelijke stoffen het Beatrixpark kunnen bereiken.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). Uit de resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek blijkt ook dat tijdens de bouwphase de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden.

Tijdens de bouwphase moet verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof worden voorkomen en mocht dit toch optreden direct worden opgeruimd. Ook op het beheer en onderhoud van de omgeving wordt tijdens de bouwphase stringent toegezien. Er worden hierover onder meer eisen gesteld aan de aannemer. Zie voor meer informatie over de bouwphase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Gepleit wordt voor een fijnmazig en frequent rijdend openbaar vervoer.*

Reactie

Zuidasdok schept de ruimte om meer treinen, meer metro's, meer trams en meer bussen van en naar station Amsterdam Zuid te laten rijden en daar te laten halteren. Zuidasdok draagt dan ook bij aan een meer fijnmazig en frequent rijdend openbaar vervoer. Het zijn uiteindelijk de concessieverleners (zoals de Stadsregio) die over de lijnvoering en frequenties beslissen.

- f. *Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot het metrostation Amstelveenseweg geeft ruimte in Station Zuid en verbetert de aansluiting naar het VUMC.*

Reactie

Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar de Amstelveenseweg blijft eventueel in de toekomst mogelijk maar maakt geen deel uit van project Zuidasdok. Reizigers van en naar metrostation Amstelveenseweg kunnen na realisatie van de nieuwe metroperrons op station Amsterdam Zuid op hetzelfde perron overstappen van de Noord/Zuidlijn op de Ringlijn en omgekeerd. Vanwege de hoge frequentie die voor beide lijnen wordt verwacht, levert het doortrekken van de Noord/Zuidlijn slechts een beperkte tijdswinst op. De ruimtewinst op station Amsterdam Zuid is eveneens beperkt, terwijl diverse aanpassingen aan het metrostation Amstelveenseweg en de aanleg van nieuwe keerspoelen ten westen van dit metrostation noodzakelijk zijn om

deze doortrekking mogelijk te maken.

- g. *Het zeer krappe tijdschema waarbinnen de metrohaltes naar het westen worden verplaatst, de Noord/Zuidlijn gaat rijden, lijn 51 wordt vervangen door een snelle tramverbinding en Zuidasdok wordt aangelegd vergt een optimale coördinatie en stelt hoge eisen aan betrokken instanties.*

Reactie

Met Zuidasdok wordt een openbaarvervoerknooppunt van hoge kwaliteit gerealiseerd, waarbij sprake is van een optimaal samengaan van tram, bus, trein en metro. Dit en de ambitie om dit uit te voeren met minimale hinder, vergt inderdaad een zorgvuldige en adequate benadering. In de bouwfase blijft de Zuidas met het openbaarvervoer bereikbaar. Waar nodig wordt vervangend vervoer ingezet.

- h. *De uitbreiding van het spoor met een vijfde en zesde spoor zal spoedig noodzakelijk zijn en zou aldus in de middenlange termijnplanning moeten worden opgenomen.*

Reactie

De realisatie van een vijfde en zesde spoor maakt geen deel uit van project Zuidasdok omdat realisatie op dit moment nog niet noodzakelijk is. Om deze reden is betreffende spooruitbreiding ook niet opgenomen in het Meerjaren Infrastructuur Ruimte en Transport en is er geen budget beschikbaar. Wel wordt de gedachte gedeeld dat de uitbreiding op enig moment nodig zal zijn. Doorgroei met een vijfde en zesde spoor is op termijn dan ook zeker een optie. Hiermee wordt in het bestemmingsplan Zuidasdok in zoverre rekening gehouden dat ter plaatse van het vijfde en zesde spoor geen functies worden toegestaan die realisatie van de spooruitbreiding in de toekomst onmogelijk maken.

- i. *De Buitenveldertselaan behoort tot het Hoofdnet Auto. Een toegang tot het station aan de westkant van de Parnassusweg of een voetgangers- en fietsbrug is daarom wenselijk.*

Reactie

De oversteek van de Parnassusweg is een belangrijk aandachtspunt. Een toegang tot het station aan de westzijde van de Parnassusweg of een voetgangers- en fietsbrug is als optie onderzocht, maar blijkt geen goede oplossing te zijn. In paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording is nader toegelicht waarom niet. In deze paragraaf wordt ook verder ingegaan op de kruising van voetgangersstromen bij de Parnassusweg.

- j. *Het doortrekken van tramlijn 16 of 24 naar Station Zuid zal bijdragen aan het goed afwikkelen van de voetgangersstromen.*

Reactie

De lijnvoering van trams en bussen wordt niet door Zuidasdok bepaald, maar door de Stadsregio en is daarmee voor het project Zuidasdok een gegeven. Het project faciliteert de realisatie van het openbaarvervoernetwerk.

Een mogelijke optie is om één van de twee tramlijnen 16 en 24 door te trekken naar station Amsterdam Zuid, de andere lijn zou dan mogelijk het Stadionplein als eindpunt krijgen. Het door laten rijden van beide trams tot station Amsterdam Zuid heeft slechts een beperkte toegevoegde vervoerswaarde. Aan de oostzijde van de Beethovenstraat is een tramkeerlus voorzien, waarmee doortrekking van tramlijn 16 of 24 in de toekomst mogelijk is.

3.4.12 Zienswijze REI Netherlands Amstelveenseweg B.V. (T112 – B17)

- a. *Bij een groot en ingrijpend project als Zuidasdok moeten hoge eisen worden gesteld aan de onderbouwing en de besluiten die het project mogelijk maken. Geconstateerd lijkt te moeten worden dat het ontwerptractébesluit, het ProjectMER en het ontwerpbestemmingsplan niet aan die hoge eisen voldoen.*

Reactie

Aan het (ontwerp)tractébesluit, het ProjectMER en het (ontwerp)bestemmingsplan is een lange periode van onderzoek en afweging voorafgegaan. Tijdens de verkenningsfase is het PlanMER Zuidasdok opgesteld, waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Op basis daarvan is de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld met de Voorkeursbeslissing die daarvan onderdeel is. Tijdens de huidige planuitwerkingsfase zijn de milieueffecten van verschillende varianten onderzocht. In bijlagen bij het ProjectMER Zuidasdok is een groot aantal onderzoeksaspecten gedetailleerd beschreven, mede in het licht van de toepasselijke wettelijke eisen. De ruimtelijke besluiten en de onderbouwing daarvan voldoen aan de eisen die daaraan bij een complex en omvangrijk project als Zuidasdok worden gesteld.

- b. *Infinity is een markant en architectonisch hoogwaardig gebouw. Het gebouw is zeer dicht nabij de A10 Zuid gelegen. Aan de kant van het gebouw zal de A10 Zuid met één rijstrook worden verbreed en de busbaan op onderdelen worden gewijzigd. De belangen van de gebruikers van het gebouw dienen te zijn geborgd en het gebouw en Zuidas dienen in de eindsituatie en tijdens de realisatiefase acceptabel bereikbaar te zijn.*

Reactie

Zoals hierna in reactie op de verschillende aspecten wordt toegelicht, zijn de belangen van gebruikers van het gebouw en de bereikbaarheid van het gebouw tijdens de bouw en in de eindsituatie geborgd.

- c. *Bij de beoordeling van de effecten van Zuidasdok wat betreft verkeer is weliswaar tevens de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet in aanmerking genomen, maar op onderdelen is dit aan de hand van onvolledige gegevens gedaan, zodat geen zekerheid bestaat over de juistheid van de uitkomst van de verkeersrapportage. Dit is*

temeer relevant nu Zuidas verkeerskundig een complex en reeds zwaar belast gebied betreft.

Reactie

Daar waar in de zienswijze in zijn algemeenheid wordt gesteld dat het verkeersonderzoek aangaande het stedelijk wegennet is gebaseerd op onvolledige gegevens, kan in reactie hierop slechts worden aangegeven dat bij het verkeersonderzoek alle relevante aspecten zijn betrokken. Overigens is het onderzoek dat is uitgevoerd voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan inmiddels geactualiseerd op basis van de meest recente gegevens en als bijlage gevoegd bij het tracébesluit en het bestemmingsplan.

- d. *Voor de modellering van het hoofdwegennet is het Nederlands Regionaal Model (NRM) gebruikt en voor het onderliggend wegennet het GenMod model. Het advies van de commissie voor de m.e.r. om duidelijk de verschillen tussen de beide modellen uiteen te zetten is ten onrechte niet opgevolgd.*

Reactie

De verschillen tussen de modellen zijn verklaard in hoofdstuk 3 en in bijlage 2 van de Integrale rapportage wegverkeer (maart 2015). De modellen zijn voor een groot deel vergelijkbaar maar zijn in enkele opzichten ook verschillend. Beide modellen betreffen prognosemodellen en zijn gebouwd om de impact van de toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Ze modelleren de toekomstige vervoersvraag en verdelen die over het beschikbare wegennetwerk.

De modellen hebben wel een verschillend doel: het NRM is bedoeld voor de planning van het hoofdwegennet en het GenMod voor de planning van het stedelijk wegennet. Het verkeersonderzoek is inmiddels overigens geactualiseerd. Er zijn nieuwe berekeningen gedaan, gebaseerd op een geoptimaliseerd ontwerp, uitgevoerd met de meest actuele verkeersmodellen, namelijk NRM-2015 en Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Dit is de 'opvolger' van het Genmod. Het nieuwe rapport gaat eveneens in op (de verschillen tussen) deze modellen. Met het aangeven van deze verschillen is tegemoetgekomen aan het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage.

- e. *In de rapportage wordt gesproken over GenMod 2010a. Onduidelijk is of daarbij gebruik is gemaakt van de beschikbare reeds verfijnde GenMod versie voor Zuidas. Het onderzoek moet op dit punt worden geactualiseerd.*

Reactie

Er is voor het ontwerptracébesluit gerekend met het gemeentebreed gehanteerde verkeersmodel GenMod, niet met het lokale model Zuidas. Voor de berekeningen van het deel van het stedelijk wegennet dat het project Zuidasdok raakt, heeft het GenMod voldoende detailniveau. De wegen die zorgen voor de verbindingen tussen het stedelijk wegennet en de A10 Zuid zijn in het GenMod model opgenomen. Overigens zijn inmiddels, zoals aangegeven in de reactie onder d van deze zienswijze, de effecten van het project op het stedelijk wegennet berekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Ook in het VMA zijn de wegen die zorgen voor de verbindingen tussen het stedelijk wegennet en de A10 Zuid in het model opgenomen.

- f. *Het advies van de commissie voor de m.e.r. om in geval van onzekerheden in de modellen te werken met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses is niet opgevolgd.*

Reactie

De Commissie stelt 'in geval van onzekerheden' te werken met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses. Die onzekerheden zijn binnen project Zuidasdok zodanig beoordeeld dat er niet gewerkt is met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses in de statische modellering maar met variaties in intensiteiten en capaciteiten bij de uitgevoerde dynamische simulaties.

Voor de beoordeling op robuustheid van het wegontwerp en de beoordeling op benodigde geluidsmaatregelen is daarbij in een worst case benadering uitgegaan van het zwaarste CPB-scenario, het Global Economy scenario (GE-scenario). Er is dan ook geen reden om hierbij een bandbreedte te introduceren. Bovendien, bandbreedtes inzichtelijk maken rondom de ingevoerde ontwikkelscenario's zou alleen van toegevoegde waarde zijn indien men weet in hoeverre de toekomstige ontwikkeling naar alle waarschijnlijkheid af kan wijken van wat nu in de berekeningen is gebruikt. Daarom is er één scenario gebruikt voor de statische modellering om de toekomstige verkeersvraag te modelleren.

Daarnaast zijn met dynamische simulaties uitgebreid onderzoeken gedaan naar de verkeersafwikkeling bij sterk wisselende situaties zoals met inzet van dynamisch verkeersmanagement, bij incidenten, in geval van evenementen en bij werk in uitvoeringssituaties. Daardoor is een zeer goed beeld verkregen van de verkeersafwikkeling in al die reguliere en irreguliere situaties.

- g. *Niet is aangegeven hoeveel extra autoritten voor het toekomstjaar zijn berekend en hoe de modal-split is opgenomen en verwerkt.*

Reactie

Standaard wordt gerapporteerd over intensiteiten en kruispuntbelastingen en niet over extra autoritten en de modal-split. Uit de rapportages blijkt hoeveel extra autoritten zijn berekend. De modal-split is geen invoergegeven voor het model, maar een uitkomst van het model, als resultaat van de keuzes die mensen maken wanneer verschillende vervoersopties beschikbaar zijn.

- h. *Van een dynamisch model is alleen gebruik gemaakt voor de realisatiefase en irreguliere situaties en dan slechts gedeeltelijk en met name om de situatie op het hoofdwegennet te beoordelen. Door geen dynamisch model te gebruiken voor de eindsituatie en voor het onderliggend wegennet tijdens de realisatiefase, is onvoldoende inzicht gegeven in de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet.*

Reactie

Er zijn dynamische simulaties uitgevoerd voor de eindsituatie en ook voor het stedelijk wegennet in de omgeving van de A10 Zuid, waar nog significante effecten zijn te verwachten (Integrale rapportage wegverkeer, maart 2015 en maart 2016). Hiermee is voldoende inzicht in de toekomstige verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet verkregen.

Met betrekking tot de effecten van het bouwverkeer is gebleken dat het bouwverkeer op het stedelijk wegennet goed kan worden afgewikkeld. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- i. De referentiesituatie 2030 op basis van situatie B geeft geen goed vergelijkingskader voor de voorliggende besluitvorming en ook geen inzicht in de te verwachten verkeerssituaties voor de gebruikers van Zuidas. De referentiesituatie 2015 kan niet in het rapport worden gemist, naast de referentiesituatie 2030.*

Reactie

De gehanteerde methode voor het berekenen van de effecten door middel van een toekomstig referentiejaar is een zuivere methode van vergelijken en de standaardmethode waarmee projecten worden berekend. Daarmee komt het toegevoegde effect van het project Zuidasdok ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zonder project Zuidasdok), als referentiesituatie, het best in beeld. De ontwikkeling van de Zuidas is hierbij als een vast gegeven verondersteld. Gezien de snelheid waarmee geplande ontwikkelingen na een periode van economische crisis weer worden opgepakt (met name ook in het Zuidasgebied) is dit een realistisch scenario. De referentiesituatie 2030 geeft hiermee zicht op een reëel verkeersbeeld dat kan ontstaan.

Inmiddels is bij de actualisatie van het verkeersrapport na de terinzageligging van de ontwerpbesluiten, op basis van actuele data, een vergelijking opgesteld met de huidige situatie.

- j. Bij de referentiesituatie 2030 op basis van situatie B is niet duidelijk wat het exacte bouwprogramma is dat is ingevoerd.*

Reactie

De referentiesituatie 2030 omvat het volledige bouwprogramma van de Zuidas tot en met het jaar 2030. In het PProjectMER Zuidasdok (paragraaf 3.3) is exact omschreven wat dit inhoudt.

- k. De vraag is hoe de input voor het rapport zich verhoudt tot de gegevens in het recente Verkeersstudie 2014 (p. 7).*

Reactie

De verkeersstudie die ten grondslag heeft gelegen aan het verkeersrapport dat bij het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok ter inzage heeft gelegen is iets eerder uitgevoerd dan de verkeersstudie voor de ontwikkeling van de Zuidas uit 2014. Bij de verkeersstudie voor Zuidasdok is gebruik gemaakt van het model Genmod 2011. Bij de studie voor Zuidas is Genmod versie 2013 gebruikt. De vormgeving van de infrastructuur in de modelberekeningen van de Zuidasdokstudie is conform de conclusies en aanbevelingen die zijn geformuleerd in de studie 'Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken', juli 2011.

Bij de inmiddels uitgevoerde actualisatie van het onderzoek ten behoeve van het vast te stellen tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok is uitgegaan van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Uiteraard is daarbij uitgegaan van de meest recent beschikbare informatie. De infrastructurele aanpassingen die worden voorgesteld in de verkeersstudie 2014 zijn bij deze actualisatie het uitgangspunt geweest voor de vormgeving van het stedelijk wegennet. Zie voor meer informatie over het verkeersonderzoek paragraaf 2.6 van deze Nota van beantwoording.

- l. Nagelaten is ook voor het gemeentelijk hoofdwegennet de gewenste doorrijdsnelheid te definiëren.*

Reactie

De gemiddelde rijdsnelheid op een wegvak geeft beperkt inzicht in de situatie en is daarom, met name in stedelijke situaties, minder relevant. Daarentegen zijn kruispunten de kritieke punten op het stedelijk wegennet. Daarom zijn hiervoor specifieke kruispuntberekeningen uitgevoerd op basis van de verkeersbelastingen uit de verkeersmodellen.

- m. Anders dan geadviseerd door de commissie m.e.r. is geen aandacht besteed aan de parkeercapaciteit op Zuidas in de verschillende bouwfases.*

Reactie

De bestaande parkeergarages blijven tijdens de gehele bouwphase bereikbaar. Uitzondering hierop is de (niet openbare) parkeergarage van Atrium / CRI, die deels onder de A10 Zuid is gesitueerd. Deze wordt gesloopt. De eigenaren van deze parkeergarage worden financieel gecompenseerd om in de nabijheid alternatieve parkeergelegenheid te realiseren. Deze nieuwe parkeergelegenheid is deels in aanbouw en deels in voorbereiding.

- n. In gemeentelijke plannen, zoals het Actieplan infrastructuur (juli 2011) en de VS 2014, zijn diverse maatregelen aangekondigd bij de S108 en de S109 die daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd en in het ontwerp tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het ProjectMER hadden moeten worden verdisconteerd.*

Reactie

Uit actueel verkeersonderzoek, geactualiseerd na de terinzageligging van het ontwerptracébesluit, blijkt dat de verkeerseffecten van het project Zuidasdok op het stedelijk wegennet beperkt zijn. Verkeersmaatregelen zijn aan de orde op het moment dat de ontwikkeling van de Zuidas zo ver is gevorderd dat hierdoor nieuwe knelpunten dreigen te ontstaan. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 verkeersonderzoek in deze Nota van Beantwoording.

- o. Pas na actualisatie en aanvulling van de verkeersrapportages kan worden beoordeeld hoe de verkeerssituatie is in de eindsituatie en tijdens de realisatiefase, of de te creëren situaties acceptabel zijn en of nadere aanpassingen/maatregelen moeten plaatsvinden om de doorstroming op het onderliggend wegennet en op het*

hoofdwegennet te borgen. Hierbij gaat het wat betreft het hoofdwegennet mede om de totale doorstroming van en naar Utrecht (A2) en Amersfoort (A1).

Reactie

Zoals ook in reactie op voorgaande punten van deze zienswijze al aangegeven, is met de uitgevoerde onderzoeken ter onderbouwing van het (ontwerp)tracébesluit en (ontwerp)bestemmingsplan een goed beeld verkregen van de verkeerssituatie in de eindsituatie en tijdens de bouwfase. Het verkeersonderzoek is ter onderbouwing van het tracébesluit en bestemmingsplan geactualiseerd, omdat nieuwe verkeersgegevens bekend zijn en ontwerptimalisaties binnen plangebied zijn doorgevoerd.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn streefwaarden voor de reistijd op bepaalde trajecten, de zogenaamde NoMo-streefwaarden, opgenomen. NoMo is een afkorting van de Nota Mobiliteit en was vigerend beleid voordat de SVIR is vastgesteld. De doorstroming wordt in de Integrale Rapportage Wegverkeer getoetst aan de hand van de reistijdfactoren op NoMo-trajecten. Doelstelling is om de reistijd op een NoMo-traject tijdens de spits anderhalf tot maximaal twee keer de reistijd buiten de spits te laten bedragen. De Nomotrajecten die hierbij zijn meegenomen zijn vermeld in figuur 2.1 in de Integrale Rapportage Wegverkeer d.d. maart 2016. De doorstroming van en naar de A10 Zuid en van en naar de A1 en A2 ligt opgesloten in de rijtijdfactoren op NoMo-trajecten Holendrecht – Watergraafsmeer (A2/A10) en Amstel – Badhoevedorp (A10 Zuid/A4). Het doortrekken van analyses tot aan Utrecht (A2) en Amersfoort (A1) geeft hierbij geen extra informatie en kan ook verwarrend werken omdat in de verkeersberekeningen effecten kunnen optreden die invloed kunnen hebben op de reistijd op een lang traject maar waarvan de oorzaak ver van het studiegebied ligt en dus geen relatie heeft met het project. De gekozen NoMo-trajecten die zijn genoemd in de rapportage zijn binnen en grenzend aan het invloedgebied van het project gelegen.

- p. *In de rapportage wegverkeer wordt gesignaleerd dat in de eindsituatie restcapaciteit op onderdelen van het hoofdwegennet en aan de randen van de A10 Zuid ontbreekt.*

Reactie

Restcapaciteit is in het algemeen aanwezig en hoger dan in de autonome situatie. Vooral de noordelijke parallelrijbaan (in beide spitsen) en de zuidelijke hoofdrijbaan (in de avondspits) hebben vrijwel geen restcapaciteit. Gezien de beperkt beschikbare ruimte in de Zuidas, draagt de oplossing in het tracébesluit Zuidasdok het maximaal mogelijke bij aan de doorstroming op de A10 Zuid.

- q. *In de bestaande situatie is tijdens de spits reeds sprake van enorme congestie op het onderliggend wegennet, terwijl dit niet uit het GenMod 2010a model blijkt.*

Reactie

Het is juist dat met het model Genmod de bestaande situatie niet wordt doorgerekend. De huidige situatie wordt beschouwd aan de hand van tellingen en filebeelden.

Het verkeersmodel Genmod berekent de te verwachten toekomstige verkeerssituaties. De bestaande situatie wordt hiermee inderdaad niet in beeld

gebracht. De huidige situatie wordt beschouwd aan de hand van tellingen en filebeelden. Overigens is een statisch model als Genmod ook niet geschikt om congestie nauwkeurig in beeld te brengen. Daarvoor worden en zijn ook in het geval van het project Zuidasdok, dynamische modellen gebruikt.

- r. *Uit het ProjectMER blijkt dat de congestie op het onderliggend wegennet zich na realisatie van Zuidasdok opnieuw zal voordoen. De aansluiting met het onderliggend wegennet (S108 en S109) dient beter en met name meer toekomstvast te worden ontworpen.*

Reactie

Uit actueel verkeersonderzoek, geactualiseerd na de terinzagelgging van het ontwerp tracébesluit, blijkt dat de verkeerseffecten van het project Zuidasdok op het stedelijk wegennet beperkt zijn. Verkeersmaatregelen zijn aan de orde op het moment dat de ontwikkeling van de Zuidas zo ver is gevorderd dat hierdoor nieuwe knelpunten dreigen te ontstaan. Voor een nadere toelichting op dit punt wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

- s. *Voor de S109 is in de Verkeersstudie 2014 (p. 31) aangegeven dat drie opritvakken zijn benodigd en dat deze maatregel aan de hand van de planning van Zuidasdok nader wordt bepaald. Op tracékaart 3 bij het ontwerp tracébesluit zijn echter slechts twee opritvakken gereserveerd.*

Reactie

Vanaf de De Boelelaan richting de zuidelijke toerit van S109 (bajonetbeweging) en op de toerit van S109 tot aan het bestaande samenvoegingspunt zijn in het tracébesluit drie rijstroken opgenomen. Dit is een toevoeging van een extra rijstrook ten opzichte van het ontwerp tracébesluit.

Voor een verdere toelichting op de optimalisaties bij de S109 wordt verwezen naar paragraaf 2.6 (verkeersonderzoek) van deze Nota van Beantwoording.

- t. *In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt (zeer beperkt) aandacht besteed aan verkeersaspecten. De verkeerseffecten van het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan zijn echter als het ware communicerende vaten en dienen ook in het ontwerpbestemmingsplan te worden beschouwd.*

Reactie

De toelichting bij het bestemmingsplan beperkt zich tot die aspecten die samenhangen met hetgeen met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Dit zijn in eerste instantie de directe gevolgen van deze ontwikkeling. In dit geval gaat het om de openbaarvervoerterminal. Omdat het bestemmingsplan, daar waar het gaat om het wegverkeer, bij lange na niet zoveel impact heeft als het tracébesluit is ook de toelichting op dit punt beperkter. Overigens is het ProjectMER, met daarin de effecten van het project Zuidasdok (dus de effecten van de wegverbreding en de ondertunneling, maar ook de openbaarvervoerterminal), als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen.

- u. *Wat betreft de realisatiefase is in het ontwerptractébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende stukken de fasering en de effecten daarvan voor het verkeer onvoldoende gezien. Dit is wel goed gebeurd voor langzaam verkeer.*

Reactie

In het ProjectMER Zuidasdok (hoofdstuk 11) worden de effecten van de bouwfase in beeld gebracht. Voor een nadere reactie over de effecten van het bouwverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.4 (bouwfase) van deze Nota van Beantwoording.

- v. *Verwacht mag worden dat vanuit de initiatiefnemer harde eisen worden geformuleerd juist ten aanzien van de verkeersoverlast, de bereikbaarheid van Zuidas en het hoofdwegennet en andere (verkeers)hinder.*

Reactie

Er worden eisen gesteld aan de aannemer in het kader van de bereikbaarheid. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase in respectievelijk paragraaf 2.3 en paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- w. *Onduidelijk is op welke wijze de omgeving inspraak krijgt bij het formuleren van criteria om de overlast acceptabel te houden. Die criteria moeten, net zoals eventuele eisen voor de vraagspecificatie, worden opgenomen in het ontwerptractébesluit zodat daarop kan worden ingesproken. Als eerste stap dienen de effecten tijdens de realisatiefase volledig inzichtelijk te worden gemaakt.*

Reactie

De effecten tijdens de bouwfase zijn inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 11 van het ProjectMER Zuidasdok. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 en de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- x. *Wat betreft verkeersveiligheid wordt verwezen naar de punten 35 tot en met 38 van de rapportage van BVA.*

Reactie

Voor een reactie op de rapportage van BVA wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van WTC. In die beantwoording is een reactie opgenomen op de gehele rapportage van BVA.

- y. *De aanleg van Zuidasdok zal ongetwijfeld gepaard gaan met heiwerkzaamheden die trillingen en/of zettingen voor of van het gebouw kunnen veroorzaken. In het Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok is ten onrechte niet gezien (ook niet in andere stukken) wat de invloed zal zijn van de aanleg van Zuidasdok en de werkzaamheden die aan de A10 Zuid qua trillinghinder voor het gebouw. Daarnaast is de vraag of na de realisatiefase sprake zal zijn van trillinghinder.*

Reactie

Het Bouwbesluit 2012 vormt voor vergunningplichte bouwactiviteiten het toetsingskader voor geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden. Het Bouwbesluit stelt eisen ten aanzien van de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. De aannemer van het bouwcontract moet deze eisen ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Schinkel en Amstel. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een 'Richtlijn Bouwlawaai' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Schinkel en Amstel. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

Na realisatie van Zuidasdok is net als in de bestaande situatie geen sprake van aanstootpunten die oorzaak kunnen zijn van hinder door trillingen.

- z. Tijdens de aanleg van het spoorviaduct over de Amstelveenseweg op circa 75 meter afstand zijn een aantal ruiten van het gebouw gesprongen. De werkzaamheden aan de A10 Zuid zullen dicht bij het gebouw plaatsvinden. Dit aspect dient te worden bezien, zodat uitgesloten is dat ruiten gaan springen.*

Reactie

Er is contact opgenomen met de projectorganisatie OV SAAL, die het spoorviaduct heeft gerealiseerd. Voorafgaand aan de werkzaamheden is er een vooropname gedaan in het Infinity gebouw (voorheen ING) en tijdens de werkzaamheden zijn trillingsmeters aangebracht in het gebouw. Na afloop is er een eindopname gedaan. Dit alles in overleg met de beheerder. Bij deze opnames is zowel aan het gebouw als aan de warmwaterbronnen geen enkele schade geconstateerd. Bij de bouw van het project Zuidasdok wordt voldaan aan de relevante regelgeving o.a. op het gebied van trillingen en veiligheid zodat een zorgvuldige uitvoering is geborgd.

- aa. Bij toepassing van de wandendakmethode is sprake van een aanzienlijke grondwateronttrekking, met alle mogelijke zettingsrisico's. Gevraagd wordt te bevestigen dat die mogelijke bouwmethode qua constructieve veiligheid, tijdens de realisatiefase en in de eindfase, geen enkele bedreiging vormt voor het gebouw, zowel constructief als voor het gebruik.*

Reactie

Tijdens de bouw wordt voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor

de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. De constructieve veiligheid van het gebouw is hiermee geborgd. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

bb. De toelichting bij het ontwerp-tracébesluit (beeldmateriaal p. 23 en p. 27) maakt niet duidelijk wat voor de busbaan de eindsituatie zal zijn. De wens is dat de busbaan zoveel mogelijk ongewijzigd blijft, zowel qua ligging als qua hoogte, dit in verband met aspecten van zicht en trillingen. Het ontwerp voor de A10 Zuid en de busbaan mag geen enkele beperking opleveren voor de gebruikers van het gebouw en de daarbij horende parkeergarage. Gevraagd wordt te worden geïnformeerd over de concrete plannen op dit punt.

Reactie

De eindsituatie van de busbaan is meer in detail weergegeven op kaartblad 2 behorende bij het Tracébesluit. Op dit kaartblad is in doorsnede C-C zichtbaar dat de busbaan vrijwel op dezelfde locatie, maar hoger wordt aangelegd. De nieuwe busbaan komt bij REI in een helling te liggen. De nieuwe busbaan begint bij het viaduct over het Piet Kranenbergpad. Vanaf dit punt daalt de busbaan tot op maaiveldniveau bij de Amstelveenseweg.

cc. Op grond van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het ontwerp-tracébesluit kunnen de wegverharding en grondkerende constructies op nog kleinere afstand van het gebouw worden gerealiseerd dan op de kaart bij het ontwerp-tracébesluit is opgenomen. De concrete minimum afstand wordt daarmee nog verder ongewis, wat zeer ongewenst is. Gevraagd wordt aan te geven hoe groot de minimale afstand tot het gebouw zal zijn van het talud enerzijds en van de A10 Zuid en de eindfase anderzijds. Gevraagd wordt tevens te bevestigen dat de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling ter hoogte van het gebouw niet kan worden toegepast, gelet op de eisen die in artikel 15 lid 3 van het ontwerp-tracébesluit worden gesteld.

Reactie

Bij gebreke van de detailuitwerking van het ontwerp kan een dergelijke toezegging niet worden gedaan. Voor iedere afwijkende situering van de maatregelen van het tracébesluit geldt dat aan de eisen van artikel 15 lid 3 van het tracébesluit moet worden voldaan. Op grond van artikel 15 lid 3 van het tracébesluit dienen de maatregelen waarin het tracébesluit voorziet te worden gerealiseerd binnen de begrenzing van het tracébesluit, dat als een harde grens fungeert. Zoals blijkt uit het op tracékaart 2 opgenomen dwarsprofiel C-C kan de grondkerende constructie nauwelijks dicht bij het gebouw worden gerealiseerd in verband met de ligging van de grens van het tracébesluit. Dit geldt ook voor wegverharding.

dd. Waterhuishoudingsmaatregelen zijn opgenomen in artikel 11 van het ontwerp-tracébesluit en dienen tevens in het ontwerpbestemmingsplan te worden verankerd. Zo is de noodzakelijke watercompensatie niet volledig in het

ontwerpbestemmingsplan geregeld. Gezien de impact wordt gevraagd zowel in het ontwerp tracébesluit als in het ontwerpbestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen op te nemen, zodat de te realiseren maatregelen goed zijn geborgd.

Reactie

Artikel 13 lid 4 van de Tracéwet bepaalt dat het tracébesluit geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. De in het tracébesluit opgenomen maatregelen en voorzieningen, waaronder de waterhuishoudingsmaatregelen, hebben in juridisch opzicht geen vrijblijvend karakter. Door de opname in het tracébesluit dienen de maatregelen en voorzieningen bij de realisatie van het tracébesluit te worden getroffen. Afwijking is slechts mogelijk binnen de beperkte bandbreedte van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling. Een aantal waterhuishoudingsmaatregelen, waaronder de watercompensatie, komt daarnaast rechtstreeks voort uit wettelijke verplichtingen op grond van de Keuren van de betrokken waterschappen (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Hoogheemraadschap van Rijnland), die tevens het bevoegd gezag zijn voor de naleving daarvan.

Een bestemmingsplan geeft slechts aan welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Anders dan een tracébesluit kan met een bestemmingsplan een ontwikkeling niet verplichtend worden opgelegd. In het licht hiervan is de borging van de waterhuishoudingsmaatregelen door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in het bestemmingsplan Zuidasdok niet aan de orde. Het bestemmingsplan bestrijkt slechts een beperkt gedeelte van het plangebied van het tracébesluit. Via de weg van de keur/watervergunning kunnen de waterhuishoudkundige maatregelen worden opgelegd.

ee. Als de wandendak methode wordt toegepast, is een grootschalige grondwateronttrekking nodig waarbij zetting een permanent effect kan zijn. Zetting kan negatieve effecten hebben op de fundering en de stabiliteit van bouwwerken en gebouwen en verzakkingen en verschuiving van het maaiveld veroorzaken. De effecten van de grondwateronttrekking voor de fundering en stabiliteit worden vreemd genoeg als 'neutraal of niet-significant' beoordeeld.

Reactie

Dat de effecten van een grondwateronttrekking bij het toepassen van de wandendak methode als neutraal zijn beoordeeld is het gevolg van de uitkomsten van statische zettingsberekeningen die hebben aangetoond dat de zakking buiten de bouwkuipen bij de uitvoeringsvariant met retourbemaling minder dan een millimeter is en de norm voor ongelijke zakking niet wordt overschreden. Hierbij is de kanttekening gemaakt dat een nadere berekening aan te raden is om meer inzicht te krijgen in de zetting en fundering van palen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het grondwatermodel en de effecten van retourbemaling op lokale stijghoogten en drukken. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3.1 van de Milieubeoordeling grondwateronttrekking, die als bijlage 6 is gevoegd bij het Deelrapport water, bijlage 11 van het ProjectMER. Indien wordt gekozen voor de wandendak methode, is een aanvullende beoordeling voorzien op basis van de concrete grondwateronttrekking waarvan in dat geval sprake zal zijn.

- ff. Als leemten in kennis zijn voor het thema water de stedenbouwkundige invulling van de Flanken op de Zuidas en de effecten op waterveiligheid vermeld, wat voor de belangrijke watertoets niet acceptabel is.*

Reactie

Bij de planuitwerking voor Zuidasdok is een gegeven dat in de komende jaren verschillende locaties in de Zuidas ten noorden en ten zuiden van het plangebied tot ontwikkeling komen, maar dat niet altijd bekend is wat de exacte stedenbouwkundige invulling zal zijn. Deze leemte in kennis levert voor de watertoets geen niet aanvaardbaar hiaat op.

Met de waterhuishoudkundige effecten van voorziene stedenbouwkundige ontwikkelingen is voldoende rekening gehouden bij de planuitwerking voor Zuidasdok. Van belang is verder dat wat betreft de stedenbouwkundige invulling waarover nog niet voldoende duidelijkheid bestaat de waterhuishoudkundige gevolgen als onderdeel van die betreffende ontwikkeling worden beoordeeld.

De toename van verhard oppervlak en demping van water door het project Zuidasdok wordt gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de begrenzing van het tracébesluit gecompenseerd met extra oppervlaktewater. Bij de realisatie van oppervlaktewater buiten de begrenzing van het tracébesluit wordt aangesloten bij projecten in de naastgelegen Zuidas, zoals de verbreding van de De Boelegracht, de aanleg van de Buitenveldertse gracht en de bouw van een ondergrondse waterberging in combinatie met de nieuwe fietsenstalling onder het Gustav Mahlerplein. De realisatie van dit deel van de compensatieopgave van Zuidasdok is vastgelegd in de zogenaamde waterbergingsboekhouding en voldoende verzekerd. (Deelrapport Water, bijlage 11 ProjectMER en Rapportage Actualisatie Milieuinformatie)

De gesignaleerde leemte wat waterveiligheid betreft heeft hier vooral betrekking op een overstromingsrisico bij extreme neerslag, waarbij water over het maaiveld afstroomt naar lageregelegen delen van de Zuidas (vooral naar de Binnendijkse Buitenveldertse polder). Het beschermingsniveau hiervoor is nu vastgesteld op een herhalingsstijd van twintig jaar. Voor het gebied rond het huidige station Amsterdam Zuid zijn reeds maatregelen getroffen. Voor de onderdoorgangen in de nieuwe situatie worden maatregelen als onderdeel van het ontwerp voor de openbaarvervoerterminal uitgewerkt.

- gg. Een andere leemte in kennis betreft de mogelijk voorziene aanleg van de tunnels 'in den droge' met de wandendak methode. Aangegeven wordt dat als gevolg van de daarvoor noodzakelijke bemaling stijghoogteveranderingen optreden buiten de bouwkuip. Naast potentiële zakkingsrisico's kan dat leiden tot andere vormen van omgevingsbeïnvloeding, bijvoorbeeld op WKO-systemen en grondwaterverontreinigingen. Dergelijke leemtes in kennis zijn voor de omgeving niet acceptabel.*

Reactie

De nabij het plangebied aanwezige bronnen voor warmte-koudeopslag (WKO) bevinden zich op een diepte tussen NAP -60 meter en NAP -120 meter. De werkzaamheden voor Zuidasdok vinden plaats tot een veel kleinere diepte van circa NAP -10 meter (tunnelbakken) en circa NAP -25 meter (heipalen en (diep)wanden). Het maaiveld bij de tunnels ligt ongeveer tussen NAP +0,70 meter en NAP -1,40 meter. (Deelrapport Water, bijlage 11 ProjectMER).

De omvang en diepte van bemaling bij natte aanleg van de tunnels leidt niet tot een relevante grondwaterstroming uit diepere grondlagen waar de WKO bronnen aanwezig zijn. De omvang en diepte van bemaling tijdens de bouw is inderdaad het meest aanzienlijk indien wordt gekozen voor droge aanleg van de tunnels. De bemaling kan bij deze uitvoeringsmethode leiden tot een kleine grondwaterstroming vanuit de diepere grondlagen. Warmte- en koudeopslag in de diepere grondlagen vindt echter voornamelijk plaats in de grond rondom de bronnen en niet in het grondwater. Verwacht wordt dan ook dat de effecten op het rendement van de WKO's te verwaarlozen zijn. Na het gereedkomen van de tunnels is de grondwaterhuishouding in de diepere grondlagen gelijk aan de huidige situatie. Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. Grondwateronttrekkingen vinden vooral plaats in de diepere grondwaterlagen terwijl de verontreinigingen in het grondwater vooral zijn aangetroffen in het ondiepe grondwater (in het Holocene pakket). De kans op mobilisatie van eventuele grondwaterverontreinigingen in het ondiepe grondwater is dan ook nihil.

hh. Uit bijlage 11 bij het ProjectMER blijkt dat Zuidasdok in de eindsituatie invloed zal hebben op de bestaande WKO-systemen en dat deze invloed tijdens de realisatiefase groter zal zijn. Aangenomen wordt dat hiervoor wordt gecompenseerd door de opdrachtgever(s) van Zuidasdok.

Reactie

Het project Zuidasdok heeft geen significante invloed op bestaande WKO-systemen. Een compensatie van eventuele negatieve gevolgen is aldus niet aan de orde. Verwezen wordt verder naar de reactie op de onder gg opgenomen zienswijze.

ii. Uit het ontwerptractébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het ProjectMER blijkt onvoldoende hoe tijdens de aanlegfase wordt bereikt dat Zuidas goed blijft functioneren en dat de ruimtelijke uitstraling geen afbreuk doet aan de ambities van het zijn en blijven van een internationale toplocatie.

Reactie

Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid, en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

jj. In het ontwerptractébesluit wordt geen duidelijke keuze gemaakt of voorkeur aangegeven voor nat dan wel droog ontgraven van de tunnels. De mate van bouwhinder vanwege deze twee uitvoeringswijzen verschilt aanzienlijk. Al in het

kader van de vaststelling van het tracébesluit dient een duidelijke keuze te worden gemaakt voor de uitvoeringsvariant waarbij tijdens de bouwfase het minste hinder voor de gebruikers van Zuidas aan de orde zal zijn. Daarbij zijn met name de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van het WTC-complex en Zuidas in zijn algemeenheid van belang. Deze keuze wordt ten onrechte doorgeschoven naar het aanbestedingstraject en zodoende aan de markt overgelaten. De uitvoeringswijze wordt zo niet transparant gekozen en belanghebbenden kunnen daarover niet inspreken.

Reactie

De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan. Daartoe is de uitvoerbaarheid onderzocht in met name het ProjectMER. Voor het overige staat voorop dat met het tracebesluit en het bestemmingsplan ruimtelijke keuzen voor project Zuidasdok worden vastgelegd. Het tracébesluit en het bestemmingsplan bevatten geen keuze voor een bepaalde uitvoeringsmethode. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van beantwoording.

kk. Een ordentelijke fasering (ook al is het op hoofdlijnen) ontbreekt en niet blijkt dat werkzaamheden en de ingrijpende gevolgen voor Zuidas op elkaar zijn afgestemd. Dit alles is het gevolg van de keuze om ook de fasering aan de aannemer en dus aan de markt over te laten. Dit is ontoelaatbaar. Al in het kader van de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan voor Zuidasdok dient voldoende inzicht te bestaan in de fasering en de gevolgen die elke fase voor de omgeving zal hebben. Hiervoor dient een faseringsplan te worden opgesteld. Bij de fasering dient tevens aandacht te zijn voor ontwikkelingen elders en op Zuidas, zoals de geplande grootschalige werkzaamheden aan de A9.

Reactie

Voor het project Zuidasdok is een referentiefasering opgesteld waaruit blijkt dat de bouw uitvoerbaar is.

Alle infraprojecten in de regio worden qua planning op elkaar afgestemd zodat de verschillende vervoersnetwerken zo optimaal mogelijk in stand blijven. De impact van de gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen is nadrukkelijk onderzocht en wordt beschreven in paragraaf 7.3.1 van de Integrale rapportage wegverkeer die als bijlage 2 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok. De gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen blijken minder ingrijpend te zijn dan het eventueel uitstellen van een van beide projecten. Dit komt enerzijds doordat de samenstelling van het verkeer op beide trajecten anders is. De betreffende wegen worden maar zeer beperkt gebruikt als alternatief voor elkaar. Anderzijds zorgt de druk van de autonome groei van het autoverkeer ervoor dat uitstel van een van beide projecten per saldo voor nog veel meer hinder zal zorgen. In de verkeersonderzoeken voor Zuidasdok is overigens ook rekening gehouden met de invloed van de verbreding van de A9 als beide projecten zijn gerealiseerd. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- ll. Met de WIOR-procedure kan onvoldoende worden verzekerd dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid (omgevingskwaliteit) tijdens de bouw zijn gewaarborgd. Bij meerdere projecten op de Zuidas is gebleken dat dit een te lichte procedure is die niet met voldoende waarborgen is omkleed. Bovendien hoeft de WIOR-vergunning pas kort voor de start van de werkzaamheden te worden aangevraagd en ontbreekt een reële inspraakmogelijkheid, omdat afdeling 3.4 Awb niet van toepassing is.*

Reactie

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de bouw te waarborgen worden meer instrumenten ingezet dan alleen de WIOR-procedure. Ook bijvoorbeeld in de aanbestedingsprocedure spelen deze aspecten een rol. Voor een verdere uiteenzetting op dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- mm. Gevraagd wordt voor vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan alsnog een faseringsplan te maken en ervoor te zorgen dat het BLVC-plan per fase zo spoedig mogelijk en in overleg met de betrokken stakeholders in Zuidas wordt opgesteld.*

Reactie

Het direct volgend op de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan vaststellen van een BLVC-plan is procesmatig niet haalbaar. Een nadere toelichting op het ontwikkelproces van het project Zuidasdok is opgenomen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- nn. Van groot belang is dat een goede ruimtelijke uitstraling van Zuidas tijdens de langdurige bouwwerkzaamheden is en blijft geborgd. Uit de ter inzage liggende documenten blijkt niet op welke wijze dit zal gebeuren. Een uitvoeringswijze waarbij de bouwput zo snel mogelijk wordt afgesloten heeft de voorkeur.*

Reactie

Het behoud van een goede ruimtelijke uitstraling van de Zuidas tijdens de bouw van het Zuidasdok is een belangrijk onderdeel van het realisatieproces en in vele deelprocessen en planproducten terug te vinden. Een nadere uiteenzetting hierover is te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording. Overigens resulteert de afweging van verschillende belangen niet per definitie in een uitvoeringswijze waarbij de bouwput zo snel mogelijk wordt afgesloten.

- oo. In het Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok is ten onrechte niet gezien wat de invloed zal zijn van de aanleg van de tunnels wat betreft trillinghinder bij belendende percelen. Dit onderzoek kan niet worden gemist.*

Reactie

Wat betreft trillingen tijdens de bouwfase wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

Voor trillingen na de bouw van Zuidasdok zijn de vlakheid van het wegdek in de tunnels en het verschil in massa tussen de tunnelbakken en voertuigen in de tunnels van belang. De tunnels worden zettingvrij gefundeerd met een in beton uitgevoerde vloer die vlak wordt afgewerkt. Speciale aandacht hierbij krijgen de voegen tussen de tunnelmoten, waaraan de eis wordt gesteld dat de onvlakheid niet meer dan drie millimeter mag bedragen. Boven de vlakke ondergrond en voegovergangen van de tunnelconstructie wordt een eveneens vlak afgewerkte asfaltverharding aangebracht. Door de vlakheid van de weg ontbreken 'aanstootpunten' en veroorzaken voertuigen geen trillingen.

De massa van de tunnelbakken is vele malen groter dan de massa van de zwaarste voertuigen die door de tunnels rijden en de constructie van de tunnels is tevens enorm stijf. De belasting door voertuigen die door de tunnel rijden wordt door de stijfheid van de tunnels over een relatief groot oppervlak gespreid. Plaatselijk kan de gronddruk onder de tunnels hierdoor marginaal toenemen. Deze toename is zeer gering en veroorzaakt geen trillingen.

pp. De risico's en bouwhinder kunnen met preventieve maatregelen worden beperkt dan wel door middel van tijdige communicatie inzichtelijk worden gemaakt, zodat met de bouwhinder rekening kan worden gehouden. Van belang is dat de risico's en bouwhinder periodiek worden besproken met de betrokken stakeholders in Zuidas. Voorgesteld wordt een technisch overleg in te stellen dat maandelijks of zo veel of weinig als noodzakelijk bijeen zal komen. Een dergelijke overlegstructuur heeft goed gewerkt bij vergelijkbare infrastructurele projecten (bv. Rotterdam CS). Wellicht kan voor dat periodiek overleg worden aangesloten bij een in het leven te roepen werkgroep van de Taskforce Bereikbaarheid.

Reactie

Het spreekt vanzelf dat de omgeving tijdig geïnformeerd wordt over de voorgenomen bouwactiviteiten en de hinder die dat met zich mee zal brengen. Voor een nadere toelichting op de wijze waarop de omgeving wordt betrokken bij het project wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase in paragraaf 2.3 en 2.4 van de Nota van Beantwoording.

qq. Uit de toelichting bij het ontwerp-tracébesluit blijkt dat voor geluid, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit alleen de eindsituatie is gezien. Wat betreft de in de toelichting bij het ontwerp-tracébesluit (par. 10.3) genoemde maatregelen voor de realisatiefase inzake luchtkwaliteit wordt gevraagd hoe deze tijdens de uitvoering worden geborgd.

Reactie

Voor geluid, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit zijn naast de eindsituatie ook effecten tijdens de bouwfase beoordeeld. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 11.7.2 (geluid), paragraaf 11.7.5 (externe veiligheid) en paragraaf 11.7.10 (ruimtelijke kwaliteit) van het ProjectMER Zuidasdok en naar hoofdstuk 9 van de deelrapporten voor deze onderwerpen, die als bijlagen 5, 8 en 13 bij het ProjectMER zijn gevoegd.

Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage

7 van het ProjectMER)) blijkt dat er geen dreiging is dat tijdens de bouwfase de grenswaarden worden overschreden indien geen emissiebeperkende maatregelen worden getroffen. Er is daarom geen wettelijke noodzaak om maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren tijdens de bouwfase. Om die reden is in het (ontwerp)tracébesluit geen verplichting opgenomen om deze maatregelen toe te passen. Dit belet niet dat er toch maatregelen kunnen worden getroffen om de hinder (bijvoorbeeld de verspreiding van grof stof) te beperken of om de concentraties luchtverontreinigende stoffen te verminderen tijdens de bouwfase. In paragraaf 11.1.2 van het Deelrapport luchtkwaliteit, bijlage 7 ProjectMER, is een aantal mogelijke hinderbeperkende maatregelen opgesomd. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder en het eventueel toepassen van hinderbeperkende maatregelen komen onder meer in de besluitvorming rondom de omgevingsvergunning aan de orde. De borging van de uitvoering van deze maatregelen geschiedt via handhaving van de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld, evenals aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- rr. Bekend is dat geluid cumuleert. Een toename van 1 dB is om deze reden ingeval van een reeds zeer hoge geluidsbelasting van 72 dB niet gering. Gevraagd wordt of maatregelen mogelijk zijn waarmee de geluidbelasting voor het gebouw niet hoger wordt.*

Reactie

Een toename van de geluidsbelasting van 1 dB op de gevel leidt niet tot een waarneembare verslechtering van het binnenniveau. Om deze reden is het treffen van aanvullende maatregelen niet nodig.

- ss. Bij de verwijzing naar de verplichting in het NSL om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden is de vraag hoe dit wordt geborgd nu het NSL een beperkte looptijd heeft tot 1 januari 2014. Gevraagd wordt of in de eindsituatie kan worden voldaan aan de nieuwe grenswaarde voor PM_{2.5} die geldt vanaf 1 januari 2015.*

Reactie

In december 2013 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu besloten om het NSL te verlengen tot 1 januari 2017. In december 2015 heeft de minister in vervolg hierop het voornemen uitgesproken om het NSL te verlengen tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt in 2018. Uit de resultaten van de NSL-monitoring blijkt dat na ingebruikname van de gewijzigde infrastructuur in het gebied in en rondom het project Zuidasdok ruim voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit; ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5}, die sinds 1 januari 2015 van kracht zijn.

Het is in het geheel niet de verwachting dat toekomstige ontwikkelingen en/of gewijzigde inzichten tot andere conclusies leiden. Of en in welke vorm er vanaf 2018 nog een vervolg op het NSL komt is op dit moment nog niet besloten. Dit betekent in geen geval dat de monitoring van de luchtkwaliteit en de rapportage van de monitoringsresultaten komt te vervallen. Naast de NSL-monitoring wordt de

ontwikkeling van de luchtkwaliteit ook gemonitord met metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) en aan de hand van de Grootschalige Concentratiekaarten van Nederland (GCN). De gegevens van het LML en de GCN worden ook gebruikt om te voldoen aan de Europese verplichting om de grenswaarden te respecteren en om hierover jaarlijks aan Europa te rapporteren (rapportageverplichting krachtens artikel 27 van Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa). Vanuit deze Europese verplichting zal er in ieder geval ook na 2018 een monitoringsinstrument (wellicht LML en GCN) beschikbaar blijven, waarmee ook na 2018 is geborgd dat in het gebied van het project Zuidasdok geen sprake zal zijn van overschrijdingen van de grenswaarden.

- tt. Tunnelcategorie heeft vanzelfsprekend een positief effect voor externe veiligheid. Niet duidelijk is hoe de situatie zal zijn ter hoogte van het gebouw en of de plannen hiervoor in dezelfde situatie als voor de tunnels voorzien. Geconcludeerd lijkt te moeten worden dat zelfs met een beperking van de mogelijkheid van gevaarlijke stoffen nog steeds de oriëntatiewaarde op de A10 West wordt overschreden. Gevraagd wordt naar de situatie ter hoogte van het gebouw en op welke wijze de overschrijding ongedaan wordt gemaakt.*

Reactie

De oriëntatiewaarde op de A10 West wordt na de openstelling van de tunnels in de A10 Zuid inderdaad nog steeds overschreden. Na realisatie van Zuidasdok neemt de oriëntatiewaarde slechts iets toe ten opzichte van de situatie dat Zuidasdok niet zou worden gerealiseerd. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3.2 van de toelichting bij het tracébesluit en paragraaf 6.4 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie. Gelet op de ligging van het gebouw is vanuit een oogpunt van externe veiligheid de situatie op de A10 Zuid maatgevend.

- uu. Nu de A10 Zuid nog dichterbij komt luistert de ruimtelijke inpassing zeer nauw. Aangenomen wordt dat de in het ontwerp-tracébesluit voorziene begroeiing van keerwanden zonder voorbehoud en zeer esthetisch verantwoord wordt door- en uitgevoerd ter hoogte van het gebouw, dat vanuit de entreehal uitzicht heeft op de A10 Zuid.*

Reactie

De A10 Zuid wordt zorgvuldig ingepast in de omgeving. Zie voor de details hierover het Landschapsplan en de toelichting over groen in paragraaf 2.15 van deze Nota van Beantwoording.

- vv. Op de kaart bij het ontwerp-tracébesluit is ter hoogte van de S108 een 'Maatregelvlak Verkeerdoeleinden, zone nieuwe aan te passen kunstwerken' opgenomen, maar uit de besluittekst van en de toelichting bij het ontwerp-tracébesluit blijkt niet duidelijk wat daarmee wordt bedoeld en wat die ingreep zal inhouden. Ook voor die ingreep wordt aandacht gevraagd voor het aspect trillingen en de bereikbaarheid van het gebouw.*

Reactie

Het betreft hier de viaducten voor de parallelbanen van de A10 Zuid over de Amstelveenseweg (S108). De bereikbaarheid van het gebouw wordt hierdoor niet beperkt. Wat betreft trillingen en bereikbaarheid wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van beantwoording.

ww. Bij de in artikel 4 van het ontwerp-tracébesluit opgenomen overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen wordt het gebouw genoemd bij het aanpassen van de busafrit van de A10 Zuid naar de Amstelveenseweg. Ook op dit punt wordt aandacht gevraagd dat tijdens de realisatiefase en in de eindsituatie het gebouw en ook de parkeergarage voor de gebruikers bereikbaar moeten zijn. Voor zover dit aspect (mede) raakt aan het ontwerpbestemmingsplan, zullen deze zienswijzen ook in dat kader worden ingebracht.

Reactie

Zowel tijdens de bouw als in de eindsituatie zijn het gebouw en de parkeergarage bereikbaar. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

xx. Het ontwerpbestemmingsplan heeft een te globaal karakter en een ruime mate van flexibiliteit in de bouw- en gebruiksvoorschriften waardoor vooralsnog onvoldoende inzicht is in de ruimtelijke uitstraling van de openbaarvervoerterminal en de ruimtelijke inpassing hiervan. In het kader van de rechtszekerheid zijn concretere kaders noodzakelijk. Daarbij is mede van belang dat binnen de bestemming 'Gemengd' binnen de gehele spoorzone tot zeven meter hoog mag worden gebouwd.

Reactie

De ruimtelijke randvoorwaarden zijn met dit bestemmingsplan zodanig vastgelegd dat enerzijds geen onaanvaardbare ontwikkelingen worden toegestaan en het bestemmingsplan anderzijds voldoende flexibiliteit kent. De toegestane functies zijn in dat verband, daar waar nodig, beperkt in toegestane omvang, zowel qua volume als qua vloeroppervlak. Dit geldt ook voor de openbaarvervoerterminal. Een bouwhoogte van zeven meter ter plaatse van de spoorzone binnen het gebied waar het station is voorzien, is een bouwhoogte die verenigbaar is met de omliggende functies en gebouwen. Ook in dit verband is geen sprake van onaanvaardbare gevolgen.

yy. De aannemer wordt veel ruimte gegund om het Zuidasdok en de openbaarvervoerterminal vorm te geven. De aan de aannemer te stellen eisen zijn pas na afronding van het aanbestedingstraject bekend. De aannemer krijgt hiermee vrij spel en de gemeente is de grip op de eindsituatie kwijt.

Reactie

De ruimtelijke randvoorwaarden die in het bestemmingsplan worden gesteld in de vorm van functieregelingen en bouwregelingen, borgen dat ruimtelijk onaanvaardbare ontwikkelingen zijn uitgesloten.

In het contract voor de aannemer worden overigens nadere eisen voorgeschreven. Zo

geldt ten aanzien van het station bijvoorbeeld dat het ontwerp dient te worden uitgewerkt conform Spoorbeeld 2.0. Het Spoorbeeld is het ontwerp- en vormgevingsbeleid voor stations en spooromgevingen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- zz. *Neem in het bestemmingsplan een uitwerkingsverplichting op, met een bouwverbod totdat het uitwerkingsplan is vastgesteld. In het uitwerkingsplan kunnen de kaders worden gesteld voor de ruimtelijke inpassing. Op deze wijze heeft het bevoegd gezag invloed op de uiteindelijke ruimtelijke inpassing en kunnen belanghebbenden, indien nodig, hun concrete reactie geven.*

Reactie

Het bestemmingsplan geeft de ruimtelijke randvoorwaarden waarmee ruimtelijk onaanvaardbare ontwikkelingen zijn uitgesloten. Er bestaat geen noodzaak en geen behoefte om hier in de vorm van een bestemmingsplanuitwerking nadere voorwaarden aan toe te voegen.

3.4.13 Zienswijze WTC Amsterdam (T103 – B18)

- a. *Bij een groot en ingrijpend project als Zuidasdok moeten hoge eisen worden gesteld aan de onderbouwing en de besluiten die het project mogelijk maken. Geconstateerd lijkt te moeten worden dat het ontwerptractébesluit en het ProjectMER niet aan die hoge eisen voldoen.*

Reactie

Aan het (ontwerp)tractébesluit, het ProjectMER Zuidasdok en het (ontwerp)bestemmingsplan is een lange periode van onderzoek en afweging voorafgegaan. Tijdens de verkenningsfase is het PlanMER Zuidasdok opgesteld, waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Op basis daarvan is de Structuurvisie Zuidasdok vastgesteld met de Voorkeursbeslissing die daarvan onderdeel is. Tijdens de huidige planuitwerkingsfase zijn de milieueffecten van verschillende varianten onderzocht. In bijlagen bij het ProjectMER Zuidasdok is een groot aantal onderzoeksaspecten gedetailleerd beschreven, mede in het licht van de toepasselijke wettelijke eisen. De ruimtelijke besluiten en de onderbouwing daarvan voldoen aan de eisen die aan een complex en omvangrijk project als Zuidasdok worden gesteld.

- b. *Het WTC-complex is één van de grootste kantorencomplexen van Nederland en ligt voor een groot deel op slechts enkele (tientallen) meters afstand van de A10 Zuid, respectievelijk het toekomstige Zuidasdok. Langs het Matthijs Vermeulenpad is onder meer een groot loading-dock gelegen dat te allen tijde bereikbaar dient te blijven. Voor het WTC-complex zijn een hoge kwaliteit van de omgeving en een goede bereikbaarheid tijdens en na het realiseren van Zuidasdok van groot belang.*

Reactie

In de gesprekken die in 2014 en 2015 met het WTC hebben plaatsgevonden, zijn de raakvlakken tussen Zuidasdok en WTC geïdentificeerd en besproken. In die gesprekken is de bereikbaarheid van de loading docks als raakvlak onderkend. In het gesprek met WTC is gedeeld dat met uitzondering van enkele beperkte perioden in de tijd, de loading docks bereikbaar blijven. Ook is afgesproken om tijdens de uitvoering tijdig en open te communiceren en af te stemmen. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- c. *De huidige plannen voorzien alleen in het ondertunnelen van de A10 Zuid. Doordat de sporen bovengronds blijven, zal de barrière tussen de noord- en de zuidzijde van Zuidas grotendeels blijven bestaan, is van een omvorming van Zuidas tot een stadscentrum geen sprake en blijft de beoogde kwaliteitsimpuls beperkt. Ook zullen de verkeerssituatie en de bereikbaarheid na de realisatie van Zuidasdok problematisch blijven. Gelet hierop is de vraag of nut en noodzaak van Zuidasdok nog wel voldoende zijn onderbouwd. Andere minder ingrijpende opties zijn als alternatief niet verkend. Daarbij lijkt tijdens de realisatie de hinder onvoldoende geborgd.*

Reactie

De A10 Zuid wordt verbreed ten opzichte van de huidige situatie, hetgeen leidt tot een aanzienlijke vergroting van de wegcapaciteit van de A10 Zuid. Hiermee wordt de autobereikbaarheid van de Zuidas verbeterd. Door de realisatie van de openbaarvervoerterminal wordt de bereikbaarheid met het openbaarvervoer verder verbeterd.

Daarnaast is een van de doelen van het project om de barrière van de infrastructuur te verminderen. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij de internationale toplocatie. Ook worden op deze wijze verblijfsgebieden en openbare ruimte toegevoegd en de lengte van de onderdoorgangen Beethovenstraat, Parnassusweg en de stationspassages verkleind. Daarmee wordt de barrièrewerking van het dijklichaam verkleind. Een verdere beperking van de barrièrewerking wordt verkregen door:

- een verbreding van de huidige stationspassage;
- de toevoeging van een nieuwe stationspassage (de Brittenpassage);
- het ophogen van het noordelijke metrospoor, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen en het treinspoor;
- een nieuwe langzaamverkeerpassage tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reacties op zienswijzen over nut en noodzaak, het proces van planvorming en de bouwfase, respectievelijk in paragraaf 2.1, 2.2 en 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Als Zuidasdok wordt gerealiseerd, is van groot belang de barrière tussen noord en zuid zoveel mogelijk weg te nemen door de reizigerspassages zo breed en eenduidig mogelijk en vrij van obstakels te maken. Ook voldoen de huidige viaducten niet aan*

de gewenste uitstraling van een internationale toplocatie. Maatregelen die worden getroffen aan de S108 en de S109 dienen hiermee in overeenstemming te zijn.

Reactie

Een van de doelen van het project is om de barrière van de infrastructuur te verminderen. Zoals hierboven onder c omschreven worden daartoe ook maatregelen genomen die betrekking hebben op de passages. Uitgangspunt is dat objecten zoals ticketverkoopmachines en panelen met reisinformatie, zo veel mogelijk in een lijn, buiten de loopstromen worden geplaatst. Voor de onderdoorgangen wordt qua vormgeving aangesloten bij de kenmerken van de bestaande situatie. De sociale veiligheid en kwaliteit van de onderdoorgangen moet worden verhoogd. Voor de afwerking van wanden, plafond en steunpunten van de nieuwe viaducten dient één lichtgekleurd materiaal gekozen te worden.

- e. *Van wezenlijk belang is dat het ontwerp van de openbaarvervoerterminal los wordt aanbesteed van de daadwerkelijke bouw van de openbaarvervoerterminal, zodat de vereiste hoogwaardigheid van het ontwerp is geborgd.*

Reactie

Zorgvuldige afweging van de marktbenadering had als uitkomst dat de Design & Construct contractvorm en een integraal bouwcontract voor zowel de openbaarvervoerterminal als de aanpassingen aan de weginfrastructuur naar verwachting leidt tot de beste beheersing van raakvlakken tussen de projectonderdelen, beheersing van risico's en beperking van hinder. De vereiste hoogwaardigheid van het ontwerp van de openbaarvervoerterminal is geborgd in de contracteisen. Onderdeel hiervan is een supervisieprocedure als voorportaal van de welstandstoets.

- f. *Bij de beoordeling van de effecten van Zuidasdok wat betreft verkeer is weliswaar tevens de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet in aanmerking genomen, maar op onderdelen is dit aan de hand van onvolledige gegevens gedaan, zodat geen zekerheid bestaat over de juistheid van de uitkomst van de verkeersrapportage. Dit is temeer relevant nu Zuidas verkeerskundig een complex en reeds zwaar belast gebied betreft.*

Reactie

Daar waar in de zienswijze in zijn algemeenheid wordt gesteld dat het verkeersonderzoek aangaande het stedelijke wegennet is gebaseerd op onvolledige gegevens, kan in reactie hierop slechts worden aangegeven dat bij het verkeersonderzoek alle relevante aspecten zijn betrokken. Overigens is het onderzoek dat is uitgevoerd voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan inmiddels geactualiseerd op basis van de meest recente gegevens en het VMA-verkeersmodel.

- g. *Voor de modellering van het hoofdwegennet is het Nederlands Regionaal Model (NRM) gebruikt en voor het onderliggend wegennet het GenMod model. Het advies van de commissie voor de m.e.r. om duidelijk de verschillen tussen de beide modellen uiteen te zetten is ten onrechte niet opgevolgd.*

Reactie

De verschillen tussen de modellen zijn verklaard in hoofdstuk 3 en in bijlage 2 van de Integrale rapportage wegverkeer (maart 2015). De modellen zijn voor een groot deel vergelijkbaar maar zijn in enkele opzichten ook verschillend. Beide modellen betreffen prognosemodellen en zijn gebouwd om de impact van de toekomstige ruimtelijke en infrastructurerele ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Ze modelleren de toekomstige vervoersvraag en verdelen die over het beschikbare wegennetwerk.

De modellen hebben wel een verschillend doel: het NRM is bedoeld voor de planning van het hoofdwegennet en het GenMod voor de planning van het stedelijke wegennet.

Het verkeersonderzoek is inmiddels overigens geactualiseerd. Er zijn nieuwe berekeningen gedaan, gebaseerd op een geoptimaliseerd ontwerp, uitgevoerd met de meest actuele verkeersmodellen, namelijk NRM-2015 en Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Dit is de 'opvolger' van het Genmod. Het nieuwe rapport gaat eveneens in op (de verschillen tussen) deze modellen. Met het aangeven van deze verschillen is tegemoetgekomen aan het advies van de commissie voor de mileueffectrapportage.

- h. *In de rapportage wordt gesproken over GenMod 2010a. Onduidelijk is of daarbij gebruik is gemaakt van de beschikbare reeds verfijnde GenMod versie voor Zuidas. Het onderzoek moet op dit punt worden geactualiseerd.*

Reactie

Er is voor het ontwerptractébesluit gerekend met het gemeentebreed gehanteerde verkeersmodel GenMod, niet met het lokale model Zuidas. Voor de berekeningen van het deel van het stedelijk wegennet dat het project Zuidasdok raakt, heeft het GenMod voldoende detailniveau. De wegen die zorgen voor de verbindingen tussen het stedelijke wegennet en de A10 Zuid zijn in het GenMod model opgenomen. Overigens zijn inmiddels, zoals aangegeven in de reactie onder g van deze zienswijze, de effecten van het project op het stedelijke wegennet berekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Ook in het VMA zijn de wegen die zorgen voor de verbindingen tussen het stedelijke wegennet en de A10 Zuid in het model opgenomen.

- i. *Het advies van de commissie voor de m.e.r. om in geval van onzekerheden in de modellen te werken met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses is niet opgevolgd. De commissie voor de mer geeft hierover aan: Het is onduidelijk van welke uitgangspunten wordt uitgegaan, dat wil zeggen hoeveel extra autoritten er voor het toekomstjaar zijn berekend en hoe de modal-split in het stuk is opgenomen en verwerkt.*

Bij de opzet van het beoordelingskader en ook in het vervolg van de rapportage wordt verder geen inzicht gegeven in de bandbreedtes van de effecten die op kunnen treden.

Er is geen enkele onderbouwing opgenomen waarom dit niet is gedaan. Relatief kleine verschillen tussen de geprognoseerde en werkelijke verkeersgeneratie en vervoerswijzekeuze kunnen gezien het grote bouwprogramma dat voorzien is, alsmede de huidige krappe en gevoelige verkeerssituatie, leiden tot een grote af- of toename van het autoverkeer op het stedelijk netwerk. En daarmee dus ook een grote invloed hebben op de beoordeelde kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Door geen gevoeligheidsanalyse uit te voeren ontstaat er onzekerheid over de hardheid van de modeluitkomsten en de waarde die gehecht kan worden aan de op basis van het verkeersmodel vastgestelde effecten.

Reactie

De Commissie stelt 'in geval van onzekerheden' te werken met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses. Die onzekerheden zijn binnen project Zuidasdok zodanig beoordeeld dat er niet gewerkt is met bandbreedtes of gevoeligheidsanalyses in de statische modellering maar met variaties in intensiteiten en capaciteiten bij de uitgevoerde dynamische simulaties.

Voor de beoordeling op robuustheid van het wegontwerp en de beoordeling op benodigde geluidsmaatregelen is daarbij in een worst case benadering uitgegaan van het zwaarste CPB-scenario, het Global Economy scenario (GE-scenario). Er is dan ook geen reden om hierbij een bandbreedte te introduceren. Bovendien, bandbreedtes inzichtelijk maken rondom de ingevoerde ontwikkelscenario's zou alleen van toegevoegde waarde zijn indien men weet in hoeverre de toekomstige ontwikkeling naar alle waarschijnlijkheid af kan wijken van wat nu in de berekeningen is gebruikt. Daarom is er één scenario gebruikt voor de statische modellering om de toekomstige verkeersvraag te modelleren.

Daarnaast zijn met dynamische simulaties uitgebreid onderzoeken gedaan naar de verkeersafwikkeling bij sterk wisselende situaties zoals met inzet van dynamisch verkeersmanagement, bij incidenten, in geval van evenementen en bij werk in uitvoeringssituaties. Daardoor is een zeer goed beeld verkregen van de verkeersafwikkeling in al die reguliere en irreguliere situaties.

- j. *Niet is aangegeven hoeveel extra autoritten voor het toekomstjaar zijn berekend en hoe de modal-split is opgenomen en verwerkt.*

Reactie

Standaard wordt gerapporteerd over intensiteiten en kruispuntbelastingen en niet over extra autoritten en de modal-split. Uit de rapportages blijkt hoeveel extra autoritten zijn berekend. De modal-split is geen invoergegeven voor het model, maar een uitkomst van het model, als resultaat van de keuzes die mensen maken wanneer verschillende vervoersopties beschikbaar zijn.

- k. *Van een dynamisch model is alleen gebruik gemaakt voor de realisatiefase en irreguliere situaties en dan slechts gedeeltelijk en met name om de situatie op het hoofdwegennet te beoordelen. Door niet een dynamisch model te gebruiken voor de eindsituatie en voor het onderliggend wegennet tijdens de realisatiefase, in onvoldoende inzicht gegeven in de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet.*

Reactie

Er zijn dynamische simulaties uitgevoerd voor de eindsituatie en ook voor het stedelijke wegennet in de omgeving van de A10 Zuid, waar nog significante effecten zijn te verwachten (Integrale rapportage wegverkeer, maart 2015 en maart 2016). Hiermee is voldoende inzicht in de toekomstige verkeersafwikkeling op het stedelijke wegennet verkregen.

Met betrekking tot de effecten van het bouwverkeer is gebleken dat het bouwverkeer op het stedelijk wegennet goed kan worden afgewikkeld. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- l. De referentiesituatie 2030 op basis van situatie B geeft geen goed vergelijkingskader voor de voorliggende besluitvorming en ook geen inzicht in de te verwachten verkeerssituaties voor de gebruikers van Zuidas. De referentiesituatie 2015 kan niet in het rapport worden gemist, naast de referentiesituatie 2030.*

Reactie

De gehanteerde methode voor het berekenen van de effecten door middel van een toekomstig referentiejaar is een zuivere methode van vergelijken en de standaardmethode waarmee het ministerie van Infrastructuur en Milieu alle projecten berekent. Daarmee komt het toegevoegde effect van het project Zuidasdok ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zonder project Zuidasdok), als referentiesituatie, het best in beeld. De ontwikkeling van de Zuidas is hierbij als een vast gegeven verondersteld. Gezien de snelheid waarmee geplande ontwikkelingen na een periode van economische crisis weer worden opgepakt (met name ook in het Zuidasgebied) is dit een realistisch scenario. De referentiesituatie 2030 geeft hiermee zicht op een reëel verkeersbeeld dat kan ontstaan.

Inmiddels is bij de actualisatie van het verkeersrapport na de terinzagelgging van de ontwerpbesluiten, op basis van actuele data, een vergelijking opgesteld met de huidige situatie.

- m. Bij de referentiesituatie 2030 op basis van situatie B is niet duidelijk wat het exacte bouwprogramma is dat is ingevoerd.*

Reactie

De referentiesituatie 2030 omvat het volledige bouwprogramma van de Zuidas tot en met het jaar 2030. In het PProjectMER Zuidasdok (paragraaf 3.3) is exact omschreven wat dit inhoudt.

- n. De vraag rijst hoe de input voor het rapport zich verhoudt tot de gegevens in het recente Verkeersrapport 2014*

Reactie

De verkeersstudie die ten grondslag heeft gelegen aan het verkeersrapport dat bij het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok ter inzage heeft gelegen is iets eerder uitgevoerd dan de verkeersstudie voor de ontwikkeling van de Zuidas uit 2014. Bij de verkeersstudie voor Zuidasdok is gebruik gemaakt van het

model Genmod 2010A. Bij de studie voor Zuidas is Genmod versie 2013 gebruikt. De vormgeving van de infrastructuur in de modelberekeningen van de Zuidasdokstudie is conform de conclusies en aanbevelingen die zijn geformuleerd in de studie 'Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken', juli 2011.

Bij de inmiddels uitgevoerde actualisatie van het onderzoek voor het vast te stellen tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok is uitgegaan van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Uiteraard is daarbij uitgegaan van de meest recent beschikbare informatie. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 over het verkeersonderzoek van deze Nota van Beantwoording.

- o. Nagelaten is ook voor het gemeentelijk hoofdwegennet de gewenste doorrijdsnelheid te definiëren.*

Reactie

De gemiddelde rijdsnelheid op een wegvak geeft beperkte inzicht in de situatie en is daarom, met name in stedelijke situaties, minder relevant. Daarentegen zijn kruispunten de kritieke punten op het stedelijk wegennetwerk. Daarom zijn hiervoor specifieke kruispuntberekeningen uitgevoerd op basis van de verkeersbelastingen uit de verkeersmodellen.

- p. Anders dan geadviseerd door de commissie m.e.r. is geen aandacht besteed aan de parkeercapaciteit op de Zuidas in de verschillende bouwfasen.*

Reactie

De bestaande parkeergarages blijven tijdens de gehele bouwfase bereikbaar. Uitzondering hierop is de (niet openbare) parkeergarage van Atrium / CRI, die deels onder de A10 is gesitueerd. Deze wordt gesloopt. De eigenaren van deze parkeergarage worden financieel gecompenseerd om in de nabijheid alternatieve parkeergelegenheid te realiseren. Deze nieuwe parkeergelegenheid is reeds deels in aanbouw en deels in voorbereiding.

- q. In gemeentelijke plannen, zoals het Actieplan infrastructuur (juli 2011) en de Verkeersstudie Zuidas 2014, zijn diverse maatregelen aangekondigd bij de S108 en de S109 die daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd en in het ontwerp tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het ProjectMER hadden moeten worden verdisconteerd.*

Reactie

Uit actueel verkeersonderzoek, geactualiseerd na de terinzagelgging van het ontwerp tracébesluit, blijkt dat de verkeerseffecten van het Zuidasdok op het stedelijk wegennet beperkt zijn. Verkeersmaatregelen zijn aan de orde op het moment dat de ontwikkeling van de Zuidas zo ver is gevorderd dat hierdoor nieuwe knelpunten dreigen te ontstaan. Zie voor meer informatie over verkeersonderzoek paragraaf 2.6 in deze Nota van Beantwoording.

- r. *Pas na actualisatie en aanvulling van de verkeersrapportages kan worden beoordeeld hoe de verkeerssituatie in de eindsituatie en tijdens de realisatiefase is, of de te creëren situaties acceptabel zijn en of nadere aanpassingen/maatregelen moeten plaatsvinden om de doorstroming op het onderliggend wegennet en op het hoofdwegennet te borgen. Hierbij gaat het wat betreft het hoofdwegennet mede om de totale doorstroming van en naar Utrecht (A2) en Amersfoort (A1).*

Reactie

Zoals ook in reactie op voorgaande punten van deze zienswijze al aangegeven, is met de uitgevoerde onderzoeken ter onderbouwing van het (ontwerp)tracébesluit en (ontwerp)bestemmingsplan een goed beeld verkregen van de verkeerssituatie in de eindsituatie en tijdens de bouwphase. De Integrale Rapportage Wegverkeer is ter onderbouwing van het tracébesluit en bestemmingsplan geactualiseerd, omdat nieuwe verkeersgegevens bekend zijn en ontwerpoptimalisaties binnen plangebied zijn doorgevoerd.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn streefwaarden voor de reistijd op bepaalde trajecten, de zogenaamde NoMo-streefwaarden, opgenomen. NoMo is afkorting van de Nota Mobiliteit en was vigerend beleid voordat de SVIR is vastgesteld. De doorstroming wordt in de Integrale Rapportage Wegverkeer getoetst aan de hand van de reistijdfactoren op NoMo-trajecten. Doelstelling is om de reistijd op een NoMo-traject in de spits anderhalf tot maximaal twee keer de reistijd buiten de spits te laten bedragen. De Nomo-trajecten die hierbij zijn meegenomen staan in figuur 2.1 in de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016). De doorstroming van en naar de A10 Zuid van en naar de A1 en A2 ligt opgesloten in de rijtijdfactoren op NoMo-trajecten Holendrecht – Watergraafsmeer (A2/A10) en Amstel – Badhoevedorp (A10 Zuid/A4). Het doortrekken van analyses tot aan Utrecht (A2) en Amersfoort (A1) geeft hierbij geen extra informatie en kan ook verwarrend werken omdat in de verkeersberekeningen effecten kunnen optreden die invloed kunnen hebben op de reistijd op een lang traject maar waarvan de oorzaak ver van het studiegebied ligt en dus geen relatie heeft met het project. De gekozen NoMo-trajecten die zijn genoemd in de rapportage zijn binnen en grenzend aan het invloedgebied van het project gelegen.

- s. *Volgens de rapportage wegverkeer ontbreekt het in de eindsituatie aan restcapaciteit op onderdelen van het hoofdwegennet en aan de randen van de A10 Zuid.*

Reactie

Restcapaciteit is in het algemeen aanwezig en hoger dan in de autonome situatie. Vooral de noordelijke parallelrijbaan (in beide spitsen) en de zuidelijke hoofdrijbaan (in de avondspits) hebben vrijwel geen restcapaciteit. Gezien de beperkt beschikbare ruimte in de Zuidas, draagt de oplossing in het tracébesluit Zuidasdok het maximaal mogelijke bij aan de doorstroming op de A10 Zuid.

- t. *In de bestaande situatie is tijdens de spits reeds sprake van enorme congestie op het onderliggend wegennet, terwijl dit niet uit het GenMod 2010a model blijkt.*

Reactie

Het verkeersmodel Genmod berekent de te verwachten toekomstige verkeerssituaties. De bestaande situatie wordt hiermee inderdaad niet in beeld gebracht. De huidige situatie wordt beschouwd aan de hand van tellingen en filebeelden. Overigens is een statisch model als Genmod ook niet geschikt om congestie nauwkeurig in beeld te brengen. Daarvoor worden en zijn ook in het geval van Zuidasdok, dynamische modellen gebruikt.

- u. Uit het ProjectMER blijkt dat de congestie op het stedelijk wegennet zich na realisatie van Zuidasdok opnieuw zal voordoen. De aansluiting met het onderliggend wegennet (S108 en S109) dient beter en met name meer toekomstvast te worden ontworpen.*

Reactie

Uit actueel verkeersonderzoek, geactualiseerd na de terinzageligging van het ontwerp tracébesluit, blijkt dat de verkeerseffecten van het Zuidasdok op het stedelijk wegennet beperkt zijn. Verkeersmaatregelen zijn aan de orde op het moment dat de ontwikkeling van de Zuidas zo ver is gevorderd dat hierdoor nieuwe knelpunten dreigen te ontstaan. Zie voor meer informatie paragraaf 2.6 verkeersonderzoek in deze Nota van Beantwoording.

- v. Voor de S109 is in de Verkeersstudie 2014 (p. 31) aangegeven dat drie opritvakken zijn benodigd en dat deze maatregel aan de hand van de planning van Zuidasdok nader wordt bepaald. Op tracékaart 3 bij het ontwerp tracébesluit zijn echter slechts twee opritvakken gereserveerd.*

Reactie

Vanaf de De Boelelaan richting de zuidelijke toerit van S109 (bajonetbeweging) en op de toerit van S109 tot aan het bestaande samenvoegingspunt zijn in het tracébesluit drie rijstroken opgenomen. Dit is een toevoeging van een extra rijstrook ten opzichte van het ontwerp tracébesluit.

Voor een verdere toelichting op de optimalisaties bij de S109 wordt verwezen naar paragraaf 2.6 (verkeersonderzoek) van deze Nota van Beantwoording.

- w. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt (zeer beperkt) aandacht besteed aan verkeersaspecten. De verkeerseffecten van het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan zijn echter als het ware communicerende vaten en dienen ook in het ontwerpbestemmingsplan te worden beschouwd.*

Reactie

De toelichting bij het bestemmingsplan beperkt zich tot die aspecten die samenhangen met hetgeen met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Dit zijn in eerste instantie de directe gevolgen van deze ontwikkeling. In dit geval gaat het om de openbaarvervoerterminal. Omdat het bestemmingsplan, daar waar het gaat om het wegverkeer, bij lange na niet zoveel impact heeft als het tracébesluit is ook de toelichting op dit punt beperkter. Overigens is het ProjectMER, met daarin de effecten van Zuidasdok (dus de effecten van de

wegverbreding en de ondertunneling, maar ook de openbaarvervoerterminal), als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen.

- x. *Wat betreft de realisatiefase is in het ontwerp tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende stukken de fasering en de effecten daarvan voor het verkeer onvoldoende gezien. Dit is wel goed gebeurd voor langzaam verkeer.*

Reactie

In het ProjectMER Zuidasdok (hoofdstuk 11) worden de effecten van de bouwphase in beeld gebracht. Voor een nadere reactie op de effecten van het bouwverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- y. *Verwacht mag worden dat vanuit de initiatiefnemer harde eisen worden geformuleerd juist ten aanzien van de verkeersoverlast, de bereikbaarheid van Zuidas en het hoofdwegennet en andere (verkeers)hinder.*

Reactie

Er worden eisen gesteld aan de aannemer in het kader van de bereikbaarheid. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwphase in respectievelijk paragraaf 2.3 en 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- z. *Aangenomen wordt dat, in overeenstemming met eerdere mededelingen, het bouwverkeer ten behoeve van Zuidasdok op geen enkele wijze via de Flanken wordt afgewikkeld en dat dit ook geldt voor bouwverkeer ten behoeve van het werkterrein dat nu als één van de drie 'Zoekgebieden Werkterrein' op de kaart bij het ontwerp tracébesluit als zodanig is aangeduid. Dit zoekgebied bevindt zich in de directe nabijheid van de De Boelelaan, die in de huidige situatie al te zwaar is belast.*

Reactie

Ontsluiting van het bouwverkeer vanaf de A10 Zuid via het stedelijk wegennet wordt niet uitgesloten. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase en bouwverkeer in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- aa. *Onduidelijk is op welke wijze de omgeving inspraak krijgt bij het formuleren van criteria om de overlast acceptabel te houden. Die criteria moeten, net zoals eventuele eisen voor de vraagspecificatie, worden opgenomen in het ontwerp tracébesluit zodat daarop kan worden ingesproken. Als eerste stap dienen de effecten tijdens de realisatiefase volledig inzichtelijk te worden gemaakt.*

Reactie

De effecten tijdens de bouwphase zijn inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 11 van het ProjectMER Zuidasdok. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 en de bouwphase in

paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

bb. In relatie tot verkeersveiligheid en doorstroming is noodzakelijk het station door te trekken tot over de Parnassusweg. Op dit knooppunt zijn gevaarlijke situaties aan de orde van de dag. Gelet op de voorziene omvangrijke bouwvolumes aan de overzijde van de Parnassusweg zullen de gevaarlijke situaties enkel toenemen.

Reactie

Zie voor een reactie aangaande dit punt paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

cc. In het oorspronkelijke plan zou de tunnelbak op minimaal tien meter afstand van het WTC-complex worden gerealiseerd. Het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan voorzien in de mogelijkheid dat de tunnelbak op drie meter afstand wordt aangelegd. Niet uitgesloten is echter dat de afstand minder dan drie meter zal zijn, vanwege het grofmazig zijn van de kaarten in combinatie met de als artikel 15 in het ontwerp tracébesluit opgenomen uitmeet- en flexibiliteitsbepaling.

Reactie

Tijdens de verkenningsfase werd inderdaad uitgegaan van een afstand van tien meter tot de belendingen. Voor de tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is deze afstand verkort tot circa drie meter (op een enkel punt is de afstand iets korter dan 3 meter) zodat het mogelijk is de tunnel in één fase te bouwen en tijdens de bouw vijf rijstroken op de A10 Zuid in bedrijf te houden. Bij een grotere afstand tot de belendingen is dit niet mogelijk waardoor de bouwtijd aanzienlijk wordt verlengd (naar verwachting met twee jaar). Op grond van lid 4 van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit mag met de situering van de tunnels, in afwijking van lid 1 en lid 2, naar weerszijden worden geschoven binnen de op de tracékaarten aangegeven maatregelvlakken voor de tunnels. Met de maatregelvlakken voor de tunnels mag niet worden geschoven en de tunnel mag niet buiten het maatregelvlak worden gerealiseerd. Hiermee is de regeling in het betreffende artikel 15 lid 4 tevens een waarborg dat ten minste deze afstand tot het gebouw wordt aangehouden.

dd. Bij eerdere inspraak is voortdurend en met klem gewezen op de constructieve veiligheid van het WTC-complex. Verwezen wordt naar de brief van 31 maart 2010 van de constructeur van het WTC-complex. De constructieve veiligheid moet niet alleen in de eindsituatie maar ook tijdens de bouw zijn gegarandeerd. De oorspronkelijk aangehouden afstand van tien meter is in de loop van de voorbereidingen kennelijk verkleind naar drie meter, zonder dat uit de stukken van een deugdelijk onderzoek blijkt dat met die beperkte afstand de constructieve veiligheid is geborgd.

De rapportage 'Bouwen in de nabijheid van belendingen' is voorgelegd aan de constructeur van het WTC-complex. De reactie van de constructeur wordt als onderdeel van de zienswijze bijgevoegd. De belangrijkste conclusies van de constructeur zijn:

- *De rapportage bevat geen volledige opsomming van de constructieve risico's gedurende de bouw. Niet onderkend wordt dat de ondergrond niet zonder meer geschikt is voor een uitvoering van een tunnelbak in den droge en een dan benodigde injectielaag heeft bij vergelijkbare projecten niet het gewenste effect gehad.*
- *Niet alle relevante aspecten van de constructieve opbouw van het WTC-complex zijn beschouwd en op onderdelen is van onjuiste uitgangspunten uitgegaan.*
- *Niet blijkt dat de opstellers van de rapportage zich hebben gerealiseerd wat het effect is van de hoger aangelegde Strawinskylaan op het grondpakket aan de zuidzijde van het WTC-complex.*
- *Het pas op een later moment uitvoeren van een zettingsrisico analyse is onverstandig.*
- *De gehanteerde referentieprojecten voor het bepalen van het risicoprofiel zijn niet representatief.*
- *De rapportage is niet volledig en de conclusie dat Zuidasdok op drie meter afstand van de belendingen kan worden gerealiseerd is voorbarig. Voordat een onderbouwde conclusie kan worden getrokken is nader onderzoek nodig.*

Met deze conclusies kan het ontwerp tracébesluit niet ongewijzigd worden vastgesteld. Verder moeten zelfs bij tien meter afstand de aspecten in de hiervoor genoemde brief van 31 maart 2010 in acht worden genomen om de stabiliteit van het WTC-complex inclusief parkeergarage in de realisatiefase en in de eindsituatie te borgen.

Reactie

Het grillig verloop van de Eem Formatie is bekend en de risico's van lekkages en de mogelijke gevolgen daarvan voor de omgeving worden onderkend. Gegadigde van het bouwcontract van Zuidasdok kunnen de toepassing van een injectielaag aanbieden op die locaties waar de waterafsluitende Eem Formatie niet voldoende aanwezig is en tijdens de bouw dient met monitoring te worden aangetoond dat vooraf overeengekomen signalerings- en grenswaarden niet worden overschreden. De rapportage toont aan dat de uitvoering met een injectielaag (als onderdeel van de wandendak methode) technisch haalbaar is. De waterdichtheid van de injectielaag is bij een keuze voor deze bouwmethode een uitvoeringsrisico dat voorafgaand en tijdens de ontgraving kan worden beheerst.

Over de constructieve opbouw van het WTC-complex wordt het volgende opgemerkt:

- Bekend is dat de parkeergarage van het WTC-complex tweelaags is en gebouwd volgens het polderprincipe. Verwezen wordt hierbij naar de tekening op pagina 18 van de rapportage en de wanden van kelders en parkeergarages zijn beschouwd bij de toetscriteria in hoofdstuk 4 en figuur 4-1 van de rapportage. Het polderprincipe van de parkeergarage wordt geborgd doordat de bouwkuipen van de tunnels in horizontale en in verticale richting waterdicht dienen te zijn. Een verstoring van het polderprincipe van de parkeergarage van het WTC-complex is om deze reden niet aan de orde.
- Dat sprake zou zijn van een 'achtergebleven' damwand, zoals vermeld op pagina 29 van de rapportage, is inderdaad niet zorgvuldig gekozen. De grond- en waterkerende functie van de damwand is bekend.
- Er heeft in het 4e kwartaal van 2015 nog nadere informatieuitwisseling tussen WTC en project Zuidasdok plaatsgevonden over de constructie van het WTC. Eveneens bekend maar niet goed verwoord in de rapportage is dat de E-toren van het WTC-complex op schroefinjectie palen is gefundeerd. Omdat de in de grond

gevormde palen van Parnas (Rechtbank) op een kortere afstand staan en bovendien slanker zijn, zijn deze palen als de maatgevende in de grond gevormde palen in de omgeving beschouwd.

- Bekend is dat de diepwand niet kan worden verankerd met groutankers vanwege de damwand van het WTC-complex. Om deze reden is uitgegaan van een gestempelde bouwkuip.

Wat betreft het effect van het hoger liggende maaiveld aan de zijde van de Strawinskyalaan wordt voorbijgegaan aan de stijfheid van de constructie van het WTC-complex waardoor een groot deel van de horizontale belasting wordt opgenomen. Een eventuele verhoging van de horizontale korrelspanning heeft effect op de zogenaamde sleufstabiliteit. Bij een keuze voor een diepwand zou hiervoor een detailberekening moeten worden gemaakt. Sleufstabiliteit is tijdens de bouw beheersbaar.

Als onderdeel van het onderzoek is een een zettingsrisico analyse (SRA) uitgevoerd op de meest maatgevende doorsnede. Door de aannemer van het bouwcontract zal een SRA worden uitgevoerd ter plaatse van alle belendingen op basis van het definitieve ontwerp en bouwmethode.

Als referentie zijn in de rapportage doorsneden ter plaatse van de rechtbank (Parnas) en de nieuwbouw van AkzoNobel en Stibbe beschouwd. De afstand tussen de tunnel en de belendingen, de wijze van fundering van de belendingen en de uitvoeringsmethodiek van de kelders zijn hierbij als criteria gebruikt. Zoals hiervoor is vermeld, staan de in de grond gevormde palen van Parnas bijvoorbeeld dichterbij de tunnel dan de palen van het WTC-complex en zijn deze bovendien slanker. De in de grond gevormde palen van het WTC-complex zijn daarom niet nader beschouwd in de rapportage. Een situatie die exact gelijk is aan het WTC is overigens niet te vinden. De referentieprojecten hebben kenmerken die echter wel overeenkomstig zijn. De referentieprojecten zijn uitgevoerd in de nabijheid van belendingen, waarbij wisselend is gekeken naar belendingen met een goede fundering en gebouwen die minder goed gefundeerd zijn (zoals bijvoorbeeld de binnenstad van Amsterdam). Op basis van de referentieprojecten is geconcludeerd dat het risicoprofiel van de tunnels in de A10 Zuid niet groter en in sommige gevallen zelfs kleiner is dan van vergelijkbare projecten elders.

Anders dan wordt gesteld is met de rapportage voldoende aangetoond dat aanleg van de noordelijke tunnel in de A10 Zuid tot drie meter afstand tot belendingen technisch haalbaar is en is nader onderzoek niet noodzakelijk om deze conclusie te kunnen trekken. Dit laat onverlet dat de aannemer van het bouwcontract berekeningen zal moeten uitvoeren op basis van het uitgewerkte te realiseren ontwerp. Bij de aanbesteding worden gegadigden mede beoordeeld op de wijze waarop wordt omgegaan met de risico's die zijn verbonden aan het bouwen op korte afstand van belendingen.

ee. In het Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok is ten onrechte niet gezien wat de invloed zal zijn van het gebruik van de tunnels wat betreft trillinghinder bij belendende percelen. De vraag is of daarvan in het WTC-complex sprake zal zijn.

Reactie

Van belang hierbij zijn de vlakheid van het wegdek in de tunnels en het verschil in massa tussen de tunnelbakken en voertuigen in de tunnels.

De tunnels worden zettingsvrij gefundeerd met een in beton uitgevoerde vloer die vlak wordt afgewerkt. Speciale aandacht hierbij krijgen de voegen tussen de tunnelmoten, waaraan de eis wordt gesteld dat de onvlakheid niet meer dan drie millimeter mag bedragen. Boven de vlakke ondergrond en voegovergangen van de tunnelconstructie wordt een eveneens vlak afgewerkte asfaltverharding aangebracht. Door de vlakheid van de weg ontbreken 'aanstootpunten' en veroorzaken voertuigen geen trillingen.

De massa van de tunnelbakken is vele malen groter dan de massa van de zwaarste voertuigen die door de tunnels rijden en de constructie van de tunnels is tevens enorm stijf. De belasting door voertuigen die door de tunnel rijden wordt door de stijfheid van de tunnels over een relatief groot oppervlak gespreid. Plaatselijk kan de gronddruk onder de tunnels hierdoor marginaal toenemen. Deze toename is zeer gering en veroorzaakt geen trillingen.

- ff. Waterhuishoudingsmaatregelen zijn opgenomen in artikel 11 van het ontwerptracébesluit en dienen tevens in het ontwerpbestemmingsplan te worden verankerd. Zo is de noodzakelijke watercompensatie niet volledig in het ontwerpbestemmingsplan geregeld. Gezien de impact wordt gevraagd zowel in het ontwerptracébesluit als in het ontwerpbestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen op te nemen, zodat de te realiseren maatregelen goed zijn geborgd.*

Reactie

Artikel 13 lid 4 van de Tracéwet bepaalt dat het tracébesluit geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. De in het tracébesluit opgenomen maatregelen en voorzieningen, waaronder de waterhuishoudingsmaatregelen, hebben in juridisch opzicht geen vrijblijvend karakter. Door de opname in het tracébesluit dienen de maatregelen en voorzieningen bij de realisatie van het tracébesluit te worden getroffen. Afwijking is slechts mogelijk binnen de beperkte bandbreedte van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling. Een aantal waterhuishoudingsmaatregelen, waaronder de watercompensatie, komt daarnaast rechtstreeks voort uit wettelijke verplichtingen op grond van de Keuren van de betrokken waterschappen (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Hoogheemraadschap van Rijnland), die tevens het bevoegd gezag zijn voor de naleving daarvan.

Een bestemmingsplan geeft slechts aan welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Anders dan een tracébesluit kan met een bestemmingsplan een ontwikkeling niet verplichtend worden opgelegd. In het licht hiervan is de borging van de waterhuishoudingsmaatregelen door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen in het bestemmingsplan Zuidasdok niet mogelijk. Het bestemmingsplan bestrijkt bovendien slechts een beperkt gedeelte van het plangebied van het tracébesluit.

- gg. Als de wandendak methode wordt toegepast, is een grootschalige grondwateronttrekking nodig waarbij zetting een permanent effect kan zijn. Zetting kan negatieve effecten hebben op de fundering en de stabiliteit van bouwwerken en*

gebouwen en verzakkingen en verschuiving van het maaiveld veroorzaken. Ondanks het op palen gefundeerd zijn van de gebouwen in de omgeving worden bij het toepassen van de wandendak methode de belendingen van het WTC-complex op een te kritische afstand benaderd. De effecten van de grondwateronttrekking voor de fundering en stabiliteit worden vreemd genoeg als 'neutraal of niet-significant' beoordeeld. De onderliggende rapportage kunnen de mogelijkheid van het toepassen van de wandendak methode niet dragen.

Reactie

Dat de effecten van een grondwateronttrekking bij het toepassen van de wandendak methode als neutraal zijn beoordeeld is het gevolg van de uitkomsten van statische zettingsberekeningen. Die hebben aangetoond dat de zakking buiten de bouwkuipen bij de uitvoeringsvariant met retourbemaling minder dan een millimeter is en dat de norm voor ongelijke zakking niet wordt overschreden. Hierbij is de kanttekening gemaakt dat een nadere berekening aan te raden is om meer inzicht te krijgen in de zetting en fundering van palen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het grondwatermodel en de effecten van retourbemaling op lokale stijghoogten en drukken. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 6.3.1 van de Milieubeoordeling grondwateronttrekking, die als bijlage 6 is gevoegd bij het Deelrapport water. Indien wordt gekozen voor de wandendak methode, is een aanvullende beoordeling voorzien op basis van de concrete grondwateronttrekking waarvan in dat geval sprake zal zijn.

hh. Als leemten in kennis zijn voor het thema water de stedenbouwkundige invulling van de Flanken op de Zuidas en de effecten op waterveiligheid vermeld, wat voor de belangrijke watertoets niet acceptabel is.

Reactie

Bij de planuitwerking voor Zuidasdok is een gegeven dat in de komende jaren verschillende locaties in de Zuidas ten noorden en ten zuiden van het plangebied tot ontwikkeling komen, maar niet altijd bekend is wat de exacte stedenbouwkundige invulling zal zijn. Deze leemte in kennis levert voor de in het kader van het Zuidasdok uitgevoerde watertoets geen onaanvaardbaar hiaat op. Van belang is verder dat de waterhuishoudkundige gevolgen in het kader van de betreffende stedenbouwkundige ontwikkeling worden beoordeeld.

Met de waterhuishoudkundige effecten van voorziene stedenbouwkundige ontwikkelingen is voldoende rekening gehouden bij de planuitwerking voor Zuidasdok. De toename van verhard oppervlak en demping van water door het project Zuidasdok wordt gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de begrenzing van het tracébesluit gecompenseerd met extra oppervlaktewater. Bij de realisatie van oppervlaktewater buiten de begrenzing van het tracébesluit wordt aangesloten bij projecten in de naastgelegen Zuidas, zoals de verbreding van de De Boelegracht, de aanleg van de Buitenveldertse gracht en de bouw van een ondergrondse waterberging in combinatie met de nieuwe fietsenstalling onder het Gustav Mahlerplein. De realisatie van dit deel van de compensatieopgave van Zuidasdok is vastgelegd in de zogenaamde waterbergingsboekhouding en voldoende verzekerd. Deesignaleerde leemte wat waterveiligheid betreft heeft hier vooral betrekking op een overstromingsrisico bij extreme neerslag, waarbij water over het maaiveld afstroomt naar lageregelegen delen van de Zuidas (vooral naar de Binnendijkse

Buitenveldertse polder). Het beschermingsniveau hiervoor is nu vastgesteld op een herhalingsdij van twintig jaar. Voor het gebied rond het huidige station Amsterdam Zuid zijn reeds maatregelen getroffen. Voor de onderdoorgangen in de nieuwe situatie worden maatregelen als onderdeel van het ontwerp voor de openbaarvervoerterminal uitgewerkt.

- ii. *Een andere leemte in kennis betreft de mogelijk voorziene aanleg van de tunnels 'in den droge' met de wandendak methode. Aangegeven wordt dat als gevolg van de daarvoor noodzakelijke bemaling stijghoogteveranderingen optreden buiten de bouwkuip. Naast potentiële zakkingsrisico's kan dat leiden tot andere vormen van omgevingsbeïnvloeding, bijvoorbeeld op WKO-systemen en grondwaterverontreinigingen. Dergelijke leemtes in kennis zijn voor de omgeving niet acceptabel.*

Reactie

De nabij het plangebied aanwezige bronnen voor warmte-koudeopslag (WKO) bevinden zich op een diepte tussen NAP -60 meter en NAP -120 meter. De werkzaamheden voor Zuidasdok vinden plaats tot een veel kleinere diepte van circa NAP -10 meter (tunnelbakken) en circa NAP - 25 meter (heipalen en (diep)wanden). Het maaiveld bij de tunnels ligt ongeveer tussen NAP +0,70 meter en NAP -1,40 meter.

De omvang en diepte van bemaling bij natte aanleg van de tunnels leidt niet tot een relevante grondwaterstroming uit diepere grondlagen waar de WKO-bronnen aanwezig zijn. De omvang en diepte van bemaling tijdens de bouw is inderdaad het meest aanzienlijk indien wordt gekozen voor droge aanleg van de tunnels. De bemaling kan bij deze uitvoeringsmethode leiden tot een kleine grondwaterstroming vanuit de diepere grondlagen. Warmte- en koudeopslag in de diepere grondlagen vindt echter voornamelijk plaats in de grond rondom de bronnen en niet in het grondwater. Verwacht wordt dan ook dat de effecten op het rendement van de WKO's te verwaarlozen zijn. Na het gereedkomen van de tunnels is de grondwaterhuishouding in de diepere grondlagen gelijk aan de huidige situatie. Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan.

Grondwateronttrekkingen vinden vooral plaats in de diepere grondwaterlagen terwijl de verontreinigingen in het grondwater vooral zijn aangetroffen in het ondiepe grondwater (in het Holocene pakket). De kans op mobilisatie van eventuele grondwaterverontreinigingen in het ondiepe grondwater is dan ook nihil.

- jj. *Uit bijlage 11 bij het ProjectMER blijkt dat Zuidasdok in de eindsituatie invloed zal hebben op de bestaande WKO-systemen en dat deze invloed tijdens de realisatiefase groter zal zijn. Aangenomen wordt dat hiervoor wordt gecompenseerd door de opdrachtgever(s) van Zuidasdok.*

Reactie

Het project Zuidasdok heeft geen significante invloed op bestaande WKO-systemen. Een compensatie van eventuele negatieve gevolgen is aldus niet aan de orde. Verwezen wordt verder naar de reactie op de onder ii. opgenomen zienswijze.

- kk. Uit het ontwerp tracébesluit, het ontwerpbestemmingsplan en het ProjectMER blijkt onvoldoende hoe tijdens de aanlegfase wordt bereikt dat Zuidas goed blijft functioneren en dat de ruimtelijke uitstraling geen afbreuk doet aan de ambities van het zijn en blijven van een internationale toplocatie.*

Reactie

Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid, en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- ll. In het ontwerp tracébesluit wordt geen duidelijke keuze gemaakt of voorkeur aangegeven voor nat dan wel droog ontgraven van de tunnels. De mate van bouwhinder vanwege deze twee uitvoeringswijzen verschilt aanzienlijk. Al in het kader van de vaststelling van het tracébesluit dient een duidelijke keuze te worden gemaakt voor de uitvoeringsvariant waarbij tijdens de bouwfase het minste hinder voor de gebruikers van Zuidas aan de orde zal zijn. Daarbij zijn met name de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van het WTC-complex en Zuidas in zijn algemeenheid van belang. Deze keuze wordt ten onrechte doorgeschoven naar het aanbestedingstraject en zodoende aan de markt overgelaten. De uitvoeringswijze komt zo niet transparant gekozen en belanghebbenden kunnen daarover niet inspreken.*

Reactie

De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan. Daartoe is de uitvoerbaarheid onderzocht in met name het ProjectMER. Voor het overige staat voorop dat met het tracébesluit en het bestemmingsplan ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok worden vastgelegd. Het tracébesluit en het bestemmingsplan bevatten geen keuze voor een bepaalde uitvoeringsmethode. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van beantwoording.

- mm. Een ordentelijke fasering (ook al is het op hoofdlijnen) ontbreekt en niet blijkt dat werkzaamheden en de ingrijpende gevolgen voor Zuidas op elkaar zijn afgestemd. Dit alles is het gevolg van de keuze om ook de fasering aan de aannemer en dus aan de markt over te laten. Dit is ontoelaatbaar. Al in het kader van de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan voor Zuidasdok dient voldoende inzicht te bestaan in de fasering en de gevolgen die elke fase voor de omgeving zal hebben. Hiervoor dient een faseringsplan te worden opgesteld. Bij de fasering dient tevens aandacht te zijn voor ontwikkelingen elders en op Zuidas, zoals de geplande grootschalige werkzaamheden aan de A9.*

Reactie

Voor het project Zuidasdok is een referentiefasering opgesteld waaruit blijkt dat de bouw uitvoerbaar is. Alle infraprojecten in de regio worden qua planning op elkaar afgestemd zodat de verschillende vervoersnetwerken zo optimaal mogelijk in stand blijven.

De impact van de gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen is nadrukkelijk onderzocht en wordt beschreven in paragraaf 7.3.1 van de Integrale rapportage wegverkeer die als bijlage 2 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok. De gevolgen van gelijktijdige uitvoering van de projecten Zuidasdok en A9 Amstelveen blijken minder ingrijpend te zijn dan het eventueel uitstellen van één van beide projecten. Dit komt enerzijds doordat de samenstelling van het verkeer op beide trajecten anders is. De betreffende wegen worden maar zeer beperkt gebruikt als alternatief voor elkaar. Anderzijds zorgt de druk van de autonome groei van het autoverkeer ervoor dat uitstel van één van beide projecten per saldo voor nog veel meer hinder zal zorgen. In de verkeersonderzoeken voor Zuidasdok is overigens ook rekening gehouden met de invloed van de verbreding van de A9 als beide projecten zijn gerealiseerd. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

nn. Met de WIOR-procedure kan onvoldoende worden verzekerd dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid (omgevingskwaliteit) tijdens de bouw zijn gewaarborgd. Bij meerdere projecten op de Zuidas is gebleken dat dit een te lichte procedure is die niet met voldoende waarborgen is omkleed. Bovendien hoeft de WIOR-vergunning pas kort voor de start van de werkzaamheden te worden aangevraagd en ontbreekt een reële inspraakmogelijkheid, omdat afdeling 3.4 Awb niet van toepassing is.

Reactie

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de bouw te waarborgen worden meer instrumenten ingezet dan alleen de WIOR-procedure. Ook bijvoorbeeld in de aanbestedingsprocedure spelen deze aspecten een rol. Voor een verdere uiteenzetting op dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

oo. Gevraagd wordt voor vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan alsnog een faseringsplan te maken en ervoor te zorgen dat het BLVC-plan per fase zo spoedig mogelijk en in overleg met de betrokken stakeholders in Zuidas wordt opgesteld.

Reactie

Het voor de vaststelling van het tracébesluit en bestemmingsplan vaststellen van een BLVC-plan is procesmatig niet haalbaar. Een nadere toelichting op het ontwikkelproces van het project Zuidasdok is opgenomen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording. Waar de werkzaamheden het WTC direct raken, wordt overleg gevoerd met WTC over het BLVC-plan.

pp. Met het oog op de ruimtelijke uitstraling heeft de voorkeur dat wordt gekozen voor een uitvoeringswijze waarbij de bouwput zo snel mogelijk wordt gesloten. Het ligt in de rede ligt dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke uitstraling van bouwhekken dan wel afscherming van de bouwput en dat wordt meegenomen in het bestek.

Reactie

Het behoud van een goede ruimtelijke uitstraling van de Zuidas tijdens de bouw van het Zuidasdok betekent niet per definitie dat de uitvoeringswijze waarbij de bouwput zo snel mogelijk wordt afgesloten de te verkiezen uitvoeringswijze is. Ook andere aspecten, zoals bereikbaarheid en bouwduur, spelen hierbij een rol. Zie hierover ook paragraaf 2.4 (Bouwfase) van deze Nota van Beantwoording.

qq. In het kader van de ruimtelijke uitstraling moet worden voorkomen dat fietsen, brommers en scooters buiten de daarvoor bestemde locaties worden gestald. Tijdelijke fietsenstallingen worden in de 'Vijfhoek' ten noorden van het Zuidplein, tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat aangelegd, waarbij te voorzien is dat fietsers in de praktijk zullen doorrijden tot aan het station.

Reactie

De zorg voor voldoende fietstenstallingen wordt gedeeld. Daarom worden reeds vooruitlopend op de realisatie van Zuidasdok nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd waaronder een nieuwe ondergrondse fietsparkeergarage in de Vijfhoek met 3.500 stallingsplaatsen. Deze levert netto 2.700 stallingsplaatsen op, omdat de huidige 800 stallingsplaatsen onder het Strawinskyviaduct worden opgeheven. Het project voorziet hiernaast in twee nieuwe bovengrondse fietsenstallingen op het Matthijs Vermeulenpad. Eén stalling aan de oostzijde van de Minervapassage en één aan de westzijde van de nieuwe Brittenpassage.

Ten aanzien van de handhaving geldt ook hier een handhavingsregime.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over fietsparkeren in paragraaf 2.9 van deze Nota van beantwoording.

rr. In het Deelrapport trillingen spoor Zuidasdok is ten onrechte niet gezien wat de invloed zal zijn van de aanleg van de tunnels wat betreft trillinghinder bij belendende percelen. Dit onderzoek kan niet worden gemist.

Reactie

Ten aanzien van de trillingshinder tijdens de bouwfase gelden naast de wettelijke normen van het Bouwbesluit ook de voorwaarden die in het hoofdbouwcontract worden gesteld. Hiermee worden onaanvaardbare gevolgen voorkomen. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

ss. In de opsomming van te amoveren objecten in artikel 6 van het ontwerp tracébesluit ontbreekt het windscherm bij de H-toren van het WTC-complex, dat mede dient voor de ventilatie van de parkeergarage en daarmee van groot belang is voor het door functioneren van het WTC-complex.

Reactie

Het windscherm wordt inderdaad geamoveerd en is toegevoegd aan artikel 6 van het tracébesluit. De in het scherm aanwezige ontluchting wordt in overleg met het WTC aangepast naar een tijdelijke voorziening. In de eindsituatie wordt een nieuwe ontluuchtingsvoorziening gerealiseerd.

- tt. Uit het ontwerptractébesluit blijkt niet welke kabels en leidingen concreet zullen moeten worden verplaatst. Een overzicht van de aanwezige kabels en leidingen wordt bijgesloten. Ervan uit wordt gegaan dat de initiatiefnemer op diens kosten alle kabels en leidingen volledig laat inventariseren en deze eveneens op eigen kosten tijdig laat verleggen, zonder dat de gebruikers van het WTC-complex daarvan hinder ondervinden. Deze kabels en leidingen zijn (per abuis?) in het ontwerptractébesluit niet opgenomen bij de te amoveren objecten.*

Reactie

Kabels en leidingen worden inderdaad als onderdeel en voor rekening van het project geïnventariseerd en indien nodig verlegd. Hierover zijn inmiddels verschillende gesprekken tussen WTC en Zuidasdok gevoerd en wordt constructief samengewerkt. Te verleggen netwerken van kabels en leidingen worden niet als te amoveren object opgenomen in de besluittekst van het tracébesluit.

- uu. De loading-docks aan het Matthijs Vermeulenpad dienen te allen tijde bereikbaar te blijven, ook tijdens de bouw. Ook dit punt is cruciaal voor het ongestoord kunnen doorfunctioneren van het WTC-complex, zodat daaraan aandacht besteed dient te worden in het ProjectMER en het ontwerptractébesluit.*

Reactie

In de gesprekken die in 2014 en 2015 met het WTC hebben plaatsgevonden, zijn de raakvlakken tussen Zuidasdok en WTC geïdentificeerd en besproken. In die gesprekken is de bereikbaarheid van de loadingdocks als raakvlak onderkend. In het gesprek met WTC is gedeeld dat m.u.v. enkele beperkte perioden in de tijd, de loading docks bereikbaar blijven. Ook is afgesproken om tijdens de uitvoering tijdig en open te communiceren en af te stemmen. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- vv. De risico's en bouwhinder kunnen met preventieve maatregelen worden beperkt dan wel door middel van tijdige communicatie inzichtelijk worden gemaakt, zodat met de bouwhinder rekening kan worden gehouden. Van belang is dat de risico's en bouwhinder periodiek worden besproken met de betrokken stakeholders in Zuidas. Voorgesteld wordt een technisch overleg in te stellen dat maandelijks of zo veel of weinig als noodzakelijk bijeen zal komen. Een dergelijke overlegstructuur heeft goed gewerkt bij vergelijkbare infrastructurele projecten zoals Rotterdam CS. Wellicht kan voor dat periodiek overleg worden aangesloten bij een in het leven te roepen werkgroep van de Taskforce Bereikbaarheid.*

Reactie

Het spreekt vanzelf dat de omgeving tijdig geïnformeerd wordt over de voorgenomen bouwactiviteiten en de hinder die dat met zich mee zal brengen. Voor een nadere toelichting op de wijze waarop de omgeving wordt betrokken bij het project wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase in paragraaf 2.3 en 2.4 van de Nota van Beantwoording.

Waar er directe raakvlakken tussen de werkzaamheden van het project Zuidasdok en stakeholders in de omgeving zijn wordt tevens één op één overleg georganiseerd.

Wat de betrokkenheid van de Taskforce Bereikbaarheid betreft is in december 2015 een voorstel gedaan voor samenwerking en een gezamenlijke uitwerking.

ww. Het ontwerpbestemmingsplan heeft een te globaal karakter en een te ruime mate van flexibiliteit in de bouw- en gebruiksvoorschriften waardoor vooralsnog onvoldoende inzicht bestaat in de ruimtelijke uitstraling van de openbaarvervoerterminal en de ruimtelijke inpassing hiervan. In het kader van de rechtszekerheid zijn concretere kaders noodzakelijk. Daarbij is mede van belang dat binnen de bestemming 'Gemengd' binnen de gehele spoorzone tot zeven meter hoog mag worden gebouwd.

Reactie

De ruimtelijke randvoorwaarden zijn met dit bestemmingsplan zodanig vastgelegd dat enerzijds geen onaanvaardbare ontwikkelingen worden toegestaan en het bestemmingsplan anderzijds voldoende flexibiliteit kent. De toegestane functies zijn in dat verband, daar waar nodig, beperkt in toegestane omvang, zowel qua volume als qua vloeroppervlak. Dit geldt ook voor de openbaarvervoerterminal.

Een bouwhoogte van zeven meter ter plaatse van de spoorzone binnen het gebied waar het station is voorzien, is een bouwhoogte die verenigbaar is met de omliggende functies en gebouwen. Ook in dit verband is geen sprake van onaanvaardbare gevolgen.

xx. Het aantal vierkante meters kiosken dat binnen de bestemming 'Verkeer – 4' kan worden gerealiseerd niet beperkt. Een dergelijke beperking zal moeten worden toegevoegd.

Reactie

Mede naar aanleiding van deze zienswijze is in de regels van het bestemmingsplan (artikel 9.2.1 onder b) de bepaling toegevoegd dat voor kiosken een maximum bebouwd oppervlak geldt van 60 m². Dit is dus het totaal bebouwd oppervlak kiosken dat binnen de bestemming Verkeer-4 mag worden gerealiseerd. Daarnaast geldt per kiosk een maximumbrutovloeroppervlak van 30 m².

yy. De uitbreiding van de voorzieningen die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is onvoldoende onderbouwd in het licht van de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening). In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangetoond dat met de uitbreiding van de voorzieningen wordt voorzien in een actuele regionale behoefte.

Reactie

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) kenmerkt het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) als opgave van nationaal belang. Bij een infrastructuurknooppunt van deze orde horen ook stationsvoorzieningen. Met het bestemmingsplan Zuidasdok wordt mogelijk gemaakt om te voorzien in die behoefte aan voorzieningen.

Deze behoefte aan voorzieningen staat aldus niet op zichzelf maar is een afgeleide van het uitgangspunt dat ter plaatse een (economische) toplocatie en infrastructuurknooppunt wordt ontwikkeld. De voorzieningen in het station zijn niet uitwisselbaar met voorzieningen elders. Anders gezegd: Het realiseren van voorzieningen elders is geen alternatief voor de bij het openbaarvervoersknooppunt te realiseren voorzieningen.

Ook in de Provinciale Detailhandelsvisie worden stationslocaties begrepen onder de categorie 'specifieke ontwikkelingen', en meer in bijzonder onder de term 'trafficlocaties'. Deze voorzieningen zijn, aldus deze visie, bedoeld als nevenactiviteiten en mogen zich niet ontwikkelen tot volledige winkels met een compleet aanbod, die de bestaande structuur kunnen ontwrichten. De ruimte die het bestemmingsplan Zuidasdok voor voorzieningen biedt is geheel in lijn met deze beleidsvisie.

Dit uitgangspunt sluit tevens aan bij de uitgangspunten van het ontwerp- en vormgevingsbeleid voor stations en spooromgevingen zoals vastgelegd in Spoorbeeld 2.0. Daarbij wordt dit station specifiek uitgewerkt als station van de categorie "Mega". Dit betekent hoogwaardigere voorzieningen dan doorgaans in stationsgebouwen in Nederland te vinden zijn.

De ontwikkeling van het station met bijbehorende voorzieningen vindt overigens plaats op een locatie waar al een station met voorzieningen aanwezig is: Het huidige station Amsterdam Zuid. Er is dus geen sprake van een compleet nieuwe locatie waar deze stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt.

- zz. *De actuele regionale behoefte aan de uitbreiding van voorzieningen wordt in het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd op de voorziene toename van het woningaantal op de Zuidas van het huidige aantal van 600 woningen tot 5.500 woningen in 2030. Daarnaast zou de realisatie van de openbaarvervoerterminal in combinatie met de mogelijkheden voor een hoogwaardige invulling van de openbare ruimte op het maaiveld een positief effect hebben op de potentiële omvang van de stedelijke ontwikkeling van de Zuidas. Deze onderbouwing schiet in verband met het bepaalde in artikel 3.1.6 Bro te kort.*

Reactie

Zoals hierboven aangegeven is de ontwikkeling van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt op grond van de SVIR een opgave van nationaal belang. Met de ontwikkeling van Zuidasdok wordt invulling gegeven aan dit beleidsuitgangspunt. Enerzijds omdat hiermee het infrastructuurknooppunt (onder meer bestaande uit het station met bijbehorende voorzieningen) wordt gerealiseerd. Anderzijds omdat met het project Zuidasdok ook de verdere ontwikkeling van de Zuidas als toplocatie wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. Op dit punt is de toelichting behorende bij het bestemmingsplan verduidelijkt.

aaa. In de onderbouwing van de actuele regionale behoefte zijn de kiosken niet meegenomen, terwijl kiosken waarin detailhandel en horeca is toegestaan, wel relevant zijn in het kader van de actuele regionale behoefte.

Reactie

Ook voor de mogelijkheid om kiosken te realiseren geldt als onderbouwing dat deze een onderdeel zijn van de ontwikkeling van de openbaarvervoerterminal, inclusief de omliggende openbare ruimte. Daarbij komt dat direct grenzend aan het station ook in de huidige situatie al circa 1.000 m² aan voorzieningen in de vorm van detailhandel en horeca aanwezig is. Het bestemmingsplan staat binnen de op de openbare ruimte betrekking hebbende bestemmingen (Groen 1, Groen 2 en Verkeer 1 t/m 7) in totaal 300 m² aan voorzieningen (in de vorm van kiosken) toe.

bbb. Geen rekening is gehouden met de huidige leegstand in de bestaande plinten van de panden in de omgeving. In de praktijk blijkt dat deze bestaande ruimten lastig vervuld en verhuurd kunnen worden.

Reactie

Zoals hierboven aangegeven zijn de bij het openbaarvervoersknooppunt behorende voorzieningen van een andere orde dan de voorzieningen in de plinten van de omliggende gebouwen. In dit verband is ook de beperkte omvang aan voorzieningen die binnen het plangebied wordt toegestaan, de beperkingen in oppervlak per functie en het feit dat per type voorziening (zoals horeca, detailhandel, dienstverlening) een maximum is opgenomen relevant. Ook moet worden meegewogen dat ook in de huidige situatie sprake is van diverse voorzieningen in en rondom het station. De omvang van de voorzieningen die dit bestemmingsplan in de openbare ruimte rondom het station mogelijk maakt is zelfs kleiner dan de omvang van de huidige voorzieningen.

Overigens blijkt uit actuele gegevens dat de plinten van de panden in de omgeving goed gevuld zijn en worden.

ccc. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan bevat geen cijfermatige onderbouwing van de actuele regionale behoefte (vraag en aanbod) aan voorzieningen.

Reactie

Zoals hiervoor aangegeven zijn de specifiek op het openbaarvervoersknooppunt gerichte voorzieningen die met dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt niet elders te realiseren. Zie ook de reactie onder xx.

ddd. Borg dat de Brittenpassage geen onderdeel zal uitmaken van het publieke domein en de passage middels ov-poortjes zal worden afgesloten. In dat geval ondervinden bestaande voorzieningen minder nadeel van de nieuwe voorzieningen.

Reactie

Er zijn geen ruimtelijk relevante redenen om de afsluiting met ov-poortjes als voorwaarde op te nemen. De mogelijke aanwezigheid van stationsvoorzieningen in de Brittenpassage heeft, met of zonder ov-poortjes geen onaanvaardbare gevolgen voor de bestaande voorzieningen. Zie ook de reactie onder xx.

eee. Het ontwerpbestemmingsplan maakt met verschillende bestemmingen kiosken op maaiveld mogelijk. De huurprijs van kiosken is lager, waardoor kiosken op oneerlijke wijze kunnen concurreren met bestaande plintvoorzieningen.

Reactie

De huurprijs van kiosken is niet op voorhand vast te stellen. Gezien hun aard, omvang en locatie zal het toestaan van kiosken geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor de omliggende functies, waaronder begrepen de bestaande plintvoorzieningen. In verhouding tot de omvang van de nu aanwezige voorzieningen is sprake van een afname aan betrokken vloeroppervlak.

fff. De kiosken worden wellicht tijdelijk geplaatst of zullen een seizoensgebonden invulling hebben. Het is niet wenselijk dat kiosken in bepaalde perioden (seizoenen) leegstaan. Bovendien doen tijdelijke bouwwerken, waarbij minder aandacht is besteed aan de ruimtelijke uitstraling, afbreuk aan de hoogwaardige uitstraling van de Zuidas.

Reactie

De ambitie van het project Zuidasdok is om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij de internationale toplocatie. Dat geldt ook voor voorzieningen zoals kiosken. Dit kwaliteitsniveau kan niet met een bestemmingsplan worden afgedwongen, maar zal wel degelijk aan de orde zijn bij de vormgeving van de bebouwing.

ggg. Verzocht wordt om binnen de bestemming 'Verkeer – 4' (ter hoogte van het Matthijs Vermeulenpad) geen onbebouwde fietsenstallingen toe te staan. Ongebouwde fietsenstallingen zorgen voor een rommelige situatie en doen daarmee afbreuk aan de beoogde hoogwaardige uitstraling van de Zuidas.

Reactie

Binnen en rondom het plangebied wordt voorzien in een groot aantal gebouwde fietsparkeervoorzieningen. Het overgrote deel van de geparkeerde fietsen zal daar een plek vinden. Daarnaast bestaat altijd nog de behoefte aan ongebouwde parkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld voor 'kortparkeerders' voor wie het parkeren in een gebouwde voorziening geen redelijke optie is. Als voor deze doelgroep geen voorzieningen worden gerealiseerd is het risico op lukraak geparkeerde fietsen groter.

hhh. Op grond van de bestemming 'Verkeer - 4' zijn wegen met een maximum snelheid van 30 km/u per uur toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan sluit niet uit dat binnen deze bestemming een doorgaande weg zal worden aangelegd van het Matthijs

Vermeulenpad over het Zuidplein richting de Eduard van Beinumstraat. Voorgaande is, gelet op de verkeersveiligheid, niet wenselijk.

Reactie

Ook in de huidige situatie bestaat in theorie de mogelijkheid om een doorgaande route te realiseren van het Mathijs Vermeulenpad over het Zuidplein richting de Eduard van Beinumstraat. Beide straten moeten immers bereikbaar blijven vanuit de omliggende wegen. Dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Het is echter geen reële optie om direct voorlangs en direct grenzend aan de uitgang van het station (de Minervapassage) een doorgaande route te realiseren. De bestemmingsplanregeling zou onnodig complex en onleesbaar worden als alle niet-realistische mogelijkheden expliciet zouden worden uitgesloten. Daar komt nog bij dat de inrichting van het verkeersgebied aan de hand van verkeersbesluiten wordt gereguleerd.

- iii. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat aan de noordkant van de openbaarvervoerterminal een busstation wordt aangelegd met vier aankomst- en vertrekt haltes. De Eduard van Beinumstraat is niet toegerust op tweerichtingsverkeer met bussen, indiener verneemt daarom graag welke maatregelen zullen worden getroffen om het busverkeer op een adequate wijze van en naar de bufferplaats te laten rijden.*

Reactie

De vervoersafwikkeling rondom het voorziene busstation aan de noordzijde van het treinstation is uitgebreid onderzocht. Onder meer aan de hand van simulaties, waarbij met alle relevante vervoers- en omgevingsaspecten rekening is gehouden. Een van de uitkomsten hiervan is dat de Eduard van Beinumstraat geschikt is om gebruikt te worden voor busverkeer in twee richtingen en overig bestemmingsverkeer. De uiteindelijke vormgeving is nog niet definitief. Overleg met betrokkenen heeft al plaatsgevonden en zal worden gecontinueerd. Vanuit het project Zuidasdok bestaat ten eerste de bereidheid en de ambitie om betrokkenen hierover adequaat te informeren.

- jjj. Geen rekening lijkt te zijn gehouden met de wandelpassage van het WTC-complex over de Eduard van Beinumstraat.*

Reactie

De totale herinrichting van het gebied zal in het vervolg van het project zijn beslag krijgen. Daarbij worden vanzelfsprekend alle betrokken belangen meegenomen.

- kkk. Wat zijn de gevolgen van het busverkeer op de geluidsoverlast en geluidsbelasting van de gevel van de I-toren van het WTC-complex?*

Reactie

Naar aanleiding van de nieuwe verkeerscijfers uit het Verkeersmodel Amsterdam ten behoeve van het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. In deze actualisatie is ook de routing van de bussen en het nieuwe busstation betrokken. Uit dit onderzoek volgt dat de nieuwe route niet

leidt tot onacceptabele geluidsbelastingen bij de aanliggende bebouwing. (Akoestisch onderzoek metro, tram en stedelijk wegennet Zuidasdok)

III. Ter plaatse van het busstation bevinden zich de loading-docks van de H- en I-toren van het WTC. Hoe zal de verkeerssituatie ter plaatse in de praktijk functioneren?

Reactie

Uit onderzoek en nader overleg is naar voren gekomen dat voor de loadingdocks specifiek ruimte wordt vrijgehouden, gelegen buiten de rijbanen. Hiermee wordt voorkomen dat de bevoorrading opstoppen veroorzaakt.

mmm. Houdt rekening met andere ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving.

Reactie

De verdere ontwikkeling van de Zuidas wordt in alle opzichten als een geheel benaderd. De Visie Zuidas is één van de documenten die hier vorm aan geeft. Maar ook in andere verbanden vindt afstemming plaats tussen het project Zuidasdok en de aangrenzende gebiedsontwikkelingen. Dit geldt evenzo voor de afstemming met de omgeving van het Zuidasdok.

nnn. Onderstaande reacties hebben betrekking op de als bijlage bij de zienswijze van WTC gevoegde beoordelingsrapport.

Citaat punt 1

Zie de zienswijze en reactie onder g.

Citaat punt 2

Zie zienswijze en reactie onder i.

Citaat punt 3

Zie zienswijze en reactie onder k.

Citaat punt 4

Zie zienswijze en reactie onder l en m.

Citaat punt 5

Zie zienswijze en reactie onder o.

Citaat punt 6

Zie zienswijze en reactie onder p.

Citaat punt 7

Zie zienswijze en reactie onder l.

Citaat punt 8

Zie zienswijze en reactie onder h.

Citaat punt 9

Zie zienswijze en reactie onder k.

Citaat punt 10

Gesteld wordt dat voor beide spitsen de intensiteiten uit beide verkeersmodellen zijn gecombineerd door af te stemmen op werkelijk getelde verkeersintensiteiten. De resultaten hiervan (vergelijking van de modelintensiteiten met de werkelijk getelde intensiteiten) zijn tezamen aan de hand van het actuele verkeersbeeld door de wegbeheerders getoetst en plausibel verklaard. Doordat de uitgangspunten en resultaten van de plausibiliteitstoets in de rapportage ontbreken, is niet na te gaan of het dynamische model een representatieve weergave geeft van de werkelijke situatie.

Reactie

Het verkeersmodel wordt vooral gebruikt om de toekomstige situatie te simuleren. De matrices uit de statische verkeersmodellen kunnen daarbij niet een op een worden gebruikt in het dynamische verkeersmodel. Daarvoor is eerst een stap terug noodzakelijk, namelijk de bouw van het basisjaar. Vervolgens worden de eventuele kalibratiecorrecties (*vergelijking van de modelintensiteiten met de werkelijk getelde intensiteiten*) meegenomen bij de bouw van de toekomstige matrices.

De kalibratie van het dynamisch verkeersmodel heeft plaatsgevonden voor het basisjaar 2008. Hierbij is de intensiteit in het model gekalibreerd op 79 telpunten in de ochtendspits en 95 telpunten in de avondspits. De telpunten bevatten zowel wegvaktellingen als kruispunttellingen. De aansluiting van de intensiteiten in het dynamisch model op de werkelijke tellingen wordt aangeduid door middel van een T-waarde. Hoe groter de T-waarde, des te minder goed sluit het telpunt aan op de werkelijke telling.

Bij de kalibratie wordt de vuistregel gehanteerd dat minimaal 85% van de tellingen een T-waarde moeten hebben van $T < 3,5$ en maximaal 5% van de tellocaties een afwijking mag hebben van $T > 4,5$. Hieruit resulteert dat 0 tot 15% van de tellingen een

T-waarde mogen hebben tussen de 3,5 en 4,5.

De T-waarde wordt gehanteerd omdat deze rekening houdt met zowel de absolute als procentuele afwijking van de intensiteit in het verkeersmodel ten opzichte van de werkelijke telling. Wanneer de intensiteit van een telpunt namelijk laag is (bijvoorbeeld honderd voertuigen) dan is er bij een kleine absolute afwijking al sprake van een grote procentuele afwijking. Bij telpunten die een grote intensiteit kennen, heeft een grote absolute afwijking slechts een kleine procentuele afwijking tot gevolg. De T-waarde houdt hier rekening mee door op een glijdende schaal bij lage telpunten een grotere procentuele afwijking toe te staan maar een kleinere absolute afwijking en bij grotere telpunten een kleinere procentuele maar een grotere absolute afwijking.

In de onderstaande tabel staan de kalibratieresultaten voor het basisjaar 2008 voor beide spitsen afgebeeld:

T-waarde	Ochtendspits		Avondspits	
	Absoluut	Procentueel	Absoluut	Procentueel
< 3,5	75	95%	88	93%
3,5 – 4,5	3	4%	6	6%
> 4,5	1	1%	1	1%

Met bovenstaande resultaten is aan de kalibratie-eis met betrekking tot de telpunten voldaan. In een bijeenkomst met 'live' beelden van de simulaties van beide spitsen is het resulterende verkeersbeeld en congestievorming aan de wegbeheerders gepresenteerd. Uit dit overleg is geconcludeerd dat het dynamisch verkeersmodel een plausibel beeld geeft van de congestielocaties, opbouw van congestie en de duur ervan.

Citaat punt 10, vervolg

Er is getoetst op de totale verkeersintensiteiten voor de periode van twee uur. Voor een dynamisch model is juist ook de verdeling van het verkeer over de totale periode van twee uur erg belangrijk. Het is niet vast te stellen of deze pieken in verkeersbelasting goed in het model zijn meegenomen. Een correcte verdeling van het verkeer binnen de onderzoeksperiode heeft een groot effect op de waarnemingen die met het dynamisch model gedaan worden over kwaliteit van de doorstroming op het wegennet.

In het huidige rapport is geen achtergrondinformatie opgenomen over de instellingen en kalibratie van het dynamisch model. Het is daardoor niet vast te stellen of de gepresenteerde resultaten en bijbehorende beoordelingen juist zijn.

De analyse heeft betrekking op de perioden tussen 7 en 9 uur 's ochtend en tussen 16 en 18 uur 's middags. De indruk bestaat echter dat de werkelijke piekperiode op de Zuidas in de avondspits aanhoudt tot 19 uur 's avonds, maar wellicht pas later (na 17 uur) aanvangt. De rapportage maakt niet duidelijk of de gekozen tijdsperioden ook daadwerkelijk maatgevend zijn voor het weergeven van de drukste perioden op de Zuidas. Daarmee valt niet te beoordelen of de MER voldoende inzicht geeft in de bereikbaarheidssituatie op het onderliggende wegennet die ontstaat na realisatie van Zuidasdok

Reactie

De simulatie duurt vier uur met een aanloopuur, een spitsperiode van twee uur en een afloopuur. Daarmee ontstaat een realistisch toekomstbeeld van de zwaarste verkeersbelastingen en de daarbij behorende verkeersafwikkeling voor het hoofdwegennet en het aanpalende stedelijk wegennet. De verdeling van het verkeer over deze vier uur wordt gereguleerd door het aan de verschillende periodes toewijzen van spitsprofielen. Deze spitsprofielen zijn afgeleid van de verdeling van het verkeer over de gesimuleerde vier uur uit werkelijke tellingen. In totaal zijn 36 profielen gedefinieerd en toegepast voor het personenauto- en vrachtverkeer.

Citaat punt 11

Tabel 4.5 van de verkeersrapportage "I/C-verhoudingen stedelijk wegennet avondspits" wekt de suggestie dat er weinig speelt op het onderliggende wegennet, met slechts op enkele locaties een hoge IC-waarde. Het zijn echter de kruispunten en de aansluitingen (S108 en S109) die de kwaliteit van de doorstroming in het gebied bepalen. Er wordt geen aandacht besteed aan de feitelijke kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet voor de referentiesituatie. Deze informatie is wel voorhanden (Verkeersstudie Zuidas 2013 en 2014).

Door het ontbreken van een goede beschrijving van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet is het niet mogelijk om te beoordelen of de inpassingsvarianten wel of geen significante effecten hebben. Daarmee geeft de MER onvoldoende inzicht in de bereikbaarheidssituatie op het onderliggende wegennet die ontstaat na realisatie van Zuidasdok.

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijk wegennet is niet alleen onderbouwd met intensiteiten, verkeersveiligheid, de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod en inmiddels ook VMA, maar ook met dynamische simulaties. Daarmee is de kwaliteit wel beschreven.

Citaat punt 12

Tabel 4.6 van de Rapportage Wegverkeer toont de verliesuren op het onderliggende wegennet. Deze gegevens zijn afkomstig uit GenMod. GenMod heeft echter beperkingen ten aanzien van het berekenen van verliestijden op kruispunten. Dit, terwijl dit aspect erg belangrijk is op het onderliggend wegennet, in een complexe stedelijke situatie, zoals op de Zuidas. Kruispunten zijn de voornaamste locaties waar in het stedelijke netwerk verliestijden optreden. De gepresenteerde gegevens over de verliestijden zijn zodoende niet representatief voor de werkelijke situatie.

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijk wegennet is niet alleen onderbouwd met de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod maar ook met dynamische simulaties. In de dynamische modellen zijn de verkeerslichten in detail gemodelleerd en dus meegenomen in de berekeningen van de rijtijden (en daarmee de verliestijden) die optreden op het stedelijk wegennet.

Citaat punt 13

In hoofdstuk 4 van de Rapportage Wegverkeer worden ten aanzien van de referentiesituatie 2030 voor de kruispunten van het onderliggend wegennet geen gegevens gepresenteerd. Het is dan ook onduidelijk waarop de conclusie is gebaseerd dat hier in de referentiesituatie sprake zou zijn van structurele filevorming.

Reactie

In het rapport staat dat in de referentiesituatie sprake is van structurele filevorming door gebrek aan restcapaciteit zowel op het hoofdwegennet alsook op de aansluitende kruispunten van het stedelijk wegennet. De conclusie voor de A10 is gebaseerd op berekeningen met het NRM 2015. (Voorafgaand aan het ontwerptractébesluit nog NRM 2013.). Voor de aansluitende kruispunten is de

conclusie gebaseerd op de huidige situatie met daarbij opgeteld de voorziene ontwikkelingen.

Citaat punt 14

Tabel 6.5 op pagina 55 van de Rapportage Wegverkeer toont aan dat bij de basisvariant op de noordelijke parallelbaan volledige verzadiging van de beschikbare capaciteit plaats vindt. Dit betekent dat er congestie optreedt in de tunnel. De vraag is of daarom in de eindfase sprake zal zijn van (een vorm van) toeritdosering op de opritten van de AIO nabij de aansluitingen S108 en S109. Als dit zo is, dan zijn die effecten, ook voor het onderliggend wegennet, niet meegenomen in de effectbeschrijving. Daarmee geeft de MER onvoldoende inzicht in de bereikbaarheidssituatie op het onderliggende wegennet die ontstaat na realisatie van Zuidasdok.

Reactie

In de eindsituatie zullen Dynamisch Verkeers Managementmiddelen worden ingezet die gebruikt kunnen worden om de verkeersdoorstroming te optimaliseren. Wat er precies gaat komen, is nog niet hard vastgelegd. Mogelijk zullen op de toeritten van S108 en S109 Toerit Doseer Installatie's (TDI) aanwezig zijn om in zowel reguliere als irreguliere situaties het verkeer te reguleren. De mate waarin deze tot terugslag op het stedelijk wegennet leiden is sterk afhankelijk van en te beïnvloeden door de wijze waarop deze worden ingeregeld/geprogrammeerd. Dit effect is dus niet op voorhand mee te nemen in de analyses. In de tot nu toe uitgevoerde simulaties met het dynamisch verkeersmodel is ervan uitgegaan dat indien de wachtrij voor een TDI terug dreigt te slaan op het kruispunt van de aansluiting de TDI stopt met doseren, hetgeen negatieve effecten van het doseren op het stedelijk wegennet voorkomt. Zo wordt dan een balans gevonden door met tussenpozen de TDI te laten doseren.

Citaat punt 15

Met het herinrichten van de aansluitingen van het stedelijk wegennet met het hoofdwegennet (zoals knooppunt Europaboulevard) zou de kwaliteit van de doorstroming op het onderliggende wegennet significant moeten verbeteren. Dit komt nu niet tot uiting omdat (pagina 58 van de Rapportage Wegverkeer) alleen naar de verhouding tussen wegcapaciteit en gebruiksintensiteit (I/C-waarde) op wegvakniveau wordt gekeken. I/C-waarde is geen goede maat om de kwaliteit van de doorstroming op het stedelijk netwerk inzichtelijk te maken. Daarvoor dient juist ook gekeken te worden naar het (onderling) functioneren van de kruispunten.

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijk wegennet is niet alleen onderbouwd met de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod maar ook met dynamische simulaties.

Citaat punt 15 tweede deel

De herinrichting van de Europaboulevard is bij de beoordeling van het basisalternatief ten onrechte niet in het ontwerp is opgenomen. Het MER is op dit punt onvolledig en geeft onvoldoende inzicht in de bereikbaarheidssituatie op het onderliggende wegennet die ontstaat na realisatie van Zuidasdok.

Reactie

Bij de dynamische en statische simulaties zijn alle maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur gemeente Amsterdam juli 2011, inclusief de herinrichting van de Europaboulevard, opgenomen.

Citaat punt 16

Op pagina 65 van de Rapportage Wegverkeer wordt geconcludeerd dat bij een evenement in de RAI de knelpunten aan de randen van het studiegebied en op het stedelijk wegennet toenemen. De effecten van deze irreguliere situatie op de doorstroming lijken in eerste instantie beperkt. De knelpunten aan de randen van het studiegebied doseren echter de toestroom van verkeer waardoor potentiële knelpunten zich minder prominent (of helemaal niet) manifesteren. Met het dynamisch model kan daarom voor de grote evenementen niet voldoende goed vastgesteld worden wat de omvang is van de negatieve effecten. Dit voedt het vermoeden dat mogelijk ook bij middelgrote evenementen reeds bereikbaarheidsproblemen kunnen ontstaan. Voor de toetsing van de inpassingsvarianten en het referentieontwerp wordt gesteld dat de situatie met een groot en middelgroot evenement, door de hoge frequentie waarop de irregulariteit optreedt, in de beoordelingen nadrukkelijker moet meewegen. Het MER is op dit punt onvolledig en geeft onvoldoende inzicht in de bereikbaarheidssituatie op het wegennet die ontstaat na realisatie van Zuidasdok.

Reactie

Door het verhoogde verkeersaanbod door een evenement bij de RAI neemt de congestie aan de randen van het gemodelleerde wegennet licht toe, in de ochtendspits op de A2 en de A4. In de avondspits op de A2. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het bevorderen van de instroom en uitstroom naar de RAI in deze irreguliere situatie een goed verkeersbeeld geeft zonder ernstige congestievorming. In de modellen is een toename van congestie en rijtijd vanaf de Europaboulevard noord en zuidzijde te zien, wat als licht negatief wordt gezien. Met een verdere iteratieve optimalisatie van de verkeerslichten is de verwachting dat dit licht negatieve effect verder kan worden beperkt.

In dynamische analyses is de irreguliere situatie "Evenement RAI" nader onderzocht waarbij ook gekeken is naar de situatie bij een middelgroot evenement.

Voor de irreguliere situatie "Evenement RAI" kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat evenementen doorgaans aanvangen na de ochtendspits waardoor de effecten van het evenement op de verkeersafwikkeling in de ochtendspits gering zijn. Voor de verkeerskundige toets van de irreguliere situatie "Evenement RAI" met het dynamisch verkeersmodel is uitgegaan van een worst-case scenario waarbij de verplaatsingen toch in de ochtendspits plaatsvinden.

Ook bij deze worst-case benadering is de conclusie dat de effecten in zowel de ochtendspits als avondspits gering zijn op de hoofd- en parallelrijbanen. Mede doordat de verkeerslichten zijn afgestemd op een grotere de in- en uitgaande verkeersstroom bij evenementen. Het bevoordelen van een bepaalde verkeersstroom op kruispunten gaat automatisch ten koste van de afwikkeling van de conflicterende verkeersstromen. In de ochtendspits is daarom te zien dat de rijtijd vanuit de Europaboulevard noordzijde richting de snelwegen toeneemt (maximaal vijftien minuten). In de avondspits is dit effect te zien op de relaties vanuit de Europaboulevard noord- en zuidzijde (maximaal vier minuten). Op de overige

wegvakken rondom de aansluiting S109 is de verkeersafwikkeling congestievrij (ook de toe- en afritten).

Citaat punt 17

Tabel 6.21 van de Rapportage Wegverkeer toont een sterk negatieve score voor de variant AIO-DNM-N op reistijdvariaties. Er wordt in de tekst echter alleen gespiegeld aan inpassingsvariant AIO-BA. De score moet echter gebaseerd zijn op de vergelijking met de referentiesituatie 2015 en 2030. Deze vergelijking ontbreekt echter in de tekst.

Reactie

De onderbouwing wordt in hoofdlijnen door de uitkomsten van statische modellering bepaald. Dynamische simulaties bleken heel nuttig bij het toetsen van de ontwerpen in meer detail en daardoor bruikbaar bij de onderlinge vergelijking van de MER-alternatieven. Er is dus voor de referentiesituatie geen dynamische simulatie uitgevoerd omdat die simulaties primair waren bedoeld om het wegontwerp te toetsen. Een vergelijking maken met de referentiesituatie op basis van dynamische modeluitkomsten is dus niet mogelijk.

De gehanteerde methode voor het berekenen van de effecten door middel van een toekomstig referentiejaar is een gebruikelijke en een zuivere methode van vergelijken. Daarmee komt het toegevoegde effect van het project Zuidasdok ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zonder project Zuidasdok), als referentiesituatie, het best in beeld. De ontwikkeling van de Zuidas is hierbij als een vast gegeven verondersteld. Gezien de snelheid waarmee geplande ontwikkelingen na een periode van economische crisis weer worden opgepakt (met name ook in het Zuidasgebied) is dit een realistisch scenario. De referentiesituatie 2030 geeft hiermee zicht op een reëel verkeersbeeld dat kan ontstaan. Wel is bij de actualisatie van het verkeersrapport na de terinzagelgging van de ontwerpbesluiten, op basis van actuele data een vergelijking opgesteld met de huidige situatie.

Citaat punt 18

De score voor inpassingsvariant AIO-DNM-Z lijkt gebaseerd te zijn op vergelijking met andere inpassingsvarianten. De score moet echter gebaseerd zijn op de vergelijking met de referentiesituatie 2015 en 2030.

Reactie

Zie reactie bij citaat punt 17.

Citaat punt 19

Het ontbreken van files in een situatie waarbij de capaciteit overschreden wordt in het basisalternatief (volgens afbeelding 6.4 Rapportage Wegverkeer) lijkt niet verenigbaar met een constatering bij de variant AIO PRB S109 dat er op dezelfde locatie wel files ontstaan in een situatie waarin de wegcapaciteit niet wordt overschreden (volgens afbeelding 6.14).

Reactie

Een meer inhoudelijke verklaring is: doordat in A10 PRB S109 ter hoogte van de S109 de capaciteit is vergroot, kan meer verkeer door rijden naar aansluiting S108.

De geconstateerde congestie is een gevolg is van terugslag vanaf de afrit en door een toename van de wevende verkeersstromen op het wegvak tussen S108 en S109).

Citaat punt 20

Pagina 80: Eventuele verschillen tussen de varianten AIO BA en AIO PRB S109 op het gebied van de doorstroming op het stedelijke wegennet worden klein geacht omdat er nauwelijks gewijzigde I/C-waarden zijn. De I/C-waarde zegt echter weinig over het functioneren van het stedelijk netwerk en eventueel gewijzigde routekeuzes. Het zijn de kruispunten die de kwaliteit op het onderliggende wegennet bepalen. Een goede beoordeling vereist dan ook een analyse op kruispunt- en routeniveau en niet op basis van individuele wegvakken.

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijke wegennet is niet alleen onderbouwd met de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod maar ook met dynamische simulaties. Daarbij is sprake van een analyse op kruispunt- en routeniveau.

Citaat 20 vervolg

Het is merkwaardig dat de kwaliteit op De Boelelaan niet aanmerkelijk beter wordt dan de referentiesituatie omdat er een verbeterde kruispuntoplossing komt richting oprit naar de AIO richting A1/A2. Die maatregelen zit ten onrechte niet in het model.

Dat het gelijktijdig ook iets drukker wordt op de De Boelelaan met daaraan gekoppeld een hogere I/C-waarde zou niet mogen leiden tot de conclusie dat er geen verbetering optreedt. Het toont aan dat de I/C-waarde geen goed criterium is voor het beoordelen van de kwaliteit van de doorstroming op het onderliggende wegennet.

Reactie

Alle maatregelen uit Actieplan 2011 zitten in de verkeersmodellen. Statische modellen zijn inderdaad beperkt waar het gaat om effecten van kruispuntmaatregelen. In de dynamische simulaties worden de effecten van die maatregelen wel zichtbaar. En kruispunten zijn inderdaad de bottleneck op het stedelijk wegennet. In de nieuwe modellen behorende bij de actualisatie van verkeersonderzoek na de terinzagelgging van de ontwerpbesluiten zijn overigens nog maatregelen op het stedelijk wegennet toegevoegd.

Citaat punt 21

Nu er wordt uitgegaan van een verkeerstoename op het hoofdwegennet (zoals onderbouwd op pagina 119 van bijlage 2 bij de Rapportage Wegverkeer) is ook een toename op het onderliggend wegennet te verwachten.

Reactie

De aangehaalde beschrijving heeft betrekking op het NRM-verkeersmodel, dat bedoeld is om de effecten op het hoofdwegennet te beschrijven. Daar wordt ook de meeste wegcapaciteit toegevoegd en slechts beperkt op het stedelijk wegennet. De effecten voor het stedelijk wegennet zijn afgeleid van het GenMod verkeersmodel (en inmiddels ook het VMA-verkeersmodel) en van de dynamische simulaties. De uitkomsten van dit model geven aan dat het effect van de toename van verkeer op de

A10, zoals aangegeven in het NRM, is dat er plaatselijk lichte toenames zijn te zien, maar niet zodanig dat die tot nieuwe knelpunten op het stedelijk wegennet leiden.

Citaat punt 22

Uit afbeelding 9.3 van de Rapportage Wegverkeer blijkt dat in de ochtendspits op de noordelijke parallelbaan van de A10 een fileknelpunt ontstaat voor de afrit S108. Deze loopt door tot voorbij de afrit S109. De omvang en hinder (bijvoorbeeld uitgedrukt in reistijdverlies) voor het Zuidas gerelateerde verkeer wordt niet inzichtelijk gemaakt. De voorziene parallelbanen lijken onvoldoende te zijn om het streven naar een goed bereikbare Zuidas waar te kunnen maken.

Reactie

De filebeelden uit het NRM kennen een beperking, zoals in de tekst van de integrale rapportage wegverkeer (d.d. maart 2015) is opgenomen. De getoonde filelengte in de plaatjes wordt bepaald door de linklengte en niet door de werkelijke filelengte. Daardoor lijken de files langer dan ze zullen zijn. De dynamische modellering met Paramics is het geschikte instrument om de daadwerkelijke verkeersafwikkeling te simuleren. Op basis daarvan is geen grote langdurige, terugslag te zien, zoals valt op te maken uit paragraaf 5.4.2 uit de integrale rapportage wegverkeer (d.d. maart 2016).

Citaat punt 22 vervolg

In de Rapportage Wegverkeer (pagina 105) is aangegeven dat wanneer fileknelpunten buiten het plangebied opgelost zouden worden (A4-zuidbaan, de A10-oostbaan en de verbindingsboog van de A2 naar de A10-zuid) de hinder op de noordelijke en zuidelijk parallelbaan nog groter zou zijn. Voor de ontsluiting van de Zuidas lijkt er met het uitgewerkte referentieontwerp geen sprake te zijn van een toekomstbestendige bereikbaarheid.

Reactie

De toekomstbestendige bereikbaarheid is beter dan in de zienswijze aangegeven. Op de zuidelijke parallelbaan is sprake van een goede verkeersafwikkeling met een substantiële restcapaciteit. Het project Zuidasdok voorziet dan ook in een belangrijke verbetering van de weginfrastructuur. Het project niet uitvoeren zou leiden tot een verkeersinfarct. Een aanpak van eventuele fileknelpunten buiten het plangebied zal buiten de scope van Zuidasdok plaatsvinden.

Citaat punt 23

Omdat gebruik wordt gemaakt van een tweetal modellen (een voor het hoofdwegennet en een voor het onderliggend wegennet) komt de interactie tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet en de effecten van terugslag op het onderliggende wegennet, niet goed tot uiting. Het niet mee beoordelen van de betrouwbaarheid van de reistijden op het onderliggende wegennet is een belangrijke omissie in het rapport.

Reactie

De interactie tussen hoofdwegennet en stedelijk wegennet en de effecten van terugslag op het onderliggende wegennet, komen tot uiting in de berekeningen met de dynamische modellen. Hierbij zijn verplaatsingen van en naar de snelwegen van en naar het stedelijke wegennet gebaseerd op de verkeerscijfers uit het NRM. De

intra-stedelijke verplaatsingen zijn gebaseerd op het GenMod. Omdat de verkeersmodellen beide een ander toepassingsbereik kennen is voor het dynamische model een samengestelde matrix gebouwd die zo goed mogelijk bij beide verkeersmodellen aansluit.

Citaat punt 24

Tabel 9.6 toont onder meer de verliesuren op het onderliggende wegennet. Deze gegevens zijn afkomstig uit GenMod. GenMod heeft echter beperkingen ten aanzien van het berekenen van verliestijden op kruispunten

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijke wegennet is niet alleen onderbouwd met de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod maar ook met dynamische simulaties. In het beoordelingskader van de dynamische modellen is dieper ingezoomd op de effecten op het stedelijk wegennet. Zo zijn in de dynamische modellen de verkeerslichten in detail gemodelleerd, waarmee zij een rol spelen in het bepalen van de rijtijden (en daarmee de verliestijden) die optreden op het stedelijk wegennet.

Citaat punt 25

De I/C-waarde zegt weinig over het functioneren van het stedelijk netwerk en eventueel gewijzigde routekeuzes. Het zijn de kruispunten die de kwaliteit op het onderliggende wegennet bepalen. Een goede beoordeling vereist dan ook een analyse op kruispunt- en routeniveau en niet op basis van individuele wegvakken.

Reactie

De verkeersafwikkeling op het aanpalende stedelijk wegennet is niet alleen onderbouwd met de I/C-verhoudingen en de verliesuren uit GenMod maar ook met dynamische simulaties. Daarbij is ook een analyse op kruispunt- en routeniveau uitgevoerd.

Citaat punt 25 vervolg

Zie zienswijze en reactie onder 'Citaat punt 20 vervolg'.

Citaat punt 26

In de samenvattende conclusies van het referentieontwerp (pagina 114 van de Rapportage Wegverkeer) wordt onder meer gesteld dat het ontwerp op de noordelijke parallelbanen nauwelijks restcapaciteit heeft. Ook het busverkeer ondervindt hier hinder van. Verder ontstaan aan de randen van de A10 door de forse toename van het verkeer nieuwe of grotere knelpunten. De robuustheid van het netwerk blijft beperkt.

Reactie

Restcapaciteit is in het algemeen aanwezig en hoger dan in de autonome situatie. Vooral de noordelijke parallelrijbaan (in beide spitsen) en de zuidelijke hoofdrijbaan (in de avondspits) hebben vrijwel geen restcapaciteit. Gezien de beperkt beschikbare ruimte in de Zuidas, draagt de oplossing in het tracébesluit Zuidasdok het maximaal mogelijke bij aan de doorstroming op de A10 Zuid.

Citaat punt 27

Onduidelijk is waarop de aanneme dat er tijdens de bouwphase slechts beperkte verkeershinder optreedt, is gebaseerd. Door te stellen dat het om een beperkte opgave gaat wordt een belangrijke kans gemist om (de urgentie van) een brede gezamenlijke aanpak van de verkeershinder tijdens de bouw hoog te agenderen.

Reactie

Het aantal rijstroken blijft tijdens de bouw op werkdagen gelijk. Ze zullen plaatselijk wel versmald worden om de ruimte te creëren voor de bouw van de tunnel. De maximumsnelheid zal daarbij gaan naar minimaal 90 km per uur. Bij een snelheid van 80-90 km per uur ligt het optimum tussen snelheid en volgfstand. Met andere woorden: bij deze snelheid is de hoogste capaciteit mogelijk.

Met mobiliteitsmaatregelen wordt ingezet op een maximale vertraging van tien minuten. Het verkeer zal echter ook tijdens de realisatie autonoom blijven groeien, mede door de ontwikkeling van de Zuidas. Om de druk op de A10 Zuid voor en tijdens de realisatie van Zuidasdok aanvaardbaar te houden is het zeker gewenst dat partijen op en om de Zuidas de handen ineenslaan om een andere benadering van mobiliteit in te zetten.

Citaat punt 28

In hoofdstuk 7 van de Rapportage Wegverkeer ("effecten tijdens realisatie") zijn drie scenario's beschreven. Wij kunnen niet beoordelen of deze drie varianten representatief zijn of dat ook andere varianten denkbaar zijn.

Reactie

Deze situaties hebben betrekking op de kritische aspecten die voor het overgrote deel van de bouwphase bepalend zijn. Het derde scenario, waarbij tijdens de bouw tijdelijk een rijstrook op de A10 vervalst, is op basis van de berekende nadelen voor het wegverkeer afgevalen.

Citaat punt 29

Het is niet vast te stellen of de situatie met bouwverkeer en tijdelijke maatregelen op het onderliggende wegennet gesimuleerd is. Een dergelijke simulatie helpt bij het zorgvuldig beschrijven van de verkeerssituatie die ontstaat op het onderliggende wegennet tijdens de bouw van ZuidasDok.

Reactie

Zie voor een reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Citaat punt 30

In de Rapportage Wegverkeer wordt geen inzicht gegeven in de werkelijke extra reistijd die op de Zuidas optreedt als gevolg van het bouwverkeer.

Reactie

De hoeveelheid bouwverkeer is zeer gering ten opzichte van het totale verkeer op de Zuidas. Dat zal een verwaarloosbaar effect op de reistijden hebben voor het hoofdwegennet. Op het stedelijk wegennet zullen wel effecten optreden. Zie voor een

verdere reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Citaat punt 30 vervolg

In de Rapportage Wegverkeer is de verkeershinder tijdens de bouw afgezet tegen de referentiesituatie 2020. Voor de inwoners en werknemers van het gebied is het veel belangrijker om te weten hoe de bouwsituatie zich verhoudt tot de huidige situatie. Dat is immers de situatie die men kent en die ook het bevoegd gezag kan beoordelen.

Reactie

Zie voor een reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Citaat punt 31

In de Rapportage Wegverkeer (pagina 97) wordt gesteld dat het effect van de verkeershinder tijdens de bouw in de ochtendspits ten opzichte van de autonome situatie (=referentiesituatie 2020) minder groot is omdat het verkeer in de autonome situatie al vaststaat. Ten opzichte van de huidige situatie is het echter wel een aanmerkelijke verslechtering. Als er geen goede kwantitatieve gegevens voorhanden zijn dient op zijn minst een goede kwalitatieve beschrijving van de te verwachten verkeershinder gegeven te worden.

Reactie

Zie voor een reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Citaat punt 32

Voor het autoverkeer worden de effecten van de realisatie op het onderliggend wegennet nauwelijks en eigenlijk niet beschreven. Dit is een belangrijke omissie in het rapport met name gezien het feit dat op dit moment al sprake is van een complexe en kritische situatie op het onderliggend wegennet van de Zuidas.

Reactie

Zie voor een reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Citaat punt 33

Verwacht mag worden dat vanuit de initiatiefnemer harde eisen ten aanzien van de uitvoering van het project worden geformuleerd juist ten aanzien van de verkeersoverlast en de bereikbaarheid van de Zuidas en het hoofdwegennet.

In de Rapportage Wegverkeer wordt gesteld dat voor het bepalen van de acceptabele omvang van de verkeershinder het EMVI model is ontwikkeld, waarbij samen met de omgeving de grens voor de acceptabele hinder wordt bepaald..'' Op welke wijze de omgeving inspraak krijgt in het formuleren van criteria om de overlast acceptabel te houden, is volstrekt onduidelijk.

Reactie

Er worden eisen gesteld aan de aannemer in het kader van de bereikbaarheid. In de afgelopen periode (2015) is een aantal overleggen georganiseerd met ondermeer de

Taskforce Bereikbaarheid en Klankbordgroep Zuidasdok, waarin ook WTC deelnam. Tijdens deze overleggen is onder andere gesproken over de eisen die aan de aannemer worden gesteld. Verwezen wordt verder naar de reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase in respectievelijk paragraaf 2.3 en paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.4.14 Zienswijze Westinvest ImmoValue (T119 - B19)

- a. *De verwachting als eigenaar van het kantoorgebouw 'Symphony' (Gustav Mahlerplein 3-117 / Gustav Mahlerlaan 405) is dat het project dusdanige geluidsoverlast, slechte bereikbaarheid van het kantoor dat daarmee sprake is van aantasting van het huurgenot. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Daarnaast behoudt zij zich het recht voor om de zienswijze verder toe te lichten in de daarvoor toegestane tijd en verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Tijdens de behandeling van de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan bestaat, zoals te doen gebruikelijk, voor eenieder de mogelijkheid om een zienswijze toe te lichten ten overstaan van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. De indieners van zienswijzen worden hierover geïnformeerd. Overigens hebben regelmatig gesprekken plaatsgevonden met de beheerder. Indien er van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

3.4.15 Zienswijze Westinvest Interselect (T120 – B20)

- a. *De verwachting als eigenaar van het kantoorgebouw 'The Rock' (Claude Debussylaan 80-134) is dat het project dusdanige geluidsoverlast, slechte bereikbaarheid van het kantoor dat daarmee sprake is van aantasting van het huurgenot. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Daarnaast behoudt zij zich het recht voor om de zienswijze verder toe te lichten in de daarvoor toegestane tijd en verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Tijdens de behandeling van de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan bestaat, zoals te doen gebruikelijk, voor eenieder de mogelijkheid om een zienswijze toe te lichten ten overstaan van de gemeenteraadscommissie Ruimtelijke Ordening. De indieners van een zienswijze worden hierover geïnformeerd. Overigens is er wel contact geweest met de vorige eigenaar van betrokken vastgoed en CBRE als zijnde beheerder van The Rock. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

3.4.16 Zienswijze Dekamobil Global (T75 – B21)

- a. *De verwachting als eigenaar van het kantoorgebouw 'The Edge' (Gustav Mahlerlaan 2970) is dat het project dusdanige geluidsoverlast, slechte bereikbaarheid van het kantoor dat daarmee sprake is van aantasting van het huurgenot. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Daarnaast behoudt zij zich het recht voor om de zienswijze verder toe te lichten in de daarvoor toegestane tijd en verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Tijdens de behandeling van de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan bestaat, zoals te doen gebruikelijk, voor eenieder de mogelijkheid om een zienswijze toe te lichten ten overstaan van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. De indieners van zienswijzen worden hierover geïnformeerd. Overigens hebben in 2014 regelmatig gesprekken plaatsgevonden met de indiener van deze zienswijze, in het kader van bouwkundige opnamen en trillingsmetingen. De rapportages van deze onderzoeken zijn als bijlage bij een brief dd. 28 juli 2015 van project Zuidasdok aan de indiener verstrekt. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

3.4.17 Zienswijze Allianz Lebensversicherungs (T117 – B22)

- a. *De verwachting als eigenaar van het kantoorgebouw 'Forum' (Fred. Roeskestraat 100) is dat het project dusdanige geluidsoverlast, slechte bereikbaarheid van het kantoor dat daarmee sprake is van aantasting van het huurgenot. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Daarnaast behoudt zij zich het recht voor om de zienswijze verder toe te lichten in de daarvoor toegestane tijd en verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Tijdens de behandeling van de raadsvoordracht tot vaststelling van het bestemmingsplan bestaat, zoals te doen gebruikelijk, voor eenieder de mogelijkheid om een zienswijze toe te lichten ten overstaan van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. De indieners van zienswijzen worden hierover geïnformeerd. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

3.4.18 Zienswijze Union Investment Real Estate (T114 – B23)

- a. *Met betrekking tot het gebouw UN Studio, Gustav Mahlerlaan 320-366 / Parnassusweg 803-844 wordt specifiek aandacht gevraagd voor het voorkomen van aantasting van het huurgenot en het voorkomen van overlast voor de huurders, evenals het goed bereikbaar blijven en houden. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 en over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Na bestudering van de stukken ter inzage zullen wij eventueel besluiten een officieel bezwaar in te dienen binnen de daarvoor vastgestelde regels en termijn.*

Reactie

Met de ingediende zienswijzen is gereageerd op de ontwerpbesluiten. Tegen de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan kan geen bezwaar worden gemaakt. Wel kan beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld door belanghebbenden die tevens een zienswijze kenbaar hebben gemaakt. Meer informatie hierover wordt opgenomen bij de bekendmaking van het tracébesluit en het bestemmingsplan.

- c. *Wij verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Stakeholders die direct worden geraakt door de werkzaamheden zoals de indiener van deze zienswijze, worden op de hoogte gehouden van ontwikkelingen en met hen vindt voor de start van de bouw afstemming plaats over de uitvoering. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

3.4.19 Zienswijze Deko HOT Moerdijk (T107 - B24)

- a. *Met betrekking tot het Vinoly gebouw, Claude Debussylaan 2-48 /Gustav Mahlerplein 2 wordt specifiek aandacht gevraagd voor het voorkomen van aantasting van het huurgenot en het voorkomen van overlast voor de huurders, evenals het goed bereikbaar blijven en houden. Indien het project leidt tot omzetverlies dan wel*

waardedaling van het gebouw behoudt eigenaresse zich het recht voor om een beroep te doen op tegemoetkoming in de schade op basis van nadeelcompensatie dan wel planschade.

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het project Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 en planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- b. Na bestudering van de stukken ter inzage zullen wij eventueel besluiten een officieel bezwaar in te dienen binnen de daarvoor vastgestelde regels en termijn.*

Reactie

Met de ingediende zienswijzen is gereageerd op de ontwerpbesluiten. Tegen de vaststelling van het tracébesluit en het bestemmingsplan kan geen bezwaar worden gemaakt. Wel kan beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld door belanghebbenden die tevens een zienswijze kenbaar hebben gemaakt. Meer informatie hierover wordt opgenomen bij de bekendmaking van het tracébesluit en het bestemmingsplan.

- c. Wij verzoeken u vriendelijk om ons op de hoogte te houden van en te informeren over de voortgang van alle ontwikkelingen.*

Reactie

Stakeholders die direct worden geraakt door de werkzaamheden zoals de indiener van deze zienswijze, worden op de hoogte gehouden van ontwikkelingen en met hen vindt voor de start van de bouw afstemming plaats over de uitvoering. Indiener van de zienswijze wordt op de hoogte gehouden van de voortgang van het project Zuidasdok.

Zienswijze Vrije Universiteit Amsterdam (T101 – B25)

- a. De zienswijzen van de ORAM en de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas worden nadrukkelijk ondersteund.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op deze zienswijzen, die in deze Nota van Beantwoording zijn opgenomen onder de nummers 3.2.1 en 3.2.9.

- b. *De VU verneemt graag welke uitgangspunten zijn geformuleerd voor de ambities ten opzichte van de uitgangspunten die golden ten tijde van het volledige Dokmodel, zoals 'een internationaal topmilieu' en 'een gemengd stuk maaiveldstad'.*

Reactie

De uitgangspunten en doelstellingen voor het project Zuidasdok zijn beschreven in de Structuurvisie Zuidasdok en de Voorkeursbeslissing die daarvan onderdeel is. Voor het project Zuidasdok zijn vier hoofdambities (doelstellingen) benoemd, te weten:

1. verdere realisatie van een internationaal toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
2. voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk;
3. een kwalitatief hoogwaardig ov-knooppunt van internationale allure;
4. duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reacties op zienswijzen over nut en noodzaak en het proces van planvorming in paragraaf 2.1 en 2.2 van deze Nota van beantwoording.

- c. *Studenten, maar ook medewerkers van de VU, bezoekers van het VUMC en de omliggende bedrijven, moeten, komend met het openbaar vervoer de Parnassusweg oversteken. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en opstoppen. Daarom is het doortrekken van de treinperrons tot over de Parnassusweg wenselijk.*

Reactie

Bestudering van de optie waarbij de treinperrons tot over de Parnassusweg worden doorgetrokken heeft het inzicht opgeleverd dat hier, voor zover deze optie ter plaatse al inpasbaar is, vele nadelen aan kleven. Zie voor een nadere toelichting op dit punt en de andere aspecten van het kruisen van voetgangersstromen met de Parnassusweg paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Welke oplossingen zijn voorzien met betrekking tot de voor voetgangers, door een toename van tramverkeer, gevaarlijke oversteek van de Arnold Schönberglaan?*

Reactie

Er worden verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid van voetgangers in relatie tot het tramverkeer van de Arnold Schönberglaan te dienen. Zie voor meer informatie over deze maatregelen paragraaf 2.7 over verkeersveiligheid.

- e. *Een kwalitatief hoogwaardig en esthetisch stationsgebouw zou bijdragen aan de internationale allure van de Zuidas. Een centrumgebouw als visitekaartje met daar omheen levendigheid en ontmoetingsruimte, dus meer dan een passagiersterminal.*

Reactie

De ambitie is het realiseren van een openbaarvervoerknooppunt van internationale allure en met een hoog reizigerscomfort. Het succes van dit project wordt medebepaald door de mate waarin het openbaarvervoerknooppunt niet als gebouw-op-zich, maar als verbindende schakel in de stedelijke structuur is vormgegeven.

Belangrijk in de vormgeving is dat deze een uitstraling heeft die goed aansluit bij het internationale, zakelijke karakter en de geambieerde groene uitstraling van de omgeving.

De identiteit van de omgeving van het station prevaleert boven het station als object. De hoogwaardige uitvoering van het station voegt zich in de stedenbouwkundige situatie juist om de barrière te verminderen. Kwaliteit en functionaliteit van het stationsgebouw en haar omgeving worden bereikt zonder het gebouw als een icoon te realiseren. De omgeving van Zuidas, de kwaliteit van de openbare ruimte en de naadloze overgang tussen de stationspassages en het openbaar gebied geven het station en het gebied de gewenste internationale allure.

- f. *Met het doorlopen van aparte mer-procedures voor Zuidasdok en Zuidas Flanken ontbreekt het integrale overzicht. Er ontbreekt een integrale analyse van de verkeersstromen voor het gehele gebied van de Zuidas. Na realisatie van Zuidasdok is te verwachten dat de A10 een aantrekkende werking zal hebben op het verkeer. Niet is onderzocht wat dit betekent voor het onderliggende wegennet van de Zuidas. Zo nodig zijn maatregelen gewenst om de capaciteit van het onderliggende wegennet te vergroten.*

Reactie

Zuidasdok heeft een integrale verkeers- en vervoersstudie uitgevoerd die heeft geresulteerd in bijlage 2 en 3 van het ProjectMER. In de Integrale rapportage wegverkeer is het studiegebied op afbeelding 3.2 en 3.3 weergegeven waaruit blijkt dat het stedelijk wegennet is meegenomen in de integrale analyse, dit omvat ook het gehele gebied van Zuidas en het ontwikkelprogramma voor Zuidas.

Uit het verkeerskundig onderzoek (zie bijlage 2, hoofdstukken 4 en 9 van de Integrale rapportage wegverkeer (maart 2015)) blijkt dat een betere doorstroming van het hoofd- en stedelijk wegennet als gevolg van het project Zuidasdok ontstaat (zie tabel 9.2 met bijbehorende uitleg).

- g. *De inpassing van het project vergt een zorgvuldige inbedding van het project in de omgeving met een goede begeleiding van routes en stromen en het slechten van barrières zoals keerwanden en hoogteverschillen.*

Reactie

Een goede inpassing is onderkend en is beschreven in het Landschapsplan Zuidasdok.

- h. *Welke eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de uitstraling, leefbaarheid en bereikbaarheid?*

Reactie

Voor de kwaliteit van de uitstraling is het Landschapsplan Zuidasdok opgesteld. Het Landschapsplan is verder uitgewerkt in vormgevingseisen die deel uitmaken van de eisen die aan de aannemer worden gesteld. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- i. *Voor de borging van de kwaliteit tijdens de bouw wordt gepleit voor een apart overleg met belangrijke stakeholders van de Zuidas en iemand, bij voorkeur van de Zuidasorganisatie, die doorzettingsmacht heeft.*

Reactie

Uiteraard worden effecten van de bouw op de omgeving zorgvuldig gemonitord, maar dat laat onverlet dat er toch hinder op kan treden die niet voorzien was. Als opdrachtgever van het project Zuidasdok kan tijdens de bouw worden ingegrepen als de kwaliteit van de uitvoering niet voldoet. De omgeving kan hierin een signalerende en agenderende rol spelen. Het is wenselijk om hierover het bestaande overleg met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven tijdens de bouwfase te continueren. Over de vorm en frequentie van een dergelijk overleg wordt in de komende periode met partijen uit de omgeving van gedachten gewisseld. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

3.4.20 Zienswijze AkzoNobel Nederland B.V. (T58 – B26)

- a. *De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel is in tegenspraak met gemaakte afspraken. Destijds is in het kader van de af te sluiten erfpachtovereenkomst, op aandrang van de gemeente, overeengekomen dat ten aanzien van Zuidasdok geen vrijwaringsbepaling wordt opgenomen. Wel is overeengekomen: 'De gemeente zal zich inspannen om de Dokontwikkeling zodanig te laten verlopen dat deze geen nadelige invloed heeft op project Beethoven'. Een afstand van drie meter past niet bij deze inspanningsplicht.*

Reactie

Ook bij een afstand tussen de tunnel en de belendingen van drie meter kan worden voldaan aan de inspanningsplicht. In de Structuurvisie Zuidasdok wordt uitgegaan van een afstand van tien meter tussen de belendingen en de tunnel. In de planuitwerkingsfase is nader onderzoek gedaan naar de positie van de tunnel. De planuitwerking heeft zich onder meer gericht op het mogelijk maken van een optimale bouwfasering. Groot nadeel van de oplossing die in de Structuurvisie werd geschetst betrof het niet in één keer kunnen bouwen van de noordelijke tunnelbuis als gevolg van de beperkte ruimte tussen de gevels en het bestaande dijklichaam van de A10. Door de tunnel dichterbij de gevel te bouwen, is het wel mogelijk de noordelijke tunnel in één fase te bouwen. Dit levert een aantal belangrijke voordelen op: de doorloop van de bouw wordt verkort en daarmee ook de duur van de hinder voor de omgeving en de nieuwe rijbanen (parallel- en hoofdrijbaan) kunnen in één keer worden opengesteld. Om in beeld te brengen wat de effecten zijn op de belendingen is nader onderzoek verricht. Dit onderzoek heeft aangetoond dat het technisch gezien verantwoord is om de aannemer de ruimte te geven om in de nabijheid van belendingen te bouwen.

In de contacten die de projectorganisatie Zuidasdok en Akzo Nobel in 2014 en 2015 hebben gehad is het bouwen tot op circa drie meter van de gevel aan de orde gekomen en toegelicht. De gemeente Amsterdam zal, in goed overleg met alle betrokken partijen, voldoen aan haar inspanningsverplichting.

- b. *Door de gemeente is richting AkzoNobel steeds gecommuniceerd dat er minimaal een afstand van tien meter zou worden aangehouden. Op een plankaart uit 2010 is een grens op elf meter afstand opgenomen. Zie ook de uitgave Plan Amsterdam van juni 2012. Een kortere afstand is in nadere gesprekken tot voor kort nooit aan de orde gekomen.*

Reactie

Dit was tot die momenten ook het geval. De reden voor het dichter bouwen op de gevel is weergegeven in de reactie onder a.

- c. *De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel levert te grote risico's en impact op voor mens en omgeving. In dat licht is het van belang dat aan de zijde van het gebouw die grenst aan Zuidasdok zijn gevestigd: De hoofd- en mindervalide-ingang, de toegang van het brandweerpaneel, de goederenontvangst, de fietsenkelder en de parkeergarage evenals drie nooduitgangen die meer dan 500 personen moeten kunnen verwerken. Bij een afstand van drie meter tussen het gebouw en Zuidasdok zullen deze functies niet of slecht bereikbaar zijn.*

Reactie

Er wordt een minimale afstand van circa drie meter tussen het gebouw en de bouwactiviteiten gehanteerd om zo de bereikbaarheid van het gebouw voor voetgangers en fietsers afdoende te borgen. Voor de bereikbaarheid van het gebouw voor bevoorrading via de loading docks, nood- en hulpdiensten en de parkeergarage worden speciale voorzieningen gevraagd aan de aannemer (bijvoorbeeld door het bouwen van hulpbruggen over de tunnel in aanbouw). Tijdens overleg (najaar 2015) met AkzoNobel is gezamenlijk geconstateerd dat de bereikbaarheid hiermee afdoende kan worden geborgd. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- d. *De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel maakt de situatie onoverzichtelijk en vergroot (het gevoel van) sociale onveiligheid.*

Reactie

In het contract richting de aannemer zijn eisen opgenomen dat de strook van circa drie meter tussen de gevel en de bouwwerkzaamheden zorgvuldig wordt ingericht. Voor de tijdelijke fase is de eis opgenomen dat deze moet voldoen aan de ontwerprichtlijnen die de gemeente Amsterdam stelt aan de inrichting van de openbare ruimte (conform Handboek Puccini van de gemeente Amsterdam). Ook worden hoge eisen gesteld aan de uitstraling van de bouwafscheidingsen. De sociale veiligheid wordt ondermeer door voldoende verlichting verzekerd. Deze combinatie van maatregelen zorgt ervoor dat tijdens de realisatiefase de situatie leefbaar blijft.

- e. *De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel betekent dat schoonmaak en onderhoud in benauwde omstandigheden en frequenter moet plaatsvinden. Dit vergroot het risico op incidenten en schade aan*

gebouwen en installaties.

Reactie

De aannemer wordt verplicht zorg te dragen voor het schoonhouden van de direct aan het werkterrein gelegen ruimte en het voorkomen van stofhinder. Stofhinder is echter nooit volledig te voorkomen. Zie voor meer informatie over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- f. De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel hebben calamiteiten op de bouwplaats van Zuidasdok veel sneller een directe impact op het kantoor. Foutmarges zoals een bedieningsfout van een bestuurder van een shovel, worden tot beneden een aanvaardbaar minimum teruggebracht.*

Reactie

Dit risico is onderkend en opgenomen in het integraal veiligheidsplan. Op grond van het Bouwbesluit 2012 moet een bouwveiligheidsplan worden opgesteld. Dit moet in werkplannen van de aannemer nauwkeurig worden uitgewerkt.

- g. De korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel vergroot de kans op schade aan kabels en leidingen, zoals de warmte-koudeopslag met de daarbij behorende bronnen. Hier wordt in de ter inzage gelegde stukken niet op ingegaan.*

Reactie

Bij de ontwikkeling van het Zuidas-deelproject Beethoven, waar het kantoorgebouw van AkzoNobel onderdeel van is, is voor wat betreft kabels en leidingen rekening gehouden met de toekomstige aanleg van Zuidasdok. Dit betekent in concreto dat voor de openbare energie- en nutsvoorzieningen alle kabels en leidingen ten behoeve van de gebouwen niet aan de zijde van Zuidasdok zijn aangelegd. Dit met uitzondering van een leiding voor hemelwaterafvoer en een leiding voor drinkwater. Deze worden gehandhaafd of indien nodig door de aannemer zodanig aangepast dat deze blijven functioneren.

Aan de kant van de A10 Zuid van het kantoorgebouw liggen wel de WKO-bronnen en bijbehorende leidingen van de gebouwen van AkzoNobel en Stibbe. Bij de aanleg hiervan zijn afspraken gemaakt en vastgelegd met deze partijen over de te nemen maatregelen, zodanig dat schade ten gevolge van de bouw van Zuidasdok wordt voorkomen.

- h. Door de korte afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel worden de uitstraling, allure en representativiteit van een internationaal hoofdkantoor van een multinational tekort gedaan.*

Reactie

De bouwwerkzaamheden van Zuidasdok leveren de nodige hinder op, waaronder ook begrepen een tijdelijke en plaatselijk verminderde uitstraling. De uitstraling, allure en representativiteit van het gebouw worden in de eindsituatie juist versterkt door

Zuidasdok. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- i. *Het is vaste rechtspraak dat bij de beoordeling van (de gevolgen van) een plan moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Voor houdbare besluitvorming is niet bepalend welke maatregelen kunnen worden genomen, maar welke zullen worden genomen. Er kan dus niet op worden geanticipeerd op wat de aannemer – misschien- zal gaan doen ten aanzien van het beperken van de gevolgen.*

Reactie

Met het tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok worden de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgelegd. Hierbij geldt dat in het tracébesluit de aanpassingen aan de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en in verband daarmee te treffen maatregelen en voorzieningen specifiek worden beschreven. Daarnaast worden in het tracébesluit de tijdelijke maatregelen en de tijdelijk te treffen voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de aanpassingen aan de weginfrastructuur beschreven. Ten opzichte van het tracébesluit heeft het bestemmingsplan, waarmee de realisatie van de openbaarvervoerterminal planologisch mogelijk wordt gemaakt, een meer kaderstellend karakter.

Samenhangend met dit verschil in karakter zal bij de beoordeling van de gevolgen van het tracébesluit worden uitgegaan van de specifieke daarin opgenomen maatregelen en voorzieningen en bij het bestemmingsplan van de maximale planologische mogelijkheden.

De ruimte voor de aannemer van het bouwcontract houdt met name verband met de bouwfase en niet met de in het tracébesluit en het bestemmingsplan vastgelegde ruimtelijke keuzen voor de eindsituatie. Zoals hiervoor is vermeld, zijn bij de beoordeling van de gevolgen daarvan het tracébesluit en het bestemmingsplan leidend. De wijze van uitvoering door de aannemer speelt inderdaad geen rol bij de beoordeling van de gevolgen van de planologische mogelijkheden die het tracébesluit en het bestemmingsplan bieden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- j. *Ook kan niet worden verwezen naar de aanbesteding, de WIOR-vergunning, het BLVC-plan of te verlenen vergunningen, omdat nog niet bekend is welke maatregelen in dat kader worden genomen.*

Reactie

Tijdens de huidige planuitwerkingsfase van Zuidasdok staan de vaststelling van het Tracébesluit Zuidasdok en het Bestemmingsplan Zuidasdok centraal. Zoals hiervoor is vermeld bij i, worden met het tracébesluit en het bestemmingsplan de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgelegd. Welke maatregelen in het kader van de aanbesteding, de WIOR-vergunning, het BLVC-plan of te verlenen vergunningen worden genomen is op dit moment inderdaad nog niet bekend, maar dit laat de relevantie daarvan voor de bouwfase onverlet. De verwijzing in het ProjectMER Zuidasdok is in deze zin informatief bedoeld. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- k. *Door de uitmeet- en flexibiliteitsbepalingen in het ontwerp tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan is de afstand van de projectactiviteiten tot het nieuwe hoofdkantoor van AkzoNobel is als zodanig (wellicht onbedoeld) niet geborgd.*

Reactie

Op grond van lid 4 van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit mag met de situering van de tunnels, in afwijking van lid 1 en lid 2, naar weerszijden worden geschoven binnen de op de tracékaarten aangegeven maatregelvlakken voor de tunnels. Met de maatregelvlakken voor de tunnels mag niet worden geschoven en de tunnel mag niet buiten het maatregelvlak worden gebouwd. Hiermee is de regeling in het betreffende artikel 15 lid 4 tevens een waarborg dat ten minste de afstand van het maatregelvlak tot het gebouw wordt aangehouden. Wat andere maatregelen van het tracébesluit betreft, is van belang dat lid 3 van de uitmeet-flexibiliteitsbepaling bepaalt dat deze worden uitgevoerd binnen de op de tracékaarten aangegeven begrenzing van het tracébesluit.

- l. *De veronderstelling dat een bouwafstand van drie meter tot het gebouw van AkzoNobel zou leiden tot een kortere bouwtijd levert hiervoor onvoldoende rechtvaardiging op.*

Reactie

Voor de tunnel in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is de bouwafstand verkort tot drie meter zodat mogelijk is de tunnel in één fase te bouwen en tijdens de bouw vijf rijstroken op de A10 Zuid in bedrijf te houden. Bij een grotere afstand van de belendingen is dit niet mogelijk waardoor de bouwtijd aanzienlijk wordt verlengd (naar verwachting met twee jaar). Een afstand van drie meter levert daarnaast zoveel mogelijk ruimte op voor de realisatie van de openbaarvervoerterminal boven en tussen de tunnels.

- m. *In de ter inzage gelegde stukken wordt niet ingegaan op het borgen van de continue bereikbaarheid van bestaande gebouwen.*

Reactie

Bij het project Zuidasdok wordt groot belang gehecht aan het doorfunctioneren van de Zuidas tijdens de realisatiefase van het project. Daarbij hoort vanzelfsprekend ook het bereikbaar zijn van gebouwen. Voor een verdere toelichting op dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. *Over het borgen van de verkeersveiligheid (niet alleen het scheiden van gewoon verkeer en bouwverkeer) wordt in de ter inzage gelegde stukken te weinig aangegeven.*

Reactie

Verkeersveiligheid staat in het Integraal veiligheidsplan omschreven. De verkeersveiligheid tijdens de bouw is daarvan een onderdeel. Zie voor een nadere reactie over de veiligheid tijdens de bouwfase paragraaf 2.7 van deze Nota van

Beantwoording.

- o. Ook bij gebouwen zoals het hoofdkantoor van AkzoNobel kan sprake zijn van tijdelijke en permanente negatieve gevolgen van trillingen. Het gaat hierbij om schade aan het gebouw, interieur, regelinstallaties, verminderde werkbaarheid, gezondheidseffecten en verlies aan uitstraling.*

Reactie

Wat betreft trillingen tijdens de bouwfase wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording. Voor trillingen na de bouw van Zuidasdok zijn de vlakheid van het wegdek in de tunnels en het verschil in massa tussen de tunnelbakken en voertuigen in de tunnels van belang.

De tunnels worden zettingvrij gefundeerd met een in beton uitgevoerde vloer die vlak wordt afgewerkt. Speciale aandacht hierbij krijgen de voegen tussen de tunnelmoten, waaraan de eis wordt gesteld dat de onvlakheid niet meer dan drie millimeter mag bedragen. Boven de vlakke ondergrond en voegovergangen van de tunnelconstructie wordt een eveneens vlak afgewerkte asfaltverharding aangebracht. Door de vlakheid van de weg ontbreken 'aanstootpunten' en veroorzaken voertuigen geen trillingen. De massa van de tunnelbakken is vele malen groter dan de massa van de zwaarste voertuigen die door de tunnels rijden en de constructie van de tunnels is tevens enorm stijf. De belasting door voertuigen die door de tunnel rijden wordt door de stijfheid van de tunnels over een relatief groot oppervlak gespreid. Plaatselijk kan de gronddruk onder de tunnels hierdoor marginaal toenemen. Deze toename is zeer gering en veroorzaakt geen trillingen.

- p. In de ter inzage gelegde stukken wordt niet ingegaan op (de kosten van) de benodigde intensieve schoonmaak om schade aan gebouwen en apparatuur te voorkomen.*

Reactie

Schade aan gebouwen en apparatuur dient waar mogelijk te worden voorkomen. Vanzelfsprekend geldt dit als uitvoeringseis bij de realisatie van Zuidasdok. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase en schade in paragraaf 2.4 en 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- q. Het voldoen aan vergunningen en de wet is het absolute minimum. Voor een project als dit, in een omgeving zoals hier aan de orde, mag veel meer worden verwacht.*

Reactie

Bij de realisatie van het project Zuidasdok worden, geheel in lijn met de zienswijzen, meer randvoorwaarden aan de aannemer opgelegd dan alleen de wettelijke. In paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording is dit aspect nader uiteengezet. Tijdens gesprekken zijn de voor AkzoNobel relevante kaders en eisen gedeeld. AkzoNobel heeft daarop in deze gesprekken aangegeven dat zij ervaren dat serieus met hun zorgen is omgesprongen. Er vinden nog vervolgesprekken plaats, onder andere over of dit moet leiden tot een overeenkomst tussen beide partijen over de

raakvlakken tussen de realisatie van het project Zuidasdok en (het gebruik van) het gebouw van AkzoNobel.

- r. *De minimale waarborgen om overlast te beperken dienen ten tijde van de besluitvorming vast te staan en te zijn geborgd. De kaders kunnen niet worden doorgeschoven naar de uitvoering. Zeker nu de aannemer onder grote druk zal staan om zoveel mogelijk kosten te besparen.*

Reactie

Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied, hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- s. *AkzoNobel wenst in overleg te treden over genoemde punten.*

Reactie

Met AkzoNobel vinden vanaf 2014 regelmatig gesprekken plaats over Zuidasdok. Deze gesprekken zijn na de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten gecontinueerd en worden ook in de toekomst voortgezet.

- t. *Genoemde punten zijn niet als limitatieve opsomming te beschouwen.*

Reactie

In formele zin is hetgeen in de zienswijze is opgenomen dat waarop wordt gereageerd.

- u. *AkzoNobel behoudt zich alle rechten voor, inclusief het recht op schadevergoeding en nadeelcompensatie.*

Reactie

Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

3.4.21 Zienswijze UIR Beethovenstraat (T82 – B30)

- a. *UIR onderschrijft de wenselijkheid van Zuidasdok.*

Reactie

Het is goed om te horen dat de wenselijkheid van het project Zuidasdok wordt ondersteund.

- b. *Op maaiveldhoogte bedraagt de afstand tussen het in aanbouw zijnde kantoorgebouw van AkzoNobel en Zuidasdok 3 meter. Ter hoogte van de overhellende bouwlagen bedraagt de afstand slechts 2 meter. De afstand dient niet 3 maar 10 meter te zijn. De in het ontwerptractébesluit voorziene afstand van 3 meter wijkt af van de afstand die in een eerder stadium van planvoorbereiding aan de orde is gekomen.*

Reactie

In de Structuurvisie wordt uitgegaan van tien meter tussen de belendingen en de tunnel. In de planuitwerkingsfase is nader onderzoek gedaan naar de positie van de tunnel. De planuitwerking heeft zich ondermeer gericht op het mogelijk maken van een meer optimale bouwfasering. Groot nadeel van de oplossing die in de Structuurvisie werd geschetst betrof het niet in één keer kunnen bouwen van de noordelijke tunnelbuis als gevolg van de beperkte ruimte tussen de gevels en het bestaande dijklichaam van de A10. Door de tunnel dichterbij de gevel te kunnen bouwen, is het wel mogelijk de tunnel in één fase open te stellen. Dit levert een aantal belangrijke voordelen op: de doorloop van de bouw wordt ten opzichte van een openstelling in twee fasen met ongeveer twee jaar verkort en daarmee ook de duur van de hinder voor de omgeving.

- c. *De voorziene afstand vergroot de kans op nadelige gevolgen.*

Reactie

Uit onderzoeken blijkt dat de effecten van de kortere afstand voor de belendingen aanvaardbaar zijn, zowel tijdens de bouwfase als in de eindsituatie.

- d. *De voorziene afstand is in strijd met de inspanningsverplichting die de gemeente in het kader van de erfpachtuitgifte op zich heeft genomen om nadelige gevolgen van Zuidasdok voor de ontwikkeling van het gebied 'Beethoven' te voorkomen.*

Reactie

Ook bij een afstand tussen de tunnel en de belendingen van drie meter kan worden voldaan aan de inspanningsplicht. In de Structuurvisie Zuidasdok wordt uitgegaan van een afstand van tien meter tussen de belendingen en de tunnel. In de planuitwerkingsfase is nader onderzoek gedaan naar de positie van de tunnel. De planuitwerking heeft zich onder meer gericht op het mogelijk maken van een optimale bouwfasering. Groot nadeel van de oplossing die in de Structuurvisie werd geschetst betrof het niet in één keer kunnen bouwen van de noordelijke tunnelbuis als gevolg van de beperkte ruimte tussen de gevels en het bestaande dijklichaam van de A10. Door de tunnel dichterbij de gevel te bouwen, is het wel mogelijk de noordelijke tunnel in één fase te bouwen. Dit levert een aantal belangrijke voordelen op: de doorloop van de bouw wordt verkort en daarmee ook de duur van de hinder voor de omgeving en de nieuwe rijbanen (parallel- en hoofdrijbaan) kunnen in één keer worden opengesteld. Om in beeld te brengen wat de effecten zijn op de belendingen is nader onderzoek verricht. Dit onderzoek heeft aangetoond dat het technisch gezien verantwoord is om de aannemer de ruimte te geven om in de nabijheid van belendingen te bouwen.

In de contacten die de projectorganisatie Zuidasdok met UIR en Akzo Nobel in 2014 en 2015 hebben gehad is het bouwen tot op circa drie meter van de gevel aan de

orde gekomen en toegelicht. De gemeente zal, in goed overleg met alle betrokken partijen, voldoen aan haar inspanningsverplichting.

- e. *Het voorkomen van constructieve en niet-constructieve schade aan het in aanbouw zijnde kantoorgebouw moet voorafgaand aan de aanbesteding zijn geborgd.*

Reactie

De bouw van de tunnels op korte afstand van belendende gebouwen is uitgebreid onderzocht. Als referentie zijn hierbij doorsneden van de nieuwbouw van AkzoNobel en Stibbe beschouwd. Aanleg van de noordelijke tunnel in de A10 Zuid tot drie meter afstand tot belendingen is hierbij technisch haalbaar gebleken. Dit laat onverlet dat de aannemer van het bouwcontract berekeningen zal moeten uitvoeren op basis van het uitgewerkte te realiseren ontwerp. Bij de aanbesteding worden gegadigden mede beoordeeld op de wijze waarop wordt omgegaan met de risico's die zijn verbonden aan het bouwen op korte afstand van belendingen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Ten onrechte wordt voorbijgegaan aan de toename van exploitatiekosten en overlast die zich mogelijk voordoen bij de realisering van Zuidasdok.*

Reactie

Het doorfunctioneren van de Zuidas staat hoog in het vaandel. Leefbaarheid en de uitstraling van het gebied hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reacties op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 en over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *De besluitvorming zal nadrukkelijk moeten borgen dat sprake is van een, vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, aanvaardbare leefsituatie, temeer de nu voorziene duur van de uitvoeringsperiode fors is.*

Reactie

Het doorfunctioneren van de Zuidas staat hoog in het vaandel. Leefbaarheid en de uitstraling van het gebied hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- h. *Het aandringen op nader overleg door AkzoNobel wordt onderschreven.*

Reactie

Met AkzoNobel vindt overleg plaats. Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel s van de zienswijze van AkzoNobel.

3.4.22 Zienswijze ABN AMRO Bank N.V. (T126 – B31)

- a. *In zijn algemeenheid worden de negatieve effecten van de realisatie van het project gevreesd. Gevreesd wordt de geluid- en trillingoverlast gedurende de uitvoeringswerkzaamheden van Zuidasdok.*

Reactie

De uitvoering van het project Zuidasdok heeft inderdaad impact op de omgeving en kan hinder veroorzaken. In de toelichting en bijlagen bij het (ontwerp)tracébesluit en (ontwerp)bestemmingsplan en in het ProjectMER met bijlagen is beschreven op welke wijze de verschillende effecten van Zuidasdok zijn onderzocht, hoe de effecten zijn beoordeeld en welke maatregelen worden getroffen ter mitigatie en compensatie van negatieve effecten. Wat betreft effecten van de bouwfase wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *In het rapport 'Trillingen spoor' (bijlage 6 bij het MER) wordt gesteld dat geen kantoorpanden aanwezig zijn binnen het gebied waar trillinghinder niet kan worden uitgesloten. Vervolgens wordt gesteld dat de eisen voor trillinghinder strenger zijn dan de richtlijn voor toetsing op schade aan gebouwen. Tevens wordt gesteld dat trillingen door spoor- of wegverkeer niet in de huidige situatie meetbaar zijn en dat daarom een aanname is gedaan ten aanzien van de overdracht van trillingen uit de grond naar de vloeren van de bebouwing. Ook wordt in dit rapport aangegeven dat het effect van de tunnelbak op de trillingen niet nader is onderzocht, maar mag worden verwacht dat de tunnelbak een dempend effect heeft op de spoorgebonden trillingen. Geenszins staat dus vast dat de trillingen van de treinen en metro's niet zullen leiden tot trillinghinder en schade aan het kantoorgebouw van ABN AMRO. Uit oogpunt van zorgvuldigheid dient onderzoek te worden uitgevoerd naar het effect van de tunnelbak op de trillingen, evenals naar de overdracht van trillingen uit de grond naar de vloeren van de bestaande bebouwing langs de A10.*

Reactie

In het Deelrapport Trillingen, bijlage 6 ProjectMER, zijn overdrachtscoëfficiënten gehanteerd voor de overdracht van de trillingen vanuit de grond naar funderingen en vanuit funderingen naar vloeren. De totale gehanteerde overdrachtscoëfficiënt is zodanig dat geen demping van trillingen optreedt bij de overdracht van de grond naar fundering en van funderingen naar vloeren, wat een conservatieve aanname is. Op basis van deze aanname is geconcludeerd dat trillingen veroorzaakt door spoorverkeer zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet tot hinder leiden. Wat betreft het effect van de tunnelbakken op overdracht van trillingen veroorzaakt door spoorverkeer is van belang dat in de huidige situatie de trein- en metropalen met de rijbanen van de A10 Zuid verhoogd op een grondlichaam zijn gelegen. Bij de aanleg van de tunnels wordt het grondlichaam smaller, maar niet lager. Omdat de trein- en metropalen verhoogd op een grondlichaam blijven liggen, wordt de dempende werking veroorzaakt door het verloop van het maaiveld niet aangetast. Van de naast het grondlichaam liggende tunnels wordt een licht dempend effect verwacht:

- de tunnels werken als sleuven in de grond, wat langs spoorwegen een beproefde methode is om de trillingsintensiteit te verlagen, omdat bij het aanbrengen van

een sleuf het pad van trillingen wordt verlengd en de kromming van het maaiveld toeneemt;

- o door de stijve constructie van de tunnels in combinatie met de ondergrond die bestaat uit slappe grondlagen boven een dieper liggende zandlaag, worden trillingen gereflecteerd en verspreiden deze zich meer, wat een diffuser beeld geeft.

Wat betreft trillingen door wegverkeer in de tunnels zijn de vlakheid van het wegdek in de tunnels en het verschil in massa tussen de tunnelbakken en voertuigen in de tunnels van belang.

De tunnels worden zettingsvrij gefundeerd met een in beton uitgevoerde vloer die vlak wordt afgewerkt. Speciale aandacht hierbij krijgen de voegen tussen de tunnelmoten, waaraan de eis wordt gesteld dat de onvlakheid niet meer dan drie millimeter mag bedragen. Boven de vlakke ondergrond en voegovergangen van de tunnelconstructie wordt een eveneens vlak afgewerkte asfaltverharding aangebracht. Door de vlakheid van de weg ontbreken 'aanstootpunten' en veroorzaken voertuigen geen trillingen.

De massa van de tunnelbakken is vele malen groter dan de massa van de zwaarste voertuigen die door de tunnels rijden en de constructie van de tunnels is tevens enorm stijf. De belasting door voertuigen die door de tunnel rijden wordt door de stijfheid van de tunnels over een relatief groot oppervlak gespreid. Plaatselijk kan de gronddruk onder de tunnels hierdoor marginaal toenemen. Deze toename is zeer gering en veroorzaakt geen trillingen.

- c. *In het deelrapport 'Geluid MER' (bijlage 5 bij het MER) is aangegeven dat de meeste geluidhinder wordt veroorzaakt door ruwbouw van de tunnel (plaatsen damwanden, afgraven en afvoer grond.) In het rapport is tevens aangegeven dat het heien van paalfunderingen leidt tot een geluidbelasting van 90 dB(A) op niet-geluidgevoelige objecten en het zetten en trekken van damwanden in deelgebied WTC-oost 82 dB(A). De verplichte toepassing van de Best Beschikbare Techniek zou de geluidbelasting beperken met 20 dB(A). De vraag is of dergelijke maatregelen daadwerkelijk worden toegepast en kunnen worden afgedwongen ten aanzien van kantoren. Het Bouwbesluit biedt die waarborg niet omdat ter plaatse geen woningen aanwezig zijn. Het MER en het ontwerp tracébesluit bieden op dit punt onvoldoende duidelijkheid en rechtszekerheid.*

In het deelrapport 'Geluid MER' is aangegeven dat het, uit akoestisch oogpunt, de voorkeur heeft om in de grond gevormde palen te gebruiken. In de contractvorming is het heien van palen evenwel vooralsnog niet uitgesloten.

Reactie

Het Bouwbesluit 2012 vormt voor vergunningplichte bouwactiviteiten het toetsingskader voor geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden. Het Bouwbesluit stelt eisen ten aanzien van de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. De aannemer van het bouwcontract moet deze eisen ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Schinkel en Amstel. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing

heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een 'Richtlijn Bouwlawaai' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Schinkel en Amstel. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Aangezien volgens tabel 33 in het rapport 'Geluid MER' het zetten en trekken van damwanden op de kantoren ter plaatse van WTC-oost een geluidbelasting van ruimschoots meer dan 75 dB veroorzaakt, moet worden gewaarborgd dat ter plaatse van WTC-oost deze werkzaamheden trillingvrij worden uitgevoerd.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel c van de zienswijze.

- e. *Onduidelijk is wat moet worden verstaan onder 'behoorlijk geïsoleerd', zoals in het deelrapport 'Geluid MER' wordt gesteld ten aanzien van de gevels van kantoorgebouwen.*

Reactie

Gezien de bestaande situatie met ligging van de kantoren dicht op de A10 Zuid en de ten tijde van de bouw van de kantoren geldende bouwtechnische eisen mag worden verondersteld dat deze reeds behoorlijk geïsoleerd zijn en beschikken over een gevelwering van 25 tot 35 dB.

- f. *Bouwwerkzaamheden op korte afstand van de toegang tot het gebouw kunnen meer verstoring geven voor werknemers die in de centrale hal werken. Voornoemd deelrapport onderkend de mindere geluidwering bij de toegang*

Reactie

Voor de bouwfase is inderdaad een punt van aandacht dat het geluid van bouwwerkzaamheden ook ter hoogte van de centrale hal, vanwege de mindere geluidswering, tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft.

- g. *Het per geval bezien van maatregelen is te vrijblijvend. Het is wenselijk dat in het tracébesluit wordt vastgelegd dat geluidreducerende maatregelen dienen te worden getroffen bij een geluidbelasting op de gevel in de dagperiode van meer dan 75 dB en dat derhalve het heien er plaatse van de ABN-AMRO wordt uitgesloten.*

Reactie

Met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgelegd. Dat geluids- en trillingshinder tijdens de bouwfase tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven, is geborgd met de voorschriften daarover in het Bouwbesluit, die door de aannemer van het bouwcontract ook moeten worden

nageleefd voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Schinkel en Amstel. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- h. Is er onderzoek gedaan naar mogelijke trillinghinder tijdens de bouwfase?*

Reactie

Trillingshinder is betrokken bij de beoordeling van effecten tijdens de bouwfase in het kader van het ProjectMER. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 11.7.3 van het ProjectMER.

- i. Gezien het intensieve transport van grond tijdens de bouwfase, waarvoor de toe- en afritten S 108 en S109 worden gebruikt, is het wenselijk dat de bereikbaarheid van het hoofdkantoor van ABN-AMRO wordt gewaarborgd.*

Reactie

In de eisen richting de aannemer worden eisen opgenomen over de bereikbaarheid van de verschillende functies en gebouwen in Zuidas. Zie voor een reactie over het bouwverkeer paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- j. De in het MER (blz. 245) aangegeven stelling dat tijdens een periode van een tot twee kwartalen ruim 100 vrachtwagens extra per uur over de S 108 en S109 zullen rijden, waarbij sprake is van een beperkte toename van geluid is niet onderbouwd. Een onderzoek naar de (effecten van de) geluidbelasting van het bouwverkeer op de bouwwegen ontbreekt.*

Reactie

Gezien de grote hoeveelheid verkeer in de directe omgeving is het geluidseffect van het bouwverkeer zeer beperkt. Enig effect valt te verwachten, maar ten opzichte van de akoestische belasting van het wegverkeer valt het geluid weg van materieel dat van en naar dit terrein beweegt, waardoor geen sprake is van significante negatieve effecten. (hoofdstuk 11 van het ProjectMER).

- k. Niet blijkt op welke wijze is voorzien in het tijdens de bouw bereikbaar houden van het hoofdkantoor van ABN-AMRO via het lokale wegennet en voor voetgangers, fietsers.*

Reactie

Alle gebouwen blijven bereikbaar, zo nodig via extra tijdelijke voorzieningen. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen onder of nabij gebouwen en voor de bevoorrading van gebouwen. In een enkel geval moet een toegang voor een korte tijd volledig worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd na goed overleg met de directbetrokkenen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- l. Het feit dat de Zuidas een hoogwaardige kantorenlocatie is rechtvaardigt dat voldoende waarborgen worden opgenomen voor een optimaal gebruik.*

Reactie

Zuidasdok heeft het doorfunctioneren van de Zuidas hoog in het vaandel staan. Leefbaarheid en daarmee ook de uitstraling van het gebied hebben de hoogste prioriteit. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- m. Verwezen wordt naar de zienswijze van ondernemersvereniging ORAM en van de Taskforce Bereikbaarheid.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op deze zienswijzen, die in deze Nota van Beantwoording zijn opgenomen onder de nummers 3.2.1 en 3.2.9.

3.4.23 Zienswijze De Brauw Blackstone Westbroek (T67 – B33)

- a. Verwezen wordt naar de zienswijze van ondernemersvereniging ORAM.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op deze zienswijze, die in deze Nota van Beantwoording is opgenomen onder nummer 3.2.1.

- b. Van groot belang is dat, zowel tijdens alsook na de werkzaamheden, een adequate toegang is verzekerd tot de expeditieruimte van De Brouw Blackstone en Westbroek (gebouw The Rock) aan de Arnold Schönberglaan.*

Reactie

De expeditieruimte blijft tijdens de bouw en in de eindsituatie toegankelijk. Eventuele kortstondige afsluitingen gebeuren in afstemming met de eigenaar/beheerder van het gebouw. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- c. Verzocht wordt om te zorgen voor voldoende stalgelegenheid voor fietsen rondom The Rock. De nu voorziene (tijdelijke) voorzieningen zijn dusdanig beperkt in omvang en ver van het gebouw verwijderd dat deze onvoldoende soelaas zullen bieden.*

Reactie

Fietsparkeerplaatsen die voor de bouw van het project Zuidasdok moeten verdwijnen, zoals de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte nabij het station Amsterdam Zuid, worden eerst elders gecompenseerd. De realisatie van een fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein is hiervan een voorbeeld. Deze is gereed voor de aanvang van de werkzaamheden voor het project Zuidasdok. Zie voor meer informatie over fietsparkeren paragraaf 2.9 van deze Nota van Beantwoording.

3.4.24 Zienswijze Commerz Real Investmentgesellschaft (T70 – B34)

- a. *Omdat in de formele aankondiging van de terinzagelegging verschillende adressen worden genoemd voor toezending van de zienswijze met betrekking tot het ontwerptractébesluit en het MER, wordt deze zienswijze naar beide adressen gezonden. Indien echter één van beide adressen onjuist zou blijken te zijn, kan niet worden uitgesloten dat één of meer belanghebbenden niet op de juiste wijze een zienswijze hebben ingediend en zou tot een hernieuwde terinzagelegging moeten worden besloten.*

Reactie

In het ontwerptractébesluit is voor zienswijzen over het ontwerptractébesluit en het ProjectMER inderdaad een ander postadres vermeld dan in de kennisgeving. Gedurende de periode dat zienswijzen naar voren konden worden gebracht waren beide postadressen in gebruik van de Directie Participatie. De zienswijze is op beide postadressen goed ontvangen.

- b. *Noch uit het ontwerptractébesluit noch uit de toelichting daarop blijkt waarom de parkeergarage van CRI moet worden geamoveerd.*

Reactie

De parkeergarage van CRI maakt deel uit van een grotere parkeergarage, die deels onder en deels direct naast de A10 Zuid is gelegen. Een deel van de parkeergarage is inmiddels verworven. Een ander deel van deze parkeergarage werd door CRI gehuurd van de Staat der Nederlanden en de huurovereenkomst is per 5 december 2015 opgezegd. Het overige deel is nog in eigendom van CRI. Over de verwerving van het deel van de parkeergarage dat in eigendom is van CRI vindt constructief overleg plaats voor een alternatieve nieuwe parkeergarage in de nabijheid.

Het moeten amoveren van de parkeergarage is het gevolg van de verkeerskundige noodzaak de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid tot in totaal zes rijstroken uit te breiden en ondergronds aan te leggen. De ondergrondse aanleg maakt ruimte voor de ontwikkeling van station Amsterdam Zuid tot een volwaardige openbaarvervoerterminal. Tevens verbetert door de ondergrondse aanleg de luchtkwaliteit en vermindert de geluidsoverlast door de A10 Zuid, wat nodig is voor woningbouw en de beoogde ontwikkeling van Zuidas tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum.

De wijzigingen kunnen niet binnen het bestaande profiel van de A10 Zuid worden gerealiseerd. Het in zuidelijke richting uitbreiden van de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is in verband met de ligging van de sporen voor metro en trein niet mogelijk. Om deze redenen vindt de uitbreiding van de A10 Zuid in noordelijke richting plaats. Dit betekent dat ter plaatse aanwezige functies moeten worden geamoveerd, waaronder de onder en direct naast de bestaande A10 Zuid gelegen parkeergarage ter hoogte van de gebouwen van CRI.

- c. *Op geen enkele wijze blijkt in hoeverre acht is geslagen op de belangen van onder andere CRI bij hun parkeergarage en hoe deze zijn afgewogen tegen het projectbelang.*

Reactie

In paragraaf 11.4.3 van het ProjectMER Zuidasdok is vermeld dat de realisatie van Zuidasdok tot gevolg heeft dat de parkeergarage niet kan worden gehandhaafd en dat in overleg met de rechthebbenden, waaronder CRI, alternatieve parkeergelegenheid in de directe nabijheid wordt gerealiseerd. Dat de parkeergarage moet worden geamoveerd is vermeld in artikel 6 (Tabel 4) van de besluittekst van het (ontwerp)tracébesluit en in paragraaf 3.8 (Tabel 3) van de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit. Het te amoveren gedeelte is tevens weergegeven op kaartblad 2 van de tracékaarten. De noodzaak en de bij het amoveren van de parkeergarage gemoeide belangen zijn besproken tijdens de verschillende overleggen die onder andere met CRI hebben plaatsgevonden. Tevens wordt verwezen naar de reactie op onderdeel b van de zienswijze.

- d. *Niet blijkt of is onderzocht of het tracé wellicht zou kunnen worden aangepast zodat de parkeergarage kan worden behouden.*

Reactie

Tijdens het voortraject van Zuidasdok is een groot aantal mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht en beoordeeld. Dit heeft geresulteerd in de Voorkeursbeslissing die onderdeel is van de op 9 juli 2012 vastgestelde Structuurvisie Zuidasdok en is uitgewerkt in het tracébesluit en het bestemmingsplan. Voor een beschrijving van de in aanmerking genomen alternatieven en de wijze waarop deze zijn beoordeeld, wordt verwezen naar hoofdstuk 1 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Zuidasdok, de hoofdstukken 2 en 3 van het PlanMER Zuidasdok, de hoofdstukken 4 en 5 van de Structuurvisie Zuidasdok en hoofdstuk 2 van het ProjectMER Zuidasdok. Binnen de Voorkeursbeslissing en Structuurvisie is vastgesteld dat geen ruimte beschikbaar is om de betreffende parkeergarage te handhaven.

- e. *Niet ingegaan wordt op het evidente parkeerprobleem dat ontstaat na het amoveren van de parkeergarage van CRI.*

Reactie

De eigenaar van een ander deel van de parkeergarage is inmiddels vergoed met de bouw van een alternatieve parkeergarage. Voor CRI is een ontwerp beschikbaar gesteld voor een alternatieve parkeergarage in de nabijheid van hun kantoor en hierover vindt constructief overleg plaats.

- f. *Omdat het ontwerptracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan niet voorzien in de bouw van een nieuwe parkeergarage is nog uitermate onzeker of en wanneer deze daadwerkelijk zal kunnen worden gerealiseerd en deze zal voorzien in de behoefte of dat zal moeten worden uitgeweken naar een parkeergarage elders.*

Reactie

De beoogde locatie voor de alternatieve parkeergelegenheid is gelegen buiten het plangebied van het bestemmingsplan Zuidasdok. De bouw van de alternatieve parkeergelegenheid wordt zelfstandig planologisch mogelijk gemaakt. Een ontwerp is gemaakt voor een ondergrondse parkeergarage onder het niet bebouwde gedeelte

van de zogenaamde Twin Towers van CRI en een gedeelte van de Eduard van Beinumstraat. De verwachting is dat hiervoor, net als voor de te amoveren parkeergarage bij het naburige Atrium gebouw, een omgevingsvergunning kan worden verleend. Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel j van de zienswijze.

- g. *In het MER en het ontwerptractébesluit had moeten worden ingegaan op de verkeers- en milieugevolgen van een gewijzigde verkeersafwikkeling ten gevolge van het amoveren van de parkeergarage.*

Reactie

Door het amoveren van de parkeergarage wijzigt de kantoorfunctie van de gebouwen niet en het uitgangspunt is om in overleg in de directe nabijheid alternatieve parkeergelegenheid te realiseren. Hiermee is geen sprake van een wijziging in de verkeersafwikkeling die in het kader van het ProjectMER en het (ontwerp)tractébesluit nader had moeten worden beschreven.

- h. *In het MER staat bij de beschrijving van de realisatiefase dat geen van de varianten leidt tot een vermindering van de parkeergelegenheid.*

Reactie

In Zuidas liggen aan weerszijden van de A10 Zuid en de trein- en metrospooren het Matthijs Vermeulenpad en de Arnold Schönberglaan.

Langs het Matthijs Vermeulenpad zijn op dit moment geen parkeerplaatsen aanwezig. Wel liggen langs het pad een Kiss & Ride en een taxistandplaats die worden verplaatst naar de Strawinskylaan. Ook zijn hier twee gereserveerde parkeerplaatsen (autodate/gedeelde auto WTC) die worden verplaatst.

Langs de Arnold Schönberglaan zijn op dit moment tien openbare parkeerplaatsen aanwezig en drie gereserveerde parkeerplaatsen (autodate/gedeelde auto WTC). De tien openbare parkeerplaatsen verdwijnen en komen in de definitieve situatie niet terug. De vijf gereserveerde parkeerplaatsen (autodate/gedeelde auto WTC) aan het Matthijs Vermeulenpad en de Arnold Schönberglaan krijgen een alternatieve parkeerlocatie in het gebied dat omsloten wordt door de Strawinskylaan, Mahlerlaan, Beethovenstraat en Parnassusweg.

Verder worden er in het project acht parkeerplaatsen gerealiseerd voor mindervaliden. Vier hiervan komen op het Matthijs Vermeulenpad ter hoogte van de Rechtbank. De andere vier komen ook op het Matthijs Vermeulenpad, bij de taxistandplaats/Kiss & Rideplaats.

Voor het overige vinden er in het project geen aanpassingen in parkeerplaatsen plaats.

- i. *Ten onrechte staat in het ontwerpbestemmingsplan dat de functionele structuur van het plangebied in grote lijnen gehandhaafd blijft. Dit is onjuist, gezien het amoveren van de parkeergarage.*

Reactie

Met de vermelding dat de functionele structuur van het plangebied in grote lijnen gehandhaafd blijft, wordt niet bedoeld dat geen enkele functie verplaatst of verdwijnt. De grote lijnen zijn dat het station Amsterdam Zuid en de A10 Zuid gehandhaafd blijven en dat de omliggende openbare ruimte weliswaar veel groter wordt, maar qua positionering niet wezenlijk verandert.

- j. *Een oplossing voor de gevolgen van het amoveren van de parkeergarage zou kunnen zijn dat in het tracébesluit en / of het bestemmingsplan een bestemming wordt opgenomen voor de nieuwe parkeergarage, inclusief de voorwaardelijke verplichting dat niet eerder met de sloop van de bestaande parkeergarage mag worden gestart dan nadat de nieuwe parkeergarage is gerealiseerd en in gebruik genomen. Daarmee wordt tevens aan het belang van CRI tegemoet gekomen en worden negatieve gevolgen voorkomen.*

Reactie

De locatie van de nieuwe parkeergarage is buiten de begrenzing van het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok gelegen. De medewerking van Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam laat daarnaast onverlet dat CRI zelf verantwoordelijk is voor de realisatie van de nieuwe parkeergarage. Opname in het tracébesluit en/of het bestemmingsplan, al dan niet in combinatie met een voorwaardelijke verplichting van de genoemde, ligt om deze redenen niet voor de hand.

CRI heeft constructief overleg gevoerd met de projectorganisatie Zuidasdok en de gemeente Amsterdam over de voor de bouw van de nieuwe parkeergarage benodigde afwijking van het bestemmingsplan met reguliere voorbereidingsprocedure ('kruimelgevallenregeling'), waarmee de nieuwe parkeergarage planologisch mogelijk kan worden gemaakt. De daaropvolgende bouwtijd van de nieuwe parkeergarage is ingeschat op circa één jaar. Indien de aanvraag van de omgevingsvergunning en de daaropvolgende bouw van de nieuwe parkeergarage voortvarend ter hand wordt genomen kan de alternatieve parkeergarage tijdig gereed zijn.

- k. *De in het ontwerptractébesluit ter plaatse van onder meer de gronden ter hoogte van de Twin Towers aangegeven aanduiding 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, Werkterrein' maakt het mogelijk dat op die gronden allerlei werkzaamheden plaatsvinden ten behoeve van de uitvoering van het tracébesluit, met in potentie een zeer grote impact op de omgeving, waaronder de Twin Towers. Daarbij gaat het zowel om hinder door geluid, trillingen et cetera. als om hinder door het creëren van bouwwegen, het kunnen realiseren van opslagplaatsen et cetera. De tegenwerping dat bepaalde vormen van gebruik die wel zijn toegestaan op deze locatie niet voor de hand liggen, maakt dat niet anders. Een nadere specificatie zou dan op zijn plaats zijn geweest.*

Reactie

Het is niet mogelijk in het tracébesluit nader te specificeren welke tijdelijke maatregelen en voorzieningen op welke locatie in het projectgebied aan de orde zijn. Ter plaatse van de gebouwen van CRI valt de aanduiding als werkterrein voor een groot deel samen met de huidige noordelijke rijbaan van de A10 Zuid, die tijdens de bouw zo lang mogelijk in gebruik blijft. Verwezen wordt tevens naar de algemene

reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- l. Het stellen van hinder beperkende eisen aan de wijze van uitvoering wordt voor een belangrijk deel doorgeschoven naar de eisen in het kader van de aanbesteding en / of vergunningverlening. Daarmee is het voor CRI onduidelijk welke mate van hinder zij zal mogen verwachten en waarom al dan niet van een mogelijkheid tot beperking van de hinder wordt afgezien.*

Reactie

Met tracébesluit en het bestemmingsplan worden de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgesteld. Samenhangend met dit ruimtelijke karakter worden in het tracébesluit en het bestemmingsplan geen gedetailleerde eisen over het beperken van hinder tijdens de bouwfase opgenomen. Hinderbeperkende eisen worden opgenomen in wettelijke regelingen zoals het Bouwbesluit en in benodigde vergunningen. Daarnaast worden hinderbeperkende eisen opgenomen in het bouwcontract, waarbij het mede gaat om aanvullende eisen om hinder verdergaand te beperken. Verder zijn algemene kaders van Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam en ProRail voor het beperken van bouw hinder van toepassing. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- m. Het duidelijk stellen van grenzen in het tracébesluit is voor CRI van groot belang aangezien zij zelf geen partij is bij de afspraken die mogelijk in het kader van de aanbesteding of nadien met de aannemer worden gemaakt. Terwijl die afspraken wel een ingrijpende aantasting van de belangen van CRI met zich kunnen brengen. CRI zal daarom de aannemer op geen enkele wijze kunnen aanspreken op een voor haar ongunstige wijze van uitvoering van de werkzaamheden en heeft daarom een groot belang bij een duidelijk kader in het tracébesluit dat ook kan worden gehandhaafd.*

Reactie

De bouw dient steeds te voldoen aan toepasselijke wettelijke eisen en te worden uitgevoerd volgens voorschriften die in benodigde vergunningen worden opgenomen. Vergunningen worden openbaar voorbereid, waarbij eenieder een zienswijze naar voren kan brengen. Tegen de verlening van vergunningen kan beroep worden ingesteld door belanghebbenden die eerder ook een zienswijze kenbaar hebben gemaakt. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. Voor het MER geldt dat daarin wel een afweging tussen de verschillende varianten is opgenomen, maar door de open beschrijving in het ontwerp tracébesluit een gedetailleerd beeld van de te verwachten hinder ontbreekt. Daardoor ontbreekt ook het onderzoek op detailniveau.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen k, l en m van de zienswijze. Het in detail onderzoeken van de te verwachten hinder is niet vereist en tijdens de huidige planuitwerkingsfase ook niet mogelijk, omdat nog niet in detail bekend is hoe de bouw wordt uitgevoerd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- o. De bouw van de nieuwe parkeergarage die dient ter vervanging van de parkeergarage die moet worden gesloopt in verband met de uitvoering van Zuidasdok, zal moeten zijn afgerond alvorens tot sloop van de bestaande parkeergarage wordt overgegaan. Zo kan immers worden voorkomen dat een periode moet worden overbrugd waarin naar alternatieve locaties – zo die al beschikbaar zijn – moet worden uitgeweken.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel j van de zienswijze.

- p. Om te voorkomen dat bij de bouw van de nieuwe parkeergarage hinder wordt ondervonden van de bouw van Zuidasdok moeten in het bestemmingsplan en tracébesluit Zuidasdok voorzieningen worden getroffen. Temeer nu de bouw moet plaatsvinden in dichtbebouwd gebied waardoor de inpassing van zowel de parkeergarage zelf alsook de bouwlogistiek bijzonder complex is.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel j van de zienswijze.

- q. De constatering in het MER ten aanzien van verkeershinder tijdens de bouw hebben ten onrechte niet geleid tot het opnemen van voorschriften hieromtrent in het ontwerp-tracébesluit en het ontwerpbestemmingsplan. Temeer op dit moment tijdens de spits al sprake is van ernstige verkeershinder en een verdere verslechtering dus onaanvaardbaar is.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel l van de zienswijze.

- r. Ook voor de bereikbaarheid met het openbaarvervoer zou, overeenkomstig de negatieve beoordeling van de situatie op dit punt in het MER, geborgd moeten worden in het tracébesluit en bestemmingsplan. Bijvoorbeeld door voor te schrijven dat eerst de Brittenpassage moet worden gerealiseerd.*

Reactie

De Brittenpassage wordt naar verwachting inderdaad eerst gebouwd. Verwezen wordt verder naar de reactie op onderdeel l van de zienswijze en naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- s. *Omdat de bouwmethode nog niet voldoende is uitgewerkt, is nog onzeker wat de mogelijke gevolgen van de bouw zijn voor de omgeving. Van een volledige belangenafweging kan daarom geen sprake zijn.*

Reactie

De uitvoerbaarheid van de bouw en de gevolgen daarvan voor de omgeving zijn betrokken bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het tracébesluit en het bestemmingsplan en onderzocht in het ProjectMER. Verder neemt het feit dat de bouwmethode nog niet vastligt niet weg dat de bouwmethode uiteindelijk moet voldoen aan wettelijke eisen en de randvoorwaarden die in het bouwcontract worden gesteld. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- t. *Nader onderzoek naar de toe te passen bouwtechniek en de gevolgen daarvan is nodig om voorwaarden te kunnen stellen die de negatieve gevolgen zoveel als mogelijk voorkomen.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel s van de zienswijze.

- u. *Het ontwerpbestemmingsplan laat toe dat ter plaatse van het toekomstig busstation bouwwerken van tien meter hoogte en gebouwen van zes meter hoogte te realiseren. In potentie is daarmee sprake van een zeer grote impact op de direct daarnaast gelegen kantoorgebouwen. Het gebruik als busstation kan daarnaast ook geluidsoverlast, trillingen, luchtverontreiniging en lichtoverlast (verlichting van het station en indraaiende koplampen) veroorzaken. In het MER is hier ten onrechte geen onderzoek naar gedaan. Door een juiste invulling en inperking in de bestemmingsplanregeling zou dit kunnen worden voorkomen.*

Reactie

De hoogten van de gebouwen (maximaal zes meter) en van de overkappingen (maximaal tien meter) sluiten aan bij de hoogte van de naastgelegen perrons en overkappingen, zodat een eenduidig beeld wordt verkregen. Overdracht van trillingen door het gebruik van het busstation via de tunnelbak naar naastgelegen bebouwing kan worden uitgesloten gelet op de enorme massa van de tunnelbak in verhouding tot boven de tunnel rijdende bussen en andere voertuigen en de grote stijfheid en zettingsvrije fundering van de tunnelbak. Van lichtoverlast is eveneens geen sprake, mede gelet op de positionering van het busstation ten opzichte van de gebouwen van CRI en reeds aanwezige verlichting in de stedelijke omgeving ter plaatse. Wat betreft geluidsoverlast en luchtverontreiniging wordt verwezen naar de reacties op de onderdelen z en aa van de zienswijze.

- v. *Het hart van de Zuidas is door de ondertunneling niet langer een zichtlocatie. Dit is, zeker voor gebouwen zoals de Twin Towers, zeer nadelig. Zij ontnemen immers een deel van hun waarde uit het feit dat zij op een zichtlocatie zijn gelegen. Uit niets blijkt*

dat dit nadeel op enigerlei wijze is opgemerkt in het ontwerptracébesluit of het MER, laat staan dat dit in de belangenafweging is betrokken.

Reactie

Vanuit trein en metro neemt het zicht op de gebouwen niet af. Bij vermindering van de zichtbaarheid door de aanleg van de tunnels past de relativisering dat de grond boven de tunnels gedeeltelijk onderdeel wordt van de openbaarvervoerterminal en gedeeltelijk als openbare ruimte wordt ingericht. Het zicht vanaf de A10 Zuid neemt dus inderdaad af, maar de gebouwen blijven zichtbaar vanuit de boven de tunnels gelegen gedeelten van de openbaarvervoerterminal en openbare ruimte. Een andere relativisering is dat verbetering van de bereikbaarheid van Zuidas over de weg en per openbaar vervoer gunstig is voor de gebouwen als kantoorlocatie. Dit geldt ook voor de beoogde ontwikkeling van Zuidas tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum, waaraan de aanleg van de A10 Zuid in tunnels een belangrijke bijdrage levert.

- w. *Dat het ontwerptracébesluit op basis van de Tracéwet voorziet in een schaderegeling kan hier niet aan afdoen. Ook dan moet immers de evident voorzienbare schade wel worden afgewogen tegen de andere betrokken belangen.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel v van de zienswijze. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- x. *Gezien de hoeveelheid aan zeer kostbare kantoorgebouwen die alle een deel van hun waarde ontleen aan het feit dat zij op een zichtlocatie zijn gelegen zal de schadepost op dit punt zeer omvangrijk zijn. De financieel-economische uitvoerbaarheid van de plannen is op grond hiervan niet duidelijk.*

Reactie

Op voorhand kan niet worden gezegd dat sprake is van een zodanig omvangrijke schadepost dat de financieel-economische uitvoerbaarheid van Zuidasdok aan de orde is. Dit geldt temeer nu bij de beoordeling van de gestelde schade tevens de voorzienbaarheid van Zuidasdok wordt betrokken. Een andere relativisering is dat verbetering van de bereikbaarheid van Zuidas over de weg en per openbaar vervoer gunstig is voor de gebouwen als kantoorlocatie en dit geldt ook voor de beoogde ontwikkeling van Zuidas tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum, waaraan de aanleg van de A10 Zuid in tunnels een belangrijke bijdrage levert.

Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel v van de zienswijze en naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- y. *De hinder van de nieuwe routes van trams en bussen naar het station, gecombineerd met nieuwe bochten die veel extra geluidsoverlast veroorzaken, is ten onrechte niet onderzocht. Ook al is geen sprake van geluidgevoelige bestemmingen.*

Reactie

Naar aanleiding van de nieuwe verkeerscijfers uit het Verkeersmodel Amsterdam ten behoeve van het tracébesluit en bestemmingsplan Zuidasdok is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. In deze actualisatie is ook de routing van de bussen en tramlijnen langs de Twin Towers en het nieuwe busstation betrokken. Uit dit onderzoek volgt dat de nieuwe route niet leidt tot onacceptabele geluidsbelastingen bij de Twin Towers (Akoestisch onderzoek metro, tram en stedelijk wegennet Zuidasdok)

- z. *Ten onrechte is niet of nauwelijks onderzoek gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit van zowel de bouw van Zuidasdok alsook de aanwezigheid van een busstation. Bij het busstation mag, vanwege het afremmen, stilstaan met draaiende motor en optrekken, een aanzienlijke uitstoot en daarmee luchtverontreiniging, worden verwacht.*

Reactie

Het busstation wordt verplaatst naar het Matthijs Vermeulenpad. De bouwfase en de invloed van de openbaarvervoerterminal in de eindsituatie zijn onderzocht in het Deelrapport luchtkwaliteit (Bijlage 7 van het ProjectMER). Wat betreft het busstation gaat het om een netto toename van drie bussen per uur. Door een gewijzigde route is zeer lokaal sprake van een beperkt effect (langs het Matthijs Vermeulenpad). Wachtende bussen met stationair draaiende motor kunnen inderdaad enige invloed hebben. Deze invloed is niet wezenlijk anders dan in de bestaande situatie.

- aa. *In het MER is beschreven dat tijdens de bouw en de periode nadien de tunnels voor de A10 Zuid en de nieuwe onderdoorgang bij het station grote negatieve effecten hebben op de kwantiteit van het grondwater. In noch het ontwerp-tracébesluit noch het ontwerpbestemmingsplan is voorzien in een wijze van monitoring teneinde te voorzien of de opgenomen maatregelen het juiste effect hebben en zo nodig te kunnen ingrijpen. Gevreesd wordt, mede gezien de ervaringen met tunnels elders in Amsterdam, onbedoeld grote schade kan ontstaan indien niet voortdurend in het oog wordt gehouden wat de effecten zijn en indien niet voortdurend de mogelijkheid bestaat effectief in te grijpen.*

Reactie

De grondwaterstand in het plangebied Zuidasdok en omgeving wordt al geruime tijd gemonitord. De meetgegevens zijn te vinden op de site van Waternet (<https://maps.waternet.nl/kaarten/peilbuizen.html>). Deze monitoring wordt gedurende en na afloop van de realisatie van het project Zuidsdok voortgezet door Waternet. Overigens heeft alleen de aanleg van de tunnels in de A10 Zuid effecten voor de grondwaterstand, de nieuwe Brittenpassage heeft hierop geen invloed omdat die op maaiveldniveau wordt gerealiseerd.

Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten

voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- bb. *Door bij toepassing van de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling uit te gaan van de ambities van het gebied, die mede de bedoelde ontwikkelingen betreffen en op grond daarvan te stellen dat de behoefte bestaat, is in feite sprake van een cirkelredenering. Een uitsplitsing naar en beoordeling van de behoefte van verschillende soorten voorzieningen ontbreekt. Door te stellen dat een openbaarvervoerterminal de betreffende voorzieningen zou behoren te bevatten zodat van een andere wijze van voorzien in de (veronderstelde) behoefte geen sprake zou kunnen zijn, is eveneens sprake van een cirkelredenering. Ten onrechte is in het geheel niet onderzocht of en in hoeverre in de bestaande bebouwing rondom de te realiseren openbaarvervoerterminal kan worden voorzien aan de veronderstelde behoefte aan voorzieningen.*

Reactie

De stedelijke ontwikkeling die met de Zuidas wordt mogelijk gemaakt, is de ontwikkeling van een (inter)nationale toplocatie voor wonen en werken. Het Rijk kwalificeert Zuidas als een gebiedsontwikkeling van nationaal belang (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Structuurvisie Zuidasdok). Het gaat daarbij in zijn algemeenheid om het bewerkstelligen van een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren. Van nationale betekenis is daarbij de Zuidas als het grootste internationale zakendistrict. Zuidasdok met een openbaarvervoerterminal met voorzieningen is daarvan een evident onderdeel.

- cc. *Het project leidt tot een verminderde afname van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en de beschermde natuurgebieden. Zeker nu ook is vastgesteld dat in de gebieden waarschijnlijk sprake is van een overbelaste situatie houdt het verminderen van de afname en daarmee het langer en intenser laten voortbestaan van de overbelaste situatie wel een significant effect op. De passende beoordeling is daarom onjuist. Zonder nieuwe passende beoordeling en het zo nodig voorschrijven van (extra) maatregelen, kan niet tot vaststelling van het tracébesluit in de huidige vorm worden overgegaan.*

Reactie

Om het al dan niet optreden van significante effecten te onderzoeken is een passende beoordeling opgesteld, waarbij meerdere relevante aspecten (onder andere: kwaliteit, beheer, waterhuishouding en cumulatie) zijn betrokken. Alle aspecten meegewogen is geconcludeerd dat de verminderde afname van de totale stikstofdepositie als gevolg van het project verwaarloosbaar is ten opzichte van de autonome daling en niet leidt tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van aanwezige habitattypen.

dd. Indien aanpassingen van de ontwerpen naar aanleiding van de zienswijze van CRI ingrijpend zijn wordt verzocht de ontwerpen opnieuw voor het indienen van zienswijzen ter inzage te leggen.

Reactie

Geen sprake is van zodanige wijzigingen ten opzichte van het ontwerptractébesluit en het ontwerpbestemmingsplan dat aanleiding bestaat de ontwerpbesluiten opnieuw ter inzage te leggen voor het naar voren brengen van zienswijzen.

3.4.25 Zienswijze Sax Vastgoed (T125 – B35)

- a. Gevreesd wordt voor trillinghinder als gevolg van de nieuwe openbaarvervoerterminal op de tunnelbak en geluid- en trillingoverlast tijdens de bouw.*

Reactie

Wat trillingen als gevolg van de openbaarvervoerterminal boven de tunnels betreft is wat de tunnel in de zuidelijke rijbaan van de A10 Zuid betreft het daarboven voorziene tramstation maatgevend. Overdracht van trillingen door het gebruik van het tramstation via de tunnelbak naar naastgelegen bebouwing kan worden uitgesloten gelet op de enorme massa van de tunnelbak in verhouding tot boven de tunnel rijdende trams en andere voertuigen en de grote stijfheid en zettingsvrije fundering van de tunnelbak.

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen en die zijn vooral sterk bij het inbrengen van funderingspalen en dam- en diepwanden. Met name voor de tunnels moeten veel funderingspalen worden aangebracht. Dat geldt ook voor bruggen, viaducten en fly-overs. De geluids- en trillingshinder moeten altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals de kantoren tussen Schinkel en Amstel.

Het Bouwbesluit 2012 bevat eisen ten aanzien van de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze bepalingen ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. In het kader van het voorkomen van schade aan apparatuur door trillingen zijn toestandsonderzoeken uitgevoerd die voor de aanvang van de bouwwerkzaamheden worden geactualiseerd. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- b. In het rapport 'Trillingen spoor' (bijlage 6 bij het MER) wordt gesteld dat geen kantoorpanden aanwezig zijn binnen het gebied waar trillinghinder niet kan worden uitgesloten. Vervolgens wordt gesteld dat de eisen voor trillinghinder strenger zijn dan de richtlijn voor toetsing op schade aan gebouwen. Tevens wordt gesteld dat trillingen door spoor- of wegverkeer niet in de huidige situatie meetbaar zijn en dat daarom een aanname is gedaan ten aanzien van de overdracht van trillingen uit de grond naar de vloeren van de bebouwing. Vervolgens wordt aangegeven dat het type en soort bebouwing in de toekomstige situatie nog niet bekend is en dat daarom uit is*

gegaan van een aanname ten aanzien van de overdracht van trillingen op deze bebouwing. Ook wordt in het rapport aangegeven dat het effect van de tunnelbak op de trillingen niet nader is onderzocht, maar mag worden verwacht dat de tunnelbak een dempend effect heeft op de spoorgebonden trillingen.

Geenszins staat dus vast dat de trillingen van de treinen en metro's niet zullen leiden tot trillinghinder en schade aan bestaande en te realiseren kantoren langs de A10. Uit oogpunt van zorgvuldigheid dient onderzoek te worden uitgevoerd naar het effect van de tunnelbak op de trillingen, evenals naar de overdracht van trillingen uit de grond naar de vloeren van de bestaande en voorziene bebouwing langs de A10.

Reactie

In het Deelrapport trillingen (ProjectMER Zuidasdok, Bijlage 6) zijn overdrachtscoëfficiënten gehanteerd voor de overdracht van trillingen vanuit de grond naar funderingen en vanuit funderingen naar vloeren. De totale gehanteerde overdrachtscoëfficiënt is zodanig dat geen demping van trillingen optreedt bij de overdracht van de grond naar fundering en van funderingen naar vloeren. Dit is een conservatieve aanname. Op basis van deze aanname is geconcludeerd dat trillingen veroorzaakt door spoorverkeer zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet tot hinder leiden.

Wat betreft het effect van de tunnelbakken op overdracht van trillingen veroorzaakt door spoorverkeer is van belang dat in de huidige situatie de trein- en metroporen met de rijbanen van de A10 Zuid verhoogd op een grondlichaam zijn gelegen. Bij de aanleg van de tunnels wordt het grondlichaam smaller maar niet lager. Omdat de trein- en metroporen verhoogd op een grondlichaam blijven liggen, wordt de dempende werking veroorzaakt door het verloop van het maaiveld niet aangetast. Van de naast het grondlichaam liggende tunnels wordt een licht dempend effect verwacht:

- de tunnels werken als sleuven in de grond, wat langs spoorwegen een beproefde methode om de trillingsintensiteit te verlagen, omdat bij het aanbrengen van een sleuf het pad van trillingen wordt verlengd en de kromming van het maaiveld toeneemt;
- door de stijve constructie van de tunnels in combinatie met de ondergrond die bestaat uit slappe grondlagen boven een dieper liggende zandlaag, worden trillingen gereflecteerd en verspreiden deze zich, wat een diffuser beeld geeft.

- c. *Volgens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan zijn in bijlage 7 bij het akoestisch onderzoek de vast te stellen hogere waarden opgenomen, inclusief de gecumuleerde geluidbelasting met de Buitenveldertselaan / Parnassusweg, metrolijn 51 en de A10. Hierbij had echter ook rekening moeten worden gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van tramlijn 5 en het verplaatsen van het metroperron in westelijke richting.*

Reactie

In cumulatieberekeningen in het Akoestisch onderzoek tram, metro en stedelijk wegennet Zuidasdok (maart 2015) is ter hoogte van Kenniskwartier Noord rekening gehouden met de A10 Zuid, metrolijn 51, tramlijnen en de Buitenveldertselaan/Parnassusweg. Aanvullend is in het voor het tracébesluit en het bestemmingsplan geactualiseerde onderzoek van maart 2016 (Akoestisch onderzoek

metro, tram en stedelijk wegennet) ook rekening gehouden met de metrolijnen gelegen tussen de hoofdrijbanen van de A10 Zuid en het verplaatste metroperron. Over het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt verder opgemerkt, dat uit aanvullende berekeningen volgt dat de geluidstoename als gevolg van het verleggen van het tracé van de Amstelveenlijn zo beperkt is dat geen hogere geluidwaarden hoeven worden vastgesteld. De procedure voor het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt om deze reden niet vervolgd.

- d. *Uit het oogpunt van zorgvuldigheid en goede ruimtelijke ordening had ook onderzoek moeten worden gedaan naar de gecumuleerde geluidbelasting en de ruimtelijk relevante gevolgen daarvan op de geprojecteerde kantoren in Kenniskwartier Noord, alsmede naar de wijze waarop de geluidbelasting aan de gevel en in de geprojecteerde gebouwen beperkt kan worden.*

Reactie

In het geluidsonderzoek voor het tracébesluit is de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt voor de geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting hoger wordt dan die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan (bijlage A van Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10, Zuidasdok, Hoofdrapport, maart 2016). In hoofdstuk 6 van Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10, Zuidasdok, Deelrapport Specifiek (maart 2016) wordt dieper ingegaan op cumulatie en het treffen van aanvullende (bron)maatregelen. Ter plaatse van het Kenniskwartier Noord is geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen vanwege cumulatie.

- e. *In het deelrapport 'Geluid MER' (bijlage 5 bij het MER) is aangegeven dat de meeste geluidhinder wordt veroorzaakt door ruwbouw van de tunnel (plaatsen damwanden, afgraven en afvoer grond.) In het rapport is tevens aangegeven dat het heien van paalfunderingen in deelgebied West leidt tot een geluidbelasting van 88 dB(A) op niet-geluidgevoelige objecten en het zetten en trekken van damwanden in deelgebied West 77 dB(A). De verplichte toepassing van de Best Beschikbare Techniek zou de geluidbelasting beperken met 20 dB(A). De vraag is of dergelijke maatregelen daadwerkelijk worden toegepast en kunnen worden afgedwongen ten aanzien van kantoren. Het Bouwbesluit biedt die waarborg niet omdat ter plaatse geen woningen aanwezig zijn. Het MER en het ontwerp-tracébesluit bieden op dit punt onvoldoende duidelijkheid en rechtszekerheid.*

Reactie

Geluids- en trillingshinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals bijvoorbeeld de kantoren en hotels tussen Schinkel en Amstel.

Het Bouwbesluit 2012 vormt voor vergunningsplichte bouwactiviteiten het toetsingskader voor geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden. Het Bouwbesluit stelt eisen ten aanzien van de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag kan van deze eisen

ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Als handvat aan het bevoegd gezag voor het behandelen van verzoeken om ontheffing heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een 'Richtlijn Bouwlawaaï' opgesteld.

Het Bouwbesluit bevat tevens voorschriften met betrekking tot trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen. De aannemer van het bouwcontract moet deze voorschriften ook naleven voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *In het deelrapport 'Geluid MER' is aangegeven dat het uit akoestisch oogpunt de voorkeur heeft om in de grond gevormde palen te gebruiken. In de contractvorming is het heien van palen evenwel vooralsnog niet uitgesloten.*

Reactie

Dat het heien van palen niet wordt uitgesloten laat onverlet, dat moet worden voldaan aan de eisen van het Bouwbesluit en aan de aanvullende eisen die zijn opgenomen in het bouwcontract. Verwezen wordt hierbij naar de reactie op onderdeel e van de zienswijze.

- g. *Aangezien volgens tabel 33 in het rapport 'Geluid MER' het zetten en trekken van damwanden op de kantoren ter plaatse van deelgebied West een geluidbelasting van meer dan 75 dB veroorzaakt, moet worden gewaarborgd dat ter plaatse van WTC-oost deze werkzaamheden geluidarm en trillingvrij worden uitgevoerd.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen e en f van de zienswijze. Met de eisen van het Bouwbesluit en de aanvullende eisen in het bouwcontract is geborgd dat geluids- en trillingshinder tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

- h. *Onduidelijk is wat moet worden verstaan onder 'behoorlijk geïsoleerd', zoals in het deelrapport 'Geluid MER' wordt gesteld ten aanzien van de gevels van kantoorgebouwen.*

Reactie

Gezien de bestaande situatie met ligging van de kantoren dicht op de A10 Zuid en de ten tijde van de bouw van de kantoren geldende bouwtechnische eisen (Bouwbesluit en daaraan voorafgaande regelingen) mag worden verondersteld dat deze reeds behoorlijk geïsoleerd zijn en beschikken over een gevelwering van 25 tot 35 dB.

- i. *Bouwwerkzaamheden op korte afstand van de toegang tot het gebouw kunnen meer verstoring geven voor werknemers die in de centrale hal werken. Voornoemd deelrapport onderkend de mindere geluidwering bij de toegang.*

Reactie

Voor de bouwfase is inderdaad een punt van aandacht dat het geluid van bouwwerkzaamheden ook ter hoogte van de toegang, vanwege de mindere geluidwering, tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft.

- j. *Het per geval bezien van maatregelen is te vrijblijvend. Het is wenselijk dat in het tracébesluit wordt vastgelegd dat geluidreducerende maatregelen tot een nader, op basis van gedegen onderzoek te bepalen geluidniveau, dienen te worden getroffen en gehandhaafd bij een geluidbelasting op de gevel in de dagperiode van meer dan 75 dB.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen e en f van de zienswijze. Met de eisen van het Bouwbesluit en de aanvullende eisen in het bouwcontract is geborgd dat geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft.

- k. *Is er onderzoek gedaan naar mogelijke trillinghinder tijdens de bouwfase?*

Reactie

Trillingshinder is betrokken bij de beoordeling van effecten tijdens de bouwfase. Mogelijke trillingshinder is kwalitatief beoordeeld. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 11.7.3 van het ProjectMER Zuidasdok. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- l. *Gezien het intensieve transport van grond tijdens de bouwfase, waarvoor de toe- en afritten S 108 en S109 worden gebruikt, is het wenselijk dat de bereikbaarheid van de locatie Kenniskwartier Noord wordt gewaarborgd.*

Reactie

Bouwverkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofdwegennet en bouwwegen en het stedelijk wegennet mijden. Het bouwverkeer moet fysiek worden gescheiden van langzaam verkeer, afgezien van de punten waar bouwverkeer en langzaam verkeer elkaar kruist en het is niet toegestaan openbare wegen exclusief voor het bouwverkeer te gebruiken. De locatie Kenniskwartier en daar gelegen gebouwen blijven bereikbaar, zo nodig via extra tijdelijke voorzieningen. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen onder of nabij gebouwen en voor de bevoorrading van gebouwen. In een enkel geval moet een toegang voor een korte tijd volledig worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd na goed overleg met de directbetrokkenen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- m. *De in het MER (blz. 245) aangegeven stelling dat tijdens een periode van een tot twee kwartalen ruim 100 vrachtwagens extra per uur over de S 108 en S109 zullen rijden, waarbij sprake is van een beperkte toename van geluid is niet onderbouwd.*

Een onderzoek naar de (effecten van de) geluidbelasting van het bouwverkeer op de bouwwegen ontbreekt.

Reactie

Gezien de grote hoeveelheid verkeer in de nabije omgeving is het geluidseffect van het bouwverkeer zeer beperkt. Enig effect valt te verwachten, maar ten opzichte van de akoestische belasting van het wegverkeer valt het geluid weg van materieel dat van en naar dit terrein beweegt, waardoor geen sprake is van significante negatieve effecten. (hoofdstuk 11 van het ProjectMER).

- n. Niet blijkt op welke wijze is voorzien in het tijdens de bouw bereikbaar houden van de locatie Kenniskwartier Noord via het lokale wegennet en voor voetgangers, fietsers, waaronder begrepen de verbinding met station Zuid.*

Reactie

Verwezen wordt hierbij naar de reactie op onderdeel I van de zienswijze.

- o. Er dient aandacht te worden besteed aan het tijdens de bouwfase op en rondom Zuidasdok waarborgen van de sociale veiligheid, vooral 's avonds en 's nachts.*

Reactie

Tijdens de bouwfase moet Zuidas blijven functioneren en dus ook sociaal veilig zijn, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. In het contract naar de aannemer worden onder andere eisen gesteld aan onder meer tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot looproutes. Voor een algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase wordt verder verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- p. Het feit dat de Zuidas een hoogwaardige kantorenlocatie is, rechtvaardigt dat voldoende waarborgen worden opgenomen voor een optimaal gebruik.*

Reactie

Tijdens de bouwfase moet Zuidas op een vanzelfsprekende manier blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Ook moet Zuidas tijdens de bouwfase van het project Zuidasdok verder kunnen groeien en zich ontwikkelen tot een integraal onderdeel van stad en regio. De bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat het gebied als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Er wordt dan ook gebouwd met respect voor de omgeving. De bouw dient uiteraard te voldoen aan wet- en regelgeving en er worden aanvullende eisen gesteld aan de maximaal toegestane hinder. Verder wordt de aannemer van het bouwcontract al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- q. *In het tracébesluit is de locatie van het maatregelvlak 'Verkeersdoeleinden, zoekgebied werkterrein, zoals aangegeven op blad 02, niet gemotiveerd.*

Reactie

In paragraaf 3.7 van de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit is toegelicht dat dit werkterrein nabij de tunnelmond nodig is voor de aanleg van de tunnel. Binnen het zoekgebied kan maximaal de op de tracékaart aangegeven oppervlakte van 4.000 m² als werkterrein worden gebruikt. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- r. *Verzocht wordt het in het vorige punt genoemde maatregelvlak zoveel als redelijk mogelijk is op te schuiven in westelijke richting, teneinde de overlast op de beoogde kantoren zo veel mogelijk uit te sluiten. Op de gronden ten westen van de beoogde kantoren, bij voorkeur ten westen van de ter plaatse aanwezige 'blaashal', zijn tijdens de uitvoeringsfase van Zuidasdok immers geen ontwikkelingen voorzien. Aan een zoekgebied van 10.000 m² bestaat geen behoefte. Het maximumoppervlak voor het werkterrein van 4.000 m² dient te worden beperkt tot maximaal 2.000 m², omdat niet is gebleken dat een groter werkterrein noodzakelijk is.*

Reactie

Het zoekgebied voor het werkterrein is in het tracébesluit (ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit) ingeperkt. Binnen het zoekgebied kan de aannemer maximaal 4.000 m² aanwenden voor het gebruik als werkterrein. Uit een vergelijking met soortgelijke projecten is gebleken dat deze maatvoering gebruikelijk en realistisch is. Daarbij wordt richting de aannemer ingezet op het beperken van de omvang van het terrein, mits dat geen andere grote hinderconsequenties heeft. Verwezen wordt verder naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.4.26 Zienswijze T72 – B36

- a. *Dat dit project, evenals andere projecten als de hoge snelheidslijn, de A15, de A2 tunnel in Maastricht, de begroting zwaar zal overschrijden is, gezien de complexiteit en de lange duur, bijna een zekerheid.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten.

- b. *Door de elektrificatie van het wegvervoer is het ondergronds brengen van het snelverkeer overbodig.*

Reactie

Het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek zijn uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke kaders en reken- en meetvoorschriften. Dit geldt ook voor de gehanteerde voertuigemissies. Door rijksbeleid en Europees beleid

verminderen de emissies van voertuigen met de jaren. Hiermee is rekening gehouden in de berekeningen voor geluid en lucht. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat bij een hogere snelheid geluid van de banden van een voertuig dominant is ten opzichte van het geluid van de motor. Een toename van elektrische voertuigen heeft hierdoor beperkt invloed op geluidseffecten.

- c. *De verkeersintensiteit neemt af. De plannen voor Zuidasdok dateren van 25 jaar geleden. De techniek zal zo snel gaan dat in 2030 auto's en bussen niet meer in die vorm verschijnen en voortbewegingen vooral elektrisch georiënteerd en automatisch rijdend zijn. Treinen zullen op dat moment niet meer bestaan, hooguit in de vorm van automatisch aan elkaar geschakelde privé of gehuurde 'karretjes' die van deur tot deur vervoeren.*

Reactie

Er zullen zich de komende decennia ongetwijfeld voorzienbare of onvoorzienbare ontwikkelingen voordoen binnen het vervoer. De zichtbare trends geven een ander beeld dan in de zienswijze aangehaalde inzichten in de geprognostiseerde verkeerscijfers.

Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) heeft in 2010 onderzocht of de ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie schommelingen vertonen en daarmee afwijken van de groeiscenario's. De ontwikkelingen van de bevolking en de economie vertonen weliswaar grote schommelingen, maar vallen nog binnen de bandbreedtes van de scenario's.

Verkeerskundig wordt overigens uitgegaan van aantallen auto's waarbij het niet uitmaakt op welke brandstof deze rijden. In berekeningen waar dit onderscheid wel van belang is, zoals bijvoorbeeld bij de milieuberekeningen, worden de voertuigtypen uiteraard wel apart genomen.

- d. *De stad zit 15 jaar in de rommel van het bouwen.*

Reactie

De totale bouwduur is niet vijftien jaar maar ongeveer tien jaar. Dit laat onverlet dat relatief lang sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder zal niet overal gelijk zijn en de mate van de hinder neemt af naargelang de bouw vordert. In het centrumgebied van Zuidas zal de meeste hinder worden veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar kan de bouw van de openbaarvervoerterminal nog wel hinder veroorzaken.

De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *De voorbereidende werkzaamheden in de omgeving van Zuidasdok zijn nu al niet mis.*

Reactie

Voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd om de bouw van Zuidasdok zo goed en voortvarend mogelijk te laten verlopen. Een voorbeeld is het verleggen van verschillende kabels en leidingen in en rond het plangebied van Zuidasdok. Hinder als gevolg van deze werkzaamheden wordt waar mogelijk beperkt, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij andere reeds in Zuidas geplande werkzaamheden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *In de bouwperiode zullen de huurders van de kantoren naar elders vertrekken.*

Reactie

Gegeven de randvoorwaarden die gelden bij de realisatie van Zuidasdok en de overige hinderbeperkende maatregelen, zowel 'op straat' alsook in organisatorische zin, mag verwacht worden dat de realisatie van het project bedrijven geen aanleiding geeft om te vertrekken van Zuidas. Zuidas behoudt de kwaliteiten die bedrijven doen besluiten zich te vestigen op de Zuidas en de bijdrage van Zuidasdok aan de ontwikkeling van Zuidas tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum komt ook het vestigingsklimaat van kantoren ten goede. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- g. *Sinds het begin van de Zuidas in 1999 is veel veranderd: Het gebouw van ABN-AMRO is te groot voor het aantal werknemers dat resteert; het ING gebouw staat te huur; het Atrium werd al twee keer grondig verbouwd; het WTC werd al een keer verbouwd. De conclusie is dat de Zuidas een permanente bouwplaats is.*

Reactie

De dynamiek van een stad als Amsterdam brengt met zich mee dat de situatie dat nergens in de stad sprake is van enige bouw hinder nooit zal worden bereikt. Dit geldt evenzeer voor de Zuidas. De bouwopgave van Zuidas is groot. Deze opgave kan niet in één keer worden gerealiseerd en daardoor is Zuidas inderdaad decennialang een gebied in ontwikkeling. Overigens is het aantal werknemers in het gebouw van ABN-AMRO gestegen en is de leegstand van kantoren in Nederland nergens zo laag als op Zuidas.

- h. *De Zuidas veroorzaakt nu al veel natuurschade: 10.000 bomen extra te kappen voor Zuidasdok, sportvelden en ruig terrein voor padvinders zijn verdwenen en in de Irenebuurt zijn nu al grondwaterproblemen.*

Reactie

Het kappen van de bomen wordt just-in-time gedaan. De bomen blijven zo lang mogelijk staan en worden pas verwijderd wanneer het noodzakelijk is voor de

werkzaamheden. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De bomenverordening van Amsterdam schrijft verder voor dat voor elke gekapte boom een nieuwe boom moet worden geplant, tenzij dit niet direct kan. In dat laatste geval wordt de waarde van de boom in een bomencompensatiefonds gestort, waarmee groenprojecten in Zuidas worden gefinancierd. Uit dit fonds worden bij de herinrichting bomen gefinancierd met een hogere kwaliteit (bijvoorbeeld dikkere bomen) dan de huidige standaard kwaliteit. De boomwaarde van de gekapte bomen komt hiermee geheel terug in het plangebied Zuidasdok en de directe omgeving. Het is een uitruil van kwantiteit naar kwaliteit. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over groen in paragraaf 2.15 van deze Nota van Beantwoording.

In algemene zin wordt opgemerkt dat de ontwikkeling van Zuidas tot gevolg heeft dat eerdere functies van gronden vervallen. Het als gevolg daarvan verdwijnen van sportvelden en ruig terrein voor padvindende valt echter buiten de scope van Zuidasdok.

De zorgen over het grondwaterpeil in de Prinses Irenebuurt zijn bekend en nadrukkelijk onderzocht. Om de effecten van Zuidasdok op het grondwater te bepalen zijn relevante ondergrondse bouwwerken opgenomen in een rekenmodel waarmee de huidige en toekomstige grondwaterstanden zijn gesimuleerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige en de toekomstige gegevens over de bodemsamenstelling, maaiveldhoogten en grondwaterstanden. Uit het model blijkt dat voor het project Zuidasdok door de aanleg van de tunnel geen significante verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies is het wel of niet realiseren van Zuidasdok niet (meer) bepalend voor de grondwaterstanden in de Prinses Irenebuurt. Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie in de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig tijdens zowel de bouwfase als de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.2.3. van de toelichting van het tracébesluit en naar paragraaf 7.3.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie. De gemeente Amsterdam is voornemens in de komende jaren een drainagevoorziening in de Prinses Irenestraat aan te leggen vanwege het vooralsnog komen te vervallen van de Irenegracht en de geplande herontwikkelingen van de panden in het gebied tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat.

- i. Het project veroorzaakt tijdens de bouw een groot verkeersinfarct.*

Reactie

Tijdens de bouwfase is het onvermijdelijk dat delen van het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet en het openbaar vervoer tijdelijk buiten gebruik worden genomen. Uitgangspunt voor de A10 Zuid is dat alle stroken beschikbaar blijven, met uitzondering van kortstondige momenten. Ook op het stedelijk wegennet wordt een infarct door verkeers- en mobiliteitsmaatregelen voorkomen. Zo worden de Amstelveenseweg en de Europaboulevard kortstondig, bijvoorbeeld in nachten en weekenden, afgesloten en worden de Parnassusweg en de Beethovenstraat niet

gelijktijdig afgesloten. Alle gebouwen blijven bereikbaar, zo mogelijk via extra tijdelijke voorzieningen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- j. *Onduidelijk is waarom juist op deze locatie de A10 onder de grond moet worden gebracht, terwijl dat elders langs de gehele ringweg niet nodig is.*

Reactie

Het gedeeltelijk in twee tunnels aanleggen van de A10 Zuid is nodig om de capaciteit van station Amsterdam Zuid uit te breiden en mogelijk te maken dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Een met Zuidas vergelijkbare situatie doet zich elders langs de A10 niet voor. Verwezen wordt tevens naar paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording, waarin nut en noodzaak van Zuidasdok worden toegelicht.

- k. *De bewoners van Buitenveldert hebben niet om het project gevraagd. Zij ondervinden parkeeroverlast en verliezen een goede tramverbinding.*

Reactie

Een substantieel verlies aan parkeervoorzieningen is niet aan de orde. De bestaande openbare parkeergarages blijven in de bouwfase bereikbaar. De niet-openbare parkeergarage van Atrium/CRI die zich deels onder de A10 bevindt, wordt gesloopt. Deze parkeerplaatsen worden door de betreffende eigenaren gecompenseerd in parkeerplaatsen in nieuw te bouwen parkeergarages. Op de Arnold Schönberglaan zijn nu tien openbare parkeerplaatsen en vijf gereserveerde parkeerplaatsen (autodate/gedeelde auto WTC). Deze verdwijnen en komen in de definitieve situatie ook niet meer terug. Verder vinden er in het project geen aanpassingen in parkeerplaatsen plaats.

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een autonome ontwikkeling. Tot de vervanging van de huidige Amstelveenlijn is reeds eerder besloten. In samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas is gekozen om de huidige Amstelveenlijn (lijn 51, deels metro, deels sneltram) om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. De metrovariant (variant met een metro in plaats van een tram) is door hoge investeringskosten en beperkte dekkingsmogelijkheden in 2013 afgefallen.

In het project Zuidasdok wordt voor de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van het Stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Arnold Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam

Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding.

- l. Met het ondergronds brengen van de weg, maar het niet ondergronds brengen van het spoor wordt de verbinding met Buitenveldert niet beter.*

Reactie

Om de barrière van het spoor te verminderen wordt de huidige stationspassage verbreed en komt er een nieuwe stationspassage bij (de Brittenpassage). Ook wordt het noordelijke metrospoor opgehoogd, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metroporen. En er komt een nieuwe langzaam-verkeerpassage tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat. Door verbreding en toevoeging van (stations)passages en het verbeteren van de onderdoorgangen onder het spoorviaduct wordt de integratie met de stad en de verbinding met Buitenveldert sterk vergroot.

- m. De compacte bouwwijze van de Zuidas met veel vloeroppervlak in een klein gebied veroorzaakt veel verkeer waar het in de dertiger jaren ontworpen stadswegennet niet geschikt voor is.*

Reactie

De voorliggende besluiten hebben betrekking op de aanpassing van de A10 Zuid en de realisatie van een openbaarvervoerterminal. De hierbij behorende verkeersberekeningen laten in 2030 qua verkeer op het stedelijk wegennet slechts kleine verschillen zien ten opzichte van de autonome ontwikkeling (dus zonder het project). Ook blijkt dat de beschikbare wegcapaciteit, uitgaande van de aanpassingen aan het stedelijk wegennet die samenhangen met de verdere ontwikkeling van de Zuidas, voldoende is om het verkeersaanbod te kunnen verwerken.

- n. Langs de A10 west met station Sloterdijk is een betere locatie met meer beschikbare bouwgrond.*

Reactie

Er vanuit gaande dat de zienswijze zich niet richt op de wegverbreding, maar op de realisatie van een openbaarvervoerterminal, kan worden gesteld dat station Sloterdijk reeds voorziet in de ter plaatse aanwezige behoefte aan openbaarvervoersvoorzieningen. De openbaarvervoerterminal van station Amsterdam Zuid is een ontwikkeling die aansluit bij de plaatselijke situatie: een gewenste verbetering van de stationsvoorzieningen met meer ruimte voor het openbaarvervoerknooppunt dat zich hier ontwikkelt.

3.4.27 Zienswijze T123 – B37

- a. *Zowel financieel als qua tijdsduur gaat dit project uit de hand lopen.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

- b. *Dat het plan na de wijziging waarbij de treinen niet ondergronds gaan toch door gaat, geeft enigszins de schijn van een prestigeproject.*

Reactie

Ook zonder het ondergronds brengen van het spoor is de meerwaarde van project Zuidasdok evident. Het verbreden van de A10 Zuid is noodzakelijk om de doorstroming van de A10 Zuid te verbeteren. Het gedeeltelijk in twee tunnels aanleggen van de A10 Zuid is nodig om de capaciteit van station Amsterdam Zuid uit te breiden en mogelijk te maken dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Verwezen wordt tevens naar paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording, waarin nut en noodzaak van Zuidasdok worden toegelicht.

- c. *Een stijging van de kosten zal ontstaan doordat vele risico's niet bij de aannemer maar bij de opdrachtgever worden gelegd. Hoe is of wordt het risico bij Zuidasdok tussen aannemers en Rijk geregeld?*

Reactie

Bij de Design & Construct contractvorm krijgt de aannemer in de contractrelatie met het Rijk de verantwoordelijkheid voor die onderdelen waar de aannemer over de meeste expertise beschikt en de risico's het beste kan beheersen. De aanbestedingsprocedure voorziet in een concurrentiegericht dialogo waarbij uitgebreid wordt gesproken over de belangrijkste risico's en de wijze waarop deze worden beheerst. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Als het later financieel uit de hand loopt zal de overheid er uiteindelijk voor opdraaien.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen a en c van de zienswijze.

- e. *Verwezen wordt naar de artikelen in het Parool van H. de Ridder en D. Stadig.*

Reactie

De artikelen waarnaar wordt verwezen gaan over nut en noodzaak van Zuidasdok. Verwezen wordt hiervoor naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- f. Doordat na realisatie van Zuidasdok er veel meer elektrische of op waterstof rijdende auto's zullen zijn zal de CO2-uitstoot en de geluidhinder aanzienlijk minder zijn.*

Reactie

Het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek zijn uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke kaders en reken- en meetvoorschriften. Dit geldt ook voor de gehanteerde voertuigemissies. Door rijksbeleid en Europees beleid verminderen de emissies van voertuigen met de jaren. Hiermee is rekening gehouden in de berekeningen voor geluid en lucht. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat bij een hogere snelheid het geluid van de banden van een voertuig dominant is ten opzichte van het geluid van de motor. Een toename van elektrische voertuigen heeft hierdoor beperkt invloed op geluidseffecten.

- g. De aanleg van de A5 en A11 zal veel verkeer weghalen bij de A10.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, dienen grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- h. Door de opkomst van het telewerken, het toenemend gebruik van het openbaarvervoer en de fiets, zal juist ook op de Zuidas het autoverkeer afnemen.*

Reactie

In de gehanteerde verkeersmodellen worden vele gegevens ingevoerd. Zo ook gegevens met betrekking tot maatschappelijke tendenzen en sociaalgeografische ontwikkelingen, die mogelijk gevolgen hebben voor het autogebruik.

- i. De te besteden twee miljard, of misschien wel drie of vier miljard euro kan veel beter worden besteed.*

Reactie

Het verbreden van de A10 Zuid is noodzakelijk om de doorstroming van de A10 Zuid te verbeteren. Het gedeeltelijk in twee tunnels aanleggen van de A10 Zuid is nodig

om de capaciteit van station Amsterdam Zuid uit te breiden en mogelijk te maken dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- j. *Door incidentele plannetjes zit de buurt al meer dan vier jaar in de rommel: Drie maal een meer dan gevaarlijk kruispunt verbouwen en nog is het niet goed; Een gebouw dat op een bestaand fietspad van Amstel naar Schinkel wordt gezet, waarbij een veilig tunneltje is weggewerkt en hersteld.*

Reactie

Zuidasdok wordt in alle opzichten, met name ook ten aanzien van het beperken van hinder, zorgvuldig voorbereid en uitgevoerd. Dit wordt nader toegelicht in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- k. *Op slechts drie meter van Zuidasdok, of nog minder, wordt een kantoorgebouw neergezet. Het is de vraag of dat bestand is tegen al het heiwerk.*

Reactie

De haalbaarheid van het bouwen van de tunnels op korte afstand van belendende gebouwen is uitgebreid onderzocht. Met de eisen en kaders waar de aannemer zich aan moet houden, is het uitgesloten om op korte afstand van de gevel volgens de traditionele methode te heien. Aan de bouw gaat een gedegen vooronderzoek vooraf en tijdens de bouw wordt zorgvuldig gemonitord, waarbij bijzondere aandacht uit gaat naar de beheersing van gronddeformaties rondom de tunnels om de kans op schade aan belendingen tot een minimum te beperken. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- l. *Hoe groot is het grondverzet dat uit Zuidasdok voortkomt?*

Reactie

De precieze grootte van het grondverzet is mede afhankelijk van het exacte ontwerp. Voor de tunnels wordt circa 1.300.000 m³ grond ontgraven en circa 100.000 m³ grond geleverd. Voor het verbreden van de A10 Zuid aan weerszijden van de tunnels en de aanpassingen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt circa 100.000 m³ ontgraven en circa 1.000.000 m³ grond geleverd.

- m. *Zuidasdok zal zorgen voor een aanzienlijke verhoging van het waterpeil in de buurt. Nu al zijn de gevolgen hiervan merkbaar in de Prinses Irenebuurt.*

Reactie

De zorgen over het grondwaterpeil in de Prinses Irenebuurt zijn bekend en nadrukkelijk onderzocht. Om de effecten van Zuidasdok op het grondwater te bepalen zijn relevante ondergrondse bouwwerken opgenomen in een rekenmodel waarmee de

huidige en toekomstige grondwaterstanden zijn gesimuleerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige en de toekomstige gegevens over de bodemsamenstelling, maaiveldhoogten en grondwaterstanden. Uit het model blijkt dat door de aanleg van de tunnel geen significante verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies is het wel of niet realiseren van Zuidasdok niet (meer) bepalend voor de grondwaterstanden in de Prinses Irenebuurt. Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie in de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig tijdens zowel de bouwfase als de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.2.3. van de toelichting van het tracébesluit en naar paragraaf 7.3.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie.

De gemeente Amsterdam is voornemens in de komende jaren een drainagevoorziening in de Prinses Irenestraat aan te leggen vanwege het vooralsnog komen te vervallen van de Irenegracht en de geplande herontwikkelingen van de panden in het gebied tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat.

- n. De herplant voor 10.000 bomen zal wel ergens op de Veluwe terecht komen omdat hier daarvoor geen plaats meer is. Het dak van Zuidasdok zal immers al iets boven het maaiveld komen te liggen.*

Reactie

De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. Het kappen van de bomen wordt just-in-time gedaan. De bomen blijven zo lang mogelijk staan en worden pas verwijderd wanneer het noodzakelijk is voor de werkzaamheden.

Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving.

De bomenverordening van Amsterdam schrijft verder voor dat voor elke gekapte boom een nieuwe boom moet worden geplant, tenzij dit niet direct kan. In dat laatste geval wordt de waarde van de boom in een bomencompensatiefonds gestort, waarmee groenprojecten in Zuidas worden gefinancierd. Uit dit fonds worden bij de herinrichting bomen gefinancierd met een hogere kwaliteit (bijvoorbeeld dikkere bomen) dan de huidige standaard kwaliteit. De boomwaarde van de gekapte bomen komt hiermee geheel terug in het plangebied Zuidasdok en de directe omgeving. Het is een uitruil van kwantiteit naar kwaliteit.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over groen in paragraaf 2.15 van deze Nota van Beantwoording.

- o. Door de wegverbreding op de A10 wordt de nu al, hoofdzakelijk bij de VU, aanwezige congestie alleen nog maar veel groter met alle gevolgen voor het verkeer binnen de ring van Amsterdam.*

Reactie

Verschillende ontwikkelingen waaronder de verbreding van de A10 Zuid maar ook de nieuwbouwontwikkelingen in de Zuidas veroorzaken een toename van het verkeer.

Zie voor meer informatie over het verkeersonderzoek paragraaf 2.6 van deze Nota van beantwoording.

3.4.28 Zienswijze La Bergère Hospitality Group B.V. (T43 – B39)

- a. *De bouwwerkzaamheden van Zuidasdok hebben een groot negatief effect op de beleving van de openbare ruimte.*

Reactie

De bouwwerkzaamheden voor Zuidasdok hebben inderdaad nadelige gevolgen voor de beleving van de openbare ruimte en vinden ook plaats voor de ingang van het Qbic hotel. Door hoge eisen te stellen aan de leefbaarheid van de openbare ruimte wordt hinder voor bewoners, bedrijven en bezoekers zoveel mogelijk beperkt. De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat Zuidas als een 'complete stad in elke fase' wordt beleefd. Daarom worden naast de toepasselijke wettelijke eisen aanvullende eisen gesteld wat geluid en trillingen betreft. Tevens worden eisen gesteld aan onder andere tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot looproutes. Alle gebouwen blijven tijdens de bouwfase bereikbaar en zo nodig worden hiervoor extra tijdelijke voorzieningen toegepast. In een enkel geval zal een toegang tijdelijk volledig moeten worden afgesloten. Dat gebeurt dan altijd in goed overleg met de directbetrokkenen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Welke maatregelen in het MER worden bedoeld als wordt gesteld dat maatregelen het door functioneren van het gebied grotendeels borgen, is niet duidelijk. Ook blijkt niet duidelijk wat de effecten van deze maatregelen zijn.*

Reactie

Bij de reactie op onderdeel a van de zienswijze zijn reeds een aantal onderwerpen vermeld waarvoor (naast toepasselijke wettelijke eisen) eisen worden gesteld om te bewerkstelligen dat Zuidas in elke fase als een complete stad blijft functioneren. Ook voor het hoofdwegennet, het stedelijk wegennet en het openbaar vervoer worden eisen gesteld om de beschikbaarheid daarvan te waarborgen.

Bij het ProjectMER zijn deelrapporten gevoegd waarin de verschillende milieuaspecten nader zijn beschreven. Steeds in hoofdstuk 9 van deze deelrapporten worden effecten tijdens de bouwfase beoordeeld. Effecten tijdens de bouwfase worden daarnaast beschreven in hoofdstuk 11 van het ProjectMER.

- c. *Voor de aspecten geluid, trillingen en luchtkwaliteit constateert het MER leemten omdat de bouwfasering, de bouwmethode en de inzet van materieel nog niet met zekerheid vaststaan.*

Reactie

De bouwfasering, de bouwmethode en de inzet van materieel staan tijdens de huidige planuitwerkingsfase inderdaad nog niet vast. In het ProjectMER is voor de bouwfase een aantal uitvoeringsmethoden in aanmerking genomen en is bij de beoordeling van effecten uitgegaan van de 'worst case'. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 3.5.1

van het ProjectMER Zuidasdok. Ondanks dat de bouwfaserings, de bouwmethode en de inzet van materieel nog niet vaststaan, zijn effecten op deze wijze toch representatief beoordeeld.

- d. *Op grond van artikel 3.4 lid 1 Awb dient het bestuursorgaan de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af te wegen.*

Reactie

Bij de voorbereiding van het tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok zijn de daarbij betrokken belangen zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen. Een belangrijk onderdeel hiervan is het opstellen van het ProjectMER en de onderzoeken die in dat kader voor een groot aantal verschillende aspecten zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn met een groot aantal verschillende belanghebbenden overleggen gevoerd, waaronder met de eigenaar van het Qbic hotel.

- e. *Op grond van artikel 3.4 lid 2 Awb mogen de voor belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. In dit kader is het bestuursorgaan verplicht de schadeaspecten in de belangenafweging te betrekken.*

Reactie

Bij de aangehaalde bepaling staat het evenwicht tussen de geschade belangen en de beoogde gediende belangen centraal. Mee te wegen geschade belangen kunnen inderdaad bestaan uit gedeerde omzet en andere vormen van (bedrijfs)schade. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 2.5 over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in de Nota van Beantwoording.

- f. *Op grond van rechtspraak en literatuur is niet uitgesloten dat voorafgaand aan een besluit zorg moet zijn gedragen voor compensatie.*

Reactie

In de rechtspraak en literatuur zijn voorbeelden te vinden waarin een besluit werd vernietigd omdat een adequate schaderegeling ontbrak of aan derde-belanghebbende schadevergoeding diende te worden aangeboden. Uit rechtspraak en literatuur blijkt tevens dat de betekenis van het onzelfstandig schadebesluit is afgenomen sinds de erkenning van het zelfstandig schadebesluit. Voor Zuidasdok is voorzien in adequate schaderegelingen, waarop een beroep kan worden gedaan voor zowel nadelige gevolgen van de ruimtelijke keuzen die met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden vastgesteld (planschade) als voor nadelige gevolgen in verband met de bouwphase van Zuidasdok (nadeelcompensatie). Verwezen wordt tevens naar paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording, waarin een toelichting is opgenomen op de regelingen voor planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in verband met Zuidasdok.

- g. *Wanneer onomkeerbare ernstige schade dreigt, verplicht het proportionaliteitsbeginsel tot het nemen van een onzelfstandig schadebesluit, dan wel een vergoeding anderszins vast te stellen.*

Reactie

Deze stelling wordt in algemene zin niet gedeeld. Zoals ook in de reactie op onderdeel f van de zienswijze is vermeld, is van belang dat voor Zuidasdok is voorzien in adequate schaderegelingen. Op deze schaderegelingen kan een beroep worden gedaan zowel voor nadelige gevolgen van de ruimtelijke keuzen die met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden vastgesteld (planschade) als voor nadelige gevolgen in verband met de bouwphase van Zuidasdok (nadeelcompensatie).

- h. *In het MER ontbreekt een kwalitatieve en een kwantitatieve analyse van de te verwachten hinder als gevolg van Zuidasdok. Zo ontbreekt in het deelrapport 'Geluid' een onderscheid in geluid overdag (hinder) en geluid in de nacht (slaapverstoring). Ook ontbreekt de factor 'tijd' in de kwalitatieve analyse. Dit is essentieel omdat sprake zal zijn van meerdere geluidbronnen, gedurende lange periode.*

Reactie

Bij het ProjectMER zijn deelrapporten gevoegd voor de verschillende milieuaspecten. Steeds zijn in hoofdstuk 9 van deze deelrapporten de effecten tijdens de bouwphase beoordeeld. Effecten tijdens de bouwphase worden daarnaast beschreven in hoofdstuk 11 van het ProjectMER. Zoals hiervoor is vermeld bij de reactie op onderdeel c van de zienswijze, zijn in het ProjectMER voor de bouwphase een aantal uitvoeringsmethoden in aanmerking genomen en is bij de beoordeling van de effecten uitgegaan van de 'worst case'. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 3.5.1 van het ProjectMER Zuidasdok. Hiermee is sprake van een representatief beeld van de effecten van de bouwphase van Zuidasdok.

Voor geluid blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluidsbelasting van het gebied van het Qbic hotel in de eindsituatie verbetert ten opzichte van de geluidsbelasting die reeds is toegestaan. Ter hoogte van het Qbic hotel wordt de A10 Zuid in een tunnel aangelegd, waarmee de geluidsuitstraling van de A10 Zuid wordt weggenomen. Zowel in de dagperiode als in de nachtperiode neemt de geluidsbelasting van de A10 Zuid in de eindsituatie bij het Qbic hotel af. Tijdens de bouwphase dient te worden voldaan aan de eisen ten aanzien van geluidsniveaus van bouw- en sloopwerkzaamheden van het Bouwbesluit 2012. Een aanvullende eis voor de aannemer van het bouwcontract is dat deze eisen ook dienen te worden toegepast bij niet-geluidsgevoelige bestemmingen tussen Amstel en Schinkel, waaronder het Qbic hotel. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur plaatsvinden. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden is het echter mogelijk nodig om ook 's nachts te werken. Het bevoegd gezag kan hiervoor ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stille technieken. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden is hiermee zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- i. *Hinder en slaapverstoring hebben voor het Qbic hotel ernstige gevolgen.*

Reactie

Slaapverstoring is voor hotelgasten vanzelfsprekend hinderlijk. In de reactie op onderdeel h van de zienswijze is toegelicht dat met de eisen van het Bouwbesluit en de eisen die aanvullend zijn gesteld een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden zowel voor de dag- als voor de nachtperiode is geborgd. In de eindsituatie verbetert de geluidsbelasting ten opzichte van de geluidsbelasting die reeds is toegestaan.

- j. *Er is geen onderzoek verricht naar het effect van de ondertunneling op trillingen, aldus het MER in de beschrijving van leemtes in kennis en informatie. Trillingen en de daarmee gepaard gaande hinder als gevolg van laagfrequent geluid heeft ernstige gevolgen voor het Qbic hotel.*

Reactie

Voor trillingen door het gebruik van de tunnels zijn de vlakheid van het wegdek in de tunnels en het verschil in massa tussen de tunnelbakken en voertuigen in de tunnels van belang.

De tunnels worden zettingsvrij gefundeerd met een in beton uitgevoerde vloer die vlak wordt afgewerkt. Speciale aandacht hierbij krijgen de voegen tussen de tunnelmoten, waaraan de eis wordt gesteld dat de onvlakheid niet meer dan drie millimeter mag bedragen. Boven de vlakke ondergrond en voegovergangen van de tunnelconstructie wordt een eveneens vlak afgewerkte asfaltverharding aangebracht. Door de vlakheid van de weg ontbreken 'aanstootpunten' en veroorzaken voertuigen geen trillingen.

De massa van de tunnelbakken is vele malen groter dan de massa van de zwaarste voertuigen die door de tunnels rijden en de constructie van de tunnels is tevens enorm stijf. De belasting door voertuigen die door de tunnel rijden wordt door de stijfheid van de tunnels over een relatief groot oppervlak gespreid. Plaatselijk kan de gronddruk onder de tunnels hierdoor marginaal toenemen. Deze toename is zeer gering en veroorzaakt geen trillingen.

Tijdens de bouwfase moet worden voldaan aan de voorschriften over trillingen voor geluidsgevoelige bestemmingen en is als aanvullende eis gesteld dat deze voorschriften in het gebied tussen Schinkel en Amstel ook worden nageleefd voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder het Qbic hotel. Aan gebouwen met glazen gevels wordt specifiek aandacht besteed. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

Op grond van het voorgaande kan worden uitgesloten dat door overdracht van trillingen laagfrequent geluid ontstaat in het hotel. Nu door de tunnels de geluidsuitstraling van de A10 Zuid wordt weggenomen, kan laagfrequent geluid ook niet door de lucht worden overgedragen.

- k. *De bouwweg die is aangeduid in het ontwerp tracébesluit ligt op drie meter afstand van het Qbic hotel. Deze bouwweg blijft voor de realisatie van de openbaarvervoerterminal gehandhaafd. In totaal gedurende tien jaar. Gedurende die*

periode ondervindt het Qbic hotel zware hinder in de vorm van verkeer, geluid, trilling, stof en leefbaarheid, ongeacht de uitvoeringsvariant en bouwmethodiek.

Reactie

De omvang van het project Zuidasdok en de beperkte ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren brengen met zich mee dat gedurende relatief lange tijd sprake zal zijn van hinder. Wel neemt de mate van hinder af naar naarmate de bouw vordert. Ter hoogte van Qbic wordt de meeste hinder veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. De ruwbouw bij Qbic betreft een deel van deze totale ruwbouwtijd. In die periode rijden door Zuidas relatief veel vrachtwagens met grond en bouwmaterialen. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- I. *Omdat de functie van hotel een ontastbaar product betreft, waarbij de beleving centraal staat, zijn de mogelijkheden voor hinder beperkende maatregelen gering.*

Reactie

In de reactie op onderdeel h van de zienswijze is toegelicht dat met de eisen van het Bouwbesluit en de eisen die aanvullend worden gesteld een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden zowel voor de dag- als voor de nachtperiode is geborgd.

Een belangrijk aandachtspunt is de looproute naar de ingang van het Qbic hotel op korte afstand van de bouwwerkzaamheden. In het bouwcontract worden eisen gesteld aan onder andere tijdelijke gevels, bouwhekken en verlichting in relatie tot looproutes en (bouw)verlichting mag niet storend zijn voor bewoners en gebruikers van omringende gebouwen. Ter hoogte van het Qbic hotel en voor de looproute naar het hotel kan hieraan in overleg invulling worden gegeven op zodanige wijze dat de beleving van hotelgasten zo min mogelijk wordt geschaad. Ook voor andere aspecten bestaat de bereidheid ten behoeve hiervan in overleg maatregelen te treffen, zoals is aangegeven bij de overleggen die hebben plaatsgevonden.

- m. *De invloed van reviews op de afweging van potentiële gasten is erg groot. Zij zullen wegblijven als gevolg van slechte reviews, wat leidt tot omzetsdaling en een negatief bedrijfsresultaat.*

Reactie

In de reactie op onderdeel h van de zienswijze is toegelicht dat met de eisen van het Bouwbesluit en de eisen die aanvullend worden gesteld een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden zowel voor de dag- als voor de nachtperiode is geborgd. Ook in andere opzichten is, mede gelet op de bestaande ligging op korte afstand van de infrastructuurbundel, geen sprake van niet-aanvaardbare effecten op het verblijfsklimaat in het Qbic hotel.

Dit laat onverlet dat het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden op korte afstand van het Qbic hotel om zorgvuldige afstemming en overleg vraagt waarbij, zoals vermeld in de reactie op onderdeel I van de zienswijze, de looproute naar het hotel een belangrijk aandachtspunt is. Met de eigenaar van het Qbic hotel worden de

overleggen voortgezet over de gevolgen van de bouw van het project Zuidasdok voor de exploitatie van het Qbic hotel en de in verband daarmee tijdens de bouw te treffen maatregelen.

- n. *Meer dan 50% van de 82 kamers van het Qbic hotel is gelegen aan de zijde van het Matthijs Vermeulenpad. Het niet gebruiken van de kamers aan deze zijde leidt tot schending van de licentieovereenkomst en vermogensschade door omzetsderving.*

Reactie

Hetgeen is toegelicht in de reacties op de onderdelen h en m van de zienswijze is ook voor het gebruik van de kamers aan de zijde van het Matthijs Vermeulenpad van belang. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van de bouwwerkzaamheden is zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd en ook in andere opzichten is geen sprake van zodanige effecten op het verblijfsklimaat in het Qbic hotel dat de kamers aan de zijde van het Matthijs Vermeulenpad tijdens de bouwfase per definitie niet kunnen worden gebruikt.

Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel l van de zienswijze, wordt (bouw)verlichting zodanig toegepast dat deze niet storend is voor gasten in de kamers aan de zijde van het Matthijs Vermeulenpad.

- o. *Ruim de helft van de gasten van het Qbic hotel werkt op de Zuidas en kent aldus de Zuidas. Deze gasten zijn bekend met de Zuidas en zullen geen hotel reserveren dat is gelegen in een bouwput. De overige gasten vernemen deze informatie via reviews.*

Reactie

In aanvulling op de reacties hiervoor op andere onderdelen van deze zienswijze; het behouden van een positief imago van Zuidas (als internationale toplocatie) is ook van groot belang voor Zuidasdok. In de komende periode en in het bijzonder vanaf het moment van gunning van het bouwcontract wordt de communicatie over de (gevolgen van) de bouw geïntensiveerd om het positieve imago tijdens de bouwfase te behouden.

- p. *Als gevolg van de uitvoeringsfase van Zuidasdok zal sprake zijn van reputatie- en merkschade voor de handelsnaam Qbic. Contractueel en gezien de onlinereserveringen is het tijdelijk afzien van de merknaam Qbic geen optie.*

Reactie

Indien als gevolg van de bouwfase van Zuidasdok dergelijke schade ontstaat dan kan die worden meegenomen in een verzoek om nadeelcompensatie. Op basis daarvan wordt vervolgens beoordeeld in hoeverre deze voor vergoeding in aanmerking komt. Verwezen wordt tevens naar paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording, waarin een toelichting is opgenomen op de regelingen voor planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in verband met het project Zuidasdok.

- q. *De onzekerheden rondom de continuïteit van het bedrijf doen zich nu al voelen bij investeringsvragen en het al dan niet voortzetten van aflopende contracten. Ook om*

deze redenen is het vaststellen van de compensatieplicht tegelijkertijd met het vaststellen van het bestemmingsplan geboden.

Reactie

Een verplichting tot het vergoeden van planschade en nadeelcompensatie wordt niet in het tracébesluit en het bestemmingsplan opgenomen. In de reacties op de onderdelen f en g van de zienswijze is toegelicht dat voor Zuidasdok is voorzien in adequate schaderegelingen, waarop een beroep kan worden gedaan voor zowel nadelige gevolgen van de ruimtelijke keuzen die met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden vastgesteld (planschade) als voor nadelige gevolgen in verband met de bouwfase van Zuidasdok (nadeelcompensatie). Verwezen wordt tevens naar paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording, waarin een toelichting is opgenomen op de regelingen voor planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in verband met Zuidasdok.

In de beantwoording hiervoor van de verschillende onderdelen van de zienswijze is tot uitdrukking gebracht dat effecten van de bouwfase van Zuidasdok tot een aanvaardbaar niveau blijven, waarmee niet is gezegd dat ieder nadeel voor de exploitatie van het Qbic hotel als gevolg van de bouw van Zuidasdok kan worden voorkomen. De zorgen hierover zijn voorstelbaar, ook bij investeringsvragen. Wel wordt in relatie tot investeringsvragen opgemerkt, dat in de situatie na realisatie van Zuidasdok de omgeving van het Qbic hotel in belangrijke mate is verbeterd ten opzichte van de huidige omgeving van het hotel.

- r. *Een door specialisten opgestelde financiële analyse, waaruit de omvang van de vermogensschade blijkt kan vertrouwelijk worden verstrekt.*

Reactie

Toezening van deze analyse is in februari 2015 toegezegd, maar de analyse is nog niet ontvangen. De bereidheid de analyse te beoordelen en te bespreken blijft bestaan.

3.4.29 Zienswijze Vereniging Beethovenstraat Parnassusweg (T130 – B40)

- a. *De wijze waarop de Dienst Zuidas de vereniging informeert en frequente gedachtenuitwisselingen organiseert wordt gewaardeerd. Hetzelfde geldt voor de informatieavonden voor de buurt over de ontwikkelingen in en om de Zuidas. Er wordt vanuit gegaan dat deze overlegvormen worden doorontwikkeld.*

Reactie

Gemeente Amsterdam, Zuidas en project Zuidasdok trekken samen op als het gaat om informatievoorziening aan en overleg met de omgevingspartijen. De informatieavonden en andere overleggen worden inderdaad nu en tijdens de realisatiefase voortgezet. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording, waarin onder meer een nadere toelichting is opgenomen van de wijze waarop inhoud wordt gegeven aan het omgevingsmanagement en de communicatie.

- b. *Het belang van een spoedig op te stellen inrichtings- en landschapsplan voor de Zuidas en aanliggende wijken, dat telkens wordt uitgewerkt en ingevuld, wordt benadrukt.*

Reactie

In het Landschapsplan Zuidasdok wordt de inpassing van het project Zuidasdok beschreven. Het Landschapsplan is naar de aard beperkt tot het plangebied van Zuidasdok, maar sluit aan bij de voor Zuidas gewenste ruimtelijke kwaliteit.

- c. *Gepleit wordt voor een goede verblijfskwaliteit in de voorbereidings- en realisatie periode.*

Reactie

Bouwwerkzaamheden brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. Tijdens de bouwfase moet Zuidas op een vanzelfsprekende manier kunnen blijven functioneren, waarbij bewoners, bedrijven en bezoekers zo min mogelijk hinder ervaren van de bouwwerkzaamheden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Aangedrongen wordt op groene verbindingen door het gebied en groene aanhechting van de Zuidas, zo mogelijk gecombineerd met water. Dit bevordert de sociale veiligheid en de sociale cohesie.*

Reactie

Zoals beschreven in het Landschapsplan Zuidasdok worden de bermen en taluds van de A10 Zuid voorzien van begroeiing met bomen en beplantingen, zodat het gebied boven en naast de A10 Zuid als groene corridor door de hoogstedelijke Zuidas loopt. De inrichting en het beheer van de groene corridor wordt dusdanig robuust, dat deze permanent voor een groene en hoogwaardige uitstraling zorgt. Ter compensatie van verharde oppervlakte en water dat voor de bouw van Zuidasdok moet worden gedempt, worden op verschillende plaatsen waterpartijen en watergangen aangelegd dan wel vergroot. In paragraaf 5.2 van het Landschapsplan is een overzicht hiervan opgenomen.

- e. *Zorgen bestaan er over het gebrek aan fijnmazigheid van de fietsverbindingen.*

Reactie

Bestaande fietsonderdoorgangen onder de A10 Zuid blijven bestaan, zodat het fietsnetwerk intact blijft. Er komen vier verbindingen bij:

- een passage bij het Beatrixpark;
- een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Schinkelbrug, van de Amstelveensweg naar de Riekerweg;
- een fietsverbinding aan de zuid- en westzijde van de rechtbank Amsterdam tussen de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat;
- een verbinding aan de zuidkant van het Beatrixpark naar de Beethovenstraat.

Zuidas moet een fijne omgeving worden om doorheen te fietsen: groen, aantrekkelijk en veilig. Daarop wordt gelet bij de aanleg van de fietspaden en directe omgeving. Ook bij de materiaalkeuze voor eventuele geluidsschermen langs fietspaden wordt hiermee rekening gehouden.

- f. Mede door de diverse kruisingen met de aan te leggen nieuwe tram- HTV- en busverbindingen is de veiligheid van fietsers en voetgangers in het geding.*

Reactie

Risico's van het tram- en busverkeer voor voetgangers en fietsers zijn onderkend en voor verschillende locaties zijn maatregelen geformuleerd. Voor de veiligheid van voetgangers in relatie tot het tramverkeer van de Arnold Schönberglaan wordt een aantal specifieke maatregelen getroffen, die worden beschreven in de algemene reactie op zienswijzen hierover in paragraaf 2.7 van deze Nota van Beantwoording.

- g. De evenementen die het gebied plaatsvinden zorgen voor grote ergernis. In cumulatie met bouwoverlast is dit te veel voor de buurt. Een begrenzing van geluidsniveaus en aantallen evenementen en bezoekersaantallen dient te worden opgenomen in het bestemmingsplan.*

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de openbaarvervoerterminal en het inrichten van de openbare ruimte boven de tunnels planologisch mogelijk en het tracébesluit de wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Het bestemmingsplan en het tracébesluit voorzien niet in faciliteiten voor evenementen, waarmee ook het daarin opnemen van beperkingen niet aan de orde en niet mogelijk is. Wel wordt bij de bouw van Zuidasdok rekening gehouden met evenementen in de omgeving (bijvoorbeeld in de RAI) om niet-aanvaardbare hinder door samenloop van bouwoverlast met overlast van evenementen te voorkomen.

- h. Geen hoogteaccenten, aaneengesloten gebouwen in het Strawinskygebied.*

Reactie

Het Strawinskygebied maakt voor wat betreft te realiseren bebouwing geen deel uit van het plangebied van Zuidasdok. De hoogte en het volume van gebouwen wordt geregeld in de bestemmingsplannen voor dit gebied.

- i. Voorkom afwenteling van gevolgen op de Irenebuurt door strenge handhaving in de openbare ruimte, bijvoorbeeld ten aanzien van fout geparkeerde fietsen en auto's.*

Reactie

Er wordt nauw samengewerkt met stadsdeel Zuid om de openbare ruimte verzorgd te houden. Het handhaven op foutgeparkeerde auto's en fietsen maakt hier deel van uit.

- j. *Een toezegging van vergoeding van schade en opname van gebouwen (binnen en buiten) vooraf wordt toegejuicht. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden zijn er namelijk al problemen opgetreden.*

Reactie

Bouwschade dient te worden voorkomen en indien toch schade mocht ontstaan dan dient deze te worden hersteld of vergoed. Meer informatie hierover is opgenomen in de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- k. *Het ligt in de rede om hotelovernachtingen aan te bieden als de voorziene geluidsniveaus 's nachts de pan uitrijzen.*

Reactie

Tijdens de bouwfase dient te worden voldaan aan de eisen ten aanzien van geluidsniveaus van bouw- en sloopwerkzaamheden van het Bouwbesluit 2012. Een aanvullende eis voor de aannemer van het bouwcontract is dat deze eisen ook dienen te worden toegepast bij niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals de kantoren tussen Schinkel en Amstel.

In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur plaatsvinden. Om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden is het mogelijk nodig ook 's nachts te werken. Het bevoegd gezag kan hiervoor ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare stille technieken. Een aanvaardbaar niveau van de geluidsbelasting van bouwwerkzaamheden is hiermee zowel voor de dag- als voor de nachtperiode geborgd. Mocht in een specifieke situatie de geluidshinder of andere vorm van hinder niet tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt dan kan, na overleg met betrokken partijen, het aanbieden van hotelovernachtingen tot de mogelijkheden behoren. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- l. *Zorg ervoor dat tijdens de voorbereidings- en bouwphase het verblijf in het gebied aangenaam blijft door de keuze van de bouwmethodes, de werktijden, de bewegwijzering, helderheid over de tijdsduur van onderdelen, informatie aan bewoners en een 24/7 bemenst meldpunt van overlast, met onmiddellijke actie tot gevolg, het afschermen van bouwactiviteiten, bewaking van de verkeersveiligheid en het schoonhouden van bestaande viaducten.*

Reactie

In de reactie op onderdeel c van de zienswijze is toegelicht dat bouwwerkzaamheden onvermijdelijk hinder met zich meebrengen, maar dat de bouw van Zuidasdok erop is gericht dat zo min mogelijk hinder van de bouwwerkzaamheden wordt ervaren. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen

wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

Voor het project Zuidasdok en voor alle andere bouwprojecten in de Zuidas wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen en klachten. Via het loket worden meldingen aan de juiste partij geadresseerd. Hierover is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

- m. De Zuidas als doorgangsgebied moet de verbindingen te voet en per fiets met Buitenveldert en Amstelveen kwalitatief (sociaal veilig) verbeteren. De Zuidas moet ook de naaste woonwijken wat te bieden hebben om de integratie met de stad te bevorderen.*

Reactie

Op sociale veiligheid van onderdoorgangen wordt ingegaan in het als bijlage 9 bij het ProjectMER gevoegde Deelrapport Sociale veiligheid Zuidasdok. Voor onderdoorgangen gaat het om de volgende maatregelen:

- voldoende en goede verlichting in de onderdoorgangen;
- zicht op de onderliggende wegen vanaf de A10 door transparante geluidsschermen op ondermeer de Amstelveenseweg, de Europaboulevard en de Amstel;
- daglichttoetreding door ruimte te creëren tussen de brugdekken;
- ronde kolommen;
- een ruime en open indeling van de passages in het station;
- het waar mogelijk vermijden van hoeken en nissen.

Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij een hoogwaardig stedelijk milieu. Door verbreding en toevoeging van (stations)passages en het verbeteren van de onderdoorgangen onder het spoorviaduct wordt de integratie met de stad en de aansluitende wijken sterk vergroot. Deze verbeteringsslag komt onder andere tot uiting in de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling onder de Vijfhoek, het inrichten van de Vijfhoek tot een fraaie openbare ruimte en door de openbare ruimte vrij te maken van gestalde fietsen.

- n. De aanleg van de Drainage Transport riool in de Prinses Irenestraat kan niet snel genoeg worden gerealiseerd.*

Reactie

De zorgen over het grondwaterpeil in de Prinses Irenebuurt zijn bekend en nadrukkelijk onderzocht. Om de effecten van Zuidasdok op het grondwater te bepalen zijn relevante ondergrondse bouwwerken opgenomen in een rekenmodel waarmee de huidige en toekomstige grondwaterstanden zijn gesimuleerd. Hierbij is uitgegaan van de huidige en de toekomstige gegevens over de bodemsamenstelling, maaiveldhoogten en grondwaterstanden. Uit het model blijkt dat door de aanleg van de tunnel geen significante verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Mede door de reeds aanwezige ondergrondse constructies is het wel of niet realiseren van Zuidasdok niet (meer) bepalend voor de grondwaterstanden in de

Prinses Irenebuurt. Het risico op een verslechtering van de grondwatersituatie ter plaatse van de Prinses Irenebuurt door aanleg van de tunnel blijft echter aanwezig tijdens zowel de bouwfase als in de definitieve situatie. Middels peilbuismetingen wordt het grondwaterpeil gemonitord. Bij een toename van de grondwaterstanden worden passende maatregelen getroffen om deze toename te mitigeren. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.2.3. van de toelichting van het tracébesluit en naar paragraaf 7.3.3 van de Rapportage Actualisatie Milieuinformatie.

De gemeente Amsterdam is voornemens in de komende jaren een drainagevoorziening in de Prinses Irenestraat aan te leggen vanwege het vooralsnog komen te vervallen van de Irenegracht en de geplande herontwikkelingen van de panden in het gebied tussen de Strawinskylaan en de Prinses Irenestraat.

- o. Bezie nogmaals goed wat de effecten van Zuidasdok zijn in relatie tot de watervoerende lagen en de stromingen in een geologisch niet eenduidig gebied.*

Reactie

In het kader van het ProjectMER is de grondwaterhuishouding uitgebreid onderzocht. Op basis van het definitieve ontwerp dient de aannemer van het bouwcontract opnieuw de effecten daarvan te bepalen voor de grondwaterhuishouding. Deze onderbouwing is tevens nodig voor het aanvragen van de benodigde watervergunning.

- p. Het wordt betreurd dat naast het huidige Dokmodel geen volwaardig alternatief is uitgewerkt.*

Reactie

Het project Zuidasdok kent een lange voorgeschiedenis waarin een veelvoud van alternatieven is bedacht en (deels) onderzocht. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 1.3 van de toelichting van het tracébesluit en naar de algemene reactie op het proces van de planvorming in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording.

- q. De vraag is of we over 20 tot 30 jaar geen geheel andere infrastructuur nodig hebben, gezien de snelle ontwikkeling in auto's en autogebruik.*

Reactie

Tijdens de verkenningsfase die voorafging aan de huidige planuitwerkingsfase zijn de Structuurvisie Zuidasdok en het bijbehorende PlanMER opgesteld. In het kader van deze documenten is het nut en de noodzaak van Zuidasdok onderzocht, ook in het licht van te verwachten ontwikkelingen. Vooralsnog is er geen zicht op een zover gaande ontwikkeling van het wegverkeer dat hier nu reeds van kan worden uitgegaan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- r. Het lawaai van het spoor blijft en neemt zelfs toe door het grotere aantal treinen.*

Reactie

De geluidsbelasting van het doorgaande spoor dient te blijven binnen het wettelijk vastgestelde geluidsproductieplafond. De beheerder (ProRail) moet jaarlijks monitoren of dit geluidsproductieplafond niet wordt overschreden en hiervan verslag uitbrengen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Indien sprake is van (dreigende) overschrijding moet de beheerder onderzoek doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze is geborgd dat de geluidsbelasting ten gevolge van bijvoorbeeld autonome groei niet onbeperkt kan toenemen.

- s. *Het concept van aanbesteding, waarbij veel aan de creativiteit van de aannemer wordt overgelaten, vergt een andere rol van de overheid, maar niet per se een afwachtende rol op afstand.*

Reactie

Zowel tijdens als na de contractvorming is geen sprake van een afwachtende rol op afstand van de opdrachtgever. De bouw wordt aanbesteed door middel van een zogenaamde concurrentiegericht dialogoog. Dit betekent dat de opdrachtgever en gegadigden voor het bouwcontract vertrouwelijk met elkaar in gesprek gaan. Gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor de doorstroming en bereikbaarheid van het gebied en de gebouwen, het beperken van overlast, slimme bouwlogistiek en een goede vormgeving en inpassing. Inschrijvingen worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwaliteit en prijs, met als beoogd resultaat te komen tot een optimale verhouding tussen (bouw)plan, hinder en kosten. De oplossingen worden onderdeel van het bouwcontract en vormen daarmee contractuele verplichtingen voor de aannemer aan wie de realisatie van Zuidasdok wordt gegund. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- t. *De besluiten van de minister en de antwoorden op vragen in de Amsterdamse gemeenteraad leveren geen eenduidig beeld op ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Reactie

De tunnels worden ingedeeld in categorie C als bedoeld in het ADR, het Europees verdrag voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Dit betekent dat onder andere vervoer van lpg niet is toegestaan. Tankauto's met benzine en diesel mogen wel door de tunnels rijden. De beperkingen die tunnelcategorie C met zich mee brengt voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid gelden vanaf de openstelling van de tunnels.

- u. *De Vereniging is tegen het vervoer van gevaarlijke en licht ontvlambare stoffen door de tunnel.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel t van de zienswijze. Vanaf de openstelling van de tunnels gelden beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke

stoffen, zoals lpg. Tankauto's met benzine en diesel mogen wel door de tunnels rijden.

- v. *De term 'geen verhoogd groepsrisico' wordt niet begrepen.*

Reactie

Het groepsrisico is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van tien of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen op die route. Het groepsrisico is een indicatie voor de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval en niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde plek. Door indeling van de tunnels in tunnelcategorie C is na de bouw van Zuidasdok langs de A10 Zuid niet langer sprake van overschrijding van de zogenaamde oriëntatiewaarde (een richtwaarde waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar waarvan goed onderbouwd mag worden afgeweken).

- w. *Beperk de zwaarverkeersbewegingen tot een minimum, zonder overlast voor omliggende buurten en langs goed gekozen routes.*

Reactie

Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel s van de zienswijze, worden gegadigden voor het bouwcontract worden uitgedaagd om, naast het programma van eisen, een hoogwaardige oplossing uit te werken voor onder andere het beperken van overlast en slimme bouwlogistiek. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording, waarbij ook wordt ingegaan op bouwverkeer.

- x. *Lawaai- en trillingvrij heien en maatregelen om overlast door bouwstof in te dammen is goed voor bewoners, werknemers, bedrijven, apparatuur en instrumenten.*

Reactie

Wat betreft geluidshinder door bouwwerkzaamheden wordt verwezen naar de reactie op onderdeel k van de zienswijze. t Geluids- en trillingshinder moeten altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen zoals de kantoren tussen Schinkel en Amstel. Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen en mocht dit toch optreden direct worden opgeruimd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- y. *Monitoring ten aanzien van de waterhuishouding moet topprioriteit zijn.*

Reactie

De grondwaterstand in het plangebied Zuidasdok en de omgeving wordt al geruime tijd gemonitord. De meetgegevens zijn te vinden op de site van Waternet (<https://maps.waternet.nl/kaarten/peilbuizen.html>). Deze monitoring wordt tijdens en na afloop van de realisatie van Zuidsdok voortgezet door Waternet.

Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- z. Mocht een nadere beschouwing uitwijzen dat er niet geboord kan worden door de bodemopbouw in en rondom het tracé dan moet het besluit om het dok aan te leggen niet genomen worden.*

Reactie

De tunnels worden niet geboord maar ontgraven. Dit hangt ermee samen dat de tunnels relatief dicht onder het maaiveld zijn geprojecteerd. Met een dieperliggende geboorde tunnel kan bovendien niet goed worden aangesloten op de S108 en de S109.

- aa. Gepleit wordt voor een overkapping die recht doet aan het gebied en de integratie met de omgeving.*

Reactie

Een hoge en lange integrale kap zou de reizigers op de perrons meer comfort bieden dan separate perronkappen, maar binnen het beperkte beschikbare budget zijn andere prioriteiten gesteld. De allure van de openbaarvervoerterminal wordt in grote mate bereikt door de perronkappen van de openbaarvervoerterminal uiterlijk één herkenbare 'familie' te laten vormen en door de allure van de stationsomgeving.

- bb. In het tracébesluit moet geen optie voor latere ondertunneling van het spoor worden opengelaten. Het is een keer genoeg.*

Reactie

Ondertunneling van het spoor is geen onderdeel van Zuidasdok, maar eventuele toekomstige ondertunneling van het spoor wordt door Zuidasdok ook niet verhinderd. Mocht ondertunneling van het spoor in de toekomst worden overwogen dan kent dit zijn eigen afweging, procedure en besluiten.

- cc. Een fietsroute door de Minervapassage, achter de winkels langs, onder de trappen door, is goed mogelijk.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofdfietsroutes. Ook wordt met het bestemmingsplan Zuidasdok een nieuwe fietsdoorgang tussen Beatrixpark en de zuidzijde van de A10 mogelijk gemaakt. Deze zal als onderdeel van het project Zuidasdok worden gerealiseerd om de barrièrewerking van de infrastructuurbundel (snelweg en spoor) verder in te perken.

dd. Er mag geen afwenteling van het fietsparkeerprobleem van de Zuidas naar de Irenebuurt plaatsvinden.

Reactie

Op verschillende plekken zijn en worden nieuwe fietsparkeerplekken gerealiseerd:

- fietsparkeergarage Gustav Mahlerplein;
- fietsparkeergarage Vijfhoek;
- fietsenstallingen Parnassusweg nabij de Brittenpassage;
- fietsenstallingen Matthijs Vermeulenpad nabij de Minervapassage.

De fietsparkeergarage onder het Gustav Mahlerplein wordt momenteel gebouwd (circa 3.000 fietsparkeerplekken) en is in 2016 gereed. Onder de Vijfhoek, ten noorden van de Strawinskylaan ter hoogte van het Zuidpleinen in de nabijheid van de Prinses Irenebuurt, wordt een nieuwe fietsparkeergarage gebouwd (circa 3.500 fietsparkeerplekken). Deze is naar verwachting in 2018 gereed. Deze stalling onder de Vijfhoek is vanuit het noorden, oosten en het westen zeer goed bereikbaar. Hiermee neemt de capaciteit aan de noordzijde toe en sluit het aanbod beter aan op de herkomst van de fietsers. De fietsparkeergarages onder het Gustav Mahlerplein en de Vijfhoek zorgen zowel voor compensatie van fietsparkeerplekken die in de openbare ruimte worden verwijderd voor de realisatie van het project Zuidasdok en het vrijmaken van de ruimte onder het Strawinskyviaduct als voor een toevoeging van fietsparkeerplekken. Ook worden bij de Parnassusweg (circa 4.000 fietsparkeerplekken) en het Matthijs Vermeulenpad (circa 1.500 fietsparkeerplekken) nieuwe fietsenstallingen gebouwd. Zie voor meer informatie in relatie tot de fiets paragraaf 2.9 van deze Nota van Beantwoording.

ee. Minstens de helft van de 10.000 te kappen bomen moet terugkomen in het gebied zelf en de rest zo dicht mogelijk in de buurt.

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke

herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

3.4.30 Zienswijze QP Amsterdam Property (T115 – B41)

- a. Zuidasdok wordt als een zeer positieve ontwikkeling gezien.*

Reactie

Het is goed te lezen dat de doelstellingen van Zuidasdok worden onderschreven.

- b. Verzocht wordt om gebouwde en ongebouwde fietsenstallingen in de directe nabijheid van het Atriumgebouw alleen mogelijk te maken als deze verscholen worden achter een levendige plint of een groenvoorziening van Zuidaskwaliteit.*

Reactie

Aan de westzijde van het Matthijs Vermeulenpad is een gebouwde fietsenstalling van 2.500 plaatsen gepland. Dit is voor fietsers uit het noordwesten de ideale locatie: dichtbij het hoofdfietsnet en de entree naar het station. De stalling krijgt een hoogwaardige semitransparante gevel en een groen dak. Door het groene dak wordt niet alleen vanaf straatniveau maar ook voor de medewerkers vanuit de omliggende hoge gebouwen een passende beeldkwaliteit geboden. De beperkte ruimte rondom de stalling is niet voldoende voor het plaatsen van commercie of voor een groene invulling met de gewenste hoogwaardige kwaliteit.

- c. Onduidelijk is welke bouwwerken gerealiseerd kunnen worden op het tunneldak. Het aantal en de hoogte van die bouwwerken is niet duidelijk.*

Reactie

Op de tunnel worden de dienstgebouwen voor bediening van de tunnel gerealiseerd. Deze gebouwen staan op de uiteinden van de tunnel. In totaal betreft dit vier dienstgebouwen met een maximumbouwhoogte van vijftien meter. Verder biedt het ontwerpbestemmingsplan Zuidasdok de ruimte om fietsenstallingen en kiosken (deels) op de tunnel te bouwen. Voor deze gebouwen geldt een hoogte van zes meter direct ten zuiden van het Atrium en zeven meter elders.

- d. Verzocht wordt de taxistandplaatsen en laad- en loshavens aan de zuidzijde van het Atrium, op te nemen bij het Atriumgebouw.*

Reactie

De huidige taxistandplaats moet tijdens de uitvoering worden verplaatst omdat op deze locatie de tunnel wordt gerealiseerd. Door de situering van het busstation aan de westzijde van de Minerva-as en het toenemende aantal taxi's is op de huidige locatie geen ruimte meer voor de taxistandplaats. Deze is in de nieuwe situatie gesitueerd aan de oostzijde van de Minerva-as op het Matthijs Vermeulenpad. De afstand tot station Amsterdam Zuid blijft hiermee gelijk.

De bestaande laad- en losplekken van het Atrium blijven in de nabije omgeving behouden.

3.4.31 Zienswijze B4

Waarom wordt de spoordijk die overblijft niet meer openheid gegeven zoals bij de Arena? Zonder het kantoor dat wordt gerealiseerd nabij de sportvelden zou er een mogelijkheid zijn om een visueel aantrekkelijker geheel te realiseren met een spoor op poten.

Reactie

Het verhogen van het spoor, zoals is gedaan bij station Bijlmer Arena is een aantrekkelijke, maar ook kostbare maatregel. Het budget van Zuidasdok is hiervoor niet toereikend. Om de barrière van het spoor te verminderen wordt de huidige stationspassage verbreed en komt er een nieuwe stationspassage bij (de Brittenpassage). Ook wordt het noordelijke metrospoor opgehoogd, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen. En er komt een nieuwe langzaam-verkeerpassage tussen het Beatrixpark en AFC.

3.4.32 Zienswijze B2

- a. *Bezwaar tegen de wijze waarop een tijdelijke halte wordt gecreëerd bij de Strawinskylaan en de halte van lijn 51 voor station Zuid. Hier is sprake van een ernstige kwaliteitsverslechtering van het openbaarvervoer vanuit Amstelveen richting station Amsterdam Amstel en het Centraal Station.*

Reactie

Het verbouwen van het station, de bouw van de tunnel en de nieuwe tramhalte kost veel tijd. Tijdens deze verbouwing worden de reizigers naar Amstelveen zo goed mogelijk gefaciliteerd met een tijdelijke halte op de Strawinskylaan. De huidige halte wordt kwalitatief verbeterd door de realisatie van een centrale oversteek met een nieuwe centrale trap tussen het trein/metrostation en het tijdelijke tram/busstation op de Strawinskylaan. Voor meer informatie over de Amstelveenlijn wordt verwezen naar paragraaf 2.8 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Tijdens de informatiebijeenkomsten over de Amstelveenlijn kwamen de plannen voor Zuidasdok niet voldoende aan de orde.*

Reactie

De projectorganisatie van de Amstelveenlijn is gevraagd bij de voorbereiding en organisatie van toekomstige informatiebijeenkomsten aandacht te besteden aan deze opmerking.

3.4.33 Zienswijze T2

- a. *Voorgesteld wordt niet alleen de A10 Zuid in tunnels aan te leggen, maar ook de trein-, tram- en metroverbindingen. Hierdoor komt bovengronds meer ruimte beschikbaar voor bebouwing en groenvoorzieningen.*

Reactie

De afweging over het al dan niet ondergronds brengen van de verschillende infrastructurele modaliteiten (weg, spoor, metro, tram) heeft plaatsgevonden in het kader van de in de verkenningsfase vastgestelde Structuurvisie Zuidasdok. Voor de onderbouwing van deze afweging verwijzen we naar deze Structuurvisie en de bijbehorende stukken.

- b. *Voorgesteld wordt de tunnels door te trekken tot voorbij de Amstel, zodat de Amstel niet meer wordt ontsierd door de bruggen en meer te exploiteren grond vrijkomt.*

Reactie

Het doortrekken van de tunnels tot voorbij de Amstel brengt een grote kostenstijging met zich mee, waarvoor geen budget beschikbaar is. Daarnaast heeft dit verkeerskundige complicaties, bijvoorbeeld voor de aansluiting op het knooppunt Amstel en het handhaven van de aansluiting S109.

3.4.34 Zienswijze T13 – B3

- a. *De rechtstreekse verbinding van lijn 51 moet niet worden opgeheven. Dit is in strijd c.q. tegen de intentie van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. Bovendien zullen reizigers eerder overstappen op tramlijn 5 waardoor deze overbelast wordt of neemt men de auto.*

Reactie

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een autonome ontwikkeling. Tot de vervanging van de huidige Amstelveenlijn is reeds eerder besloten.

In het project Zuidasdok wordt voor de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Arnold Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam

Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding. Paragraaf 2.8 en Paragraaf 2.10 van deze Nota van Beantwoording hebben betrekking op de Amstelveenlijn en andere facetten van de bereikbaarheid van de openbaarvervoerterminal voor mensen met een beperking.

- b. *Op voorlichtingsbijeenkomsten over de Amstelveenlijn wordt doorverwezen naar Zuidasdok en vice versa. Daarbij heeft het projectbureau Amstelveenlijn altijd gesteld dat een en ander is opgelegd door Zuidasdok.*

Reactie

Zoals hiervoor is toegelicht in de reactie op onderdeel a van de zienswijze is de vervanging van de huidige Amstelveenlijn voor het project Zuidasdok een gegeven.

3.4.35 Zienswijze T19

Het verbreden van de A10 Zuid tot twaalf rijstroken is onnodig voor het huidige en het toekomstige verkeersaanbod. Het aanleggen van de A10 Zuid in tunnels is eveneens onnodig en niet gewenst vanwege verwachte overschrijding van kosten en oplevertermijnen en (verkeers)overlast die dat met zich mee zal brengen. Op termijn zal na aanleg van de A5 de A11 als nieuwe buitenring gaan fungeren.

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

Uit de meest recente verkeersberekeningen blijkt dat ook de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

3.4.36 Zienswijze T20

- a. *De A10 veroorzaakt vrijwel geen overlast, dit is een stedelijk gebied en een autosnelweg hoort daar ook bij. De geluidschermen zijn behoorlijk goed en wellicht kan er op dit punt nog worden verbeterd.*

Reactie

Door de aanleg van de A10 Zuid in twee tunnels in het centrumgebied van Zuidas komt de noodzakelijke ruimte vrij voor de realisatie van de openbaarvervoerterminal. Daarnaast wordt door de tunnels de barrièrewerking van de A10 Zuid opgeheven en

de milieuhinder beperkt, waarbij het met name gaat om de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- b. *De A10 is geen barrière want er zijn genoeg onderdoorgangen en het station vormt een uitstekende schakel tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van Zuidas.*

Reactie

Met het project Zuidasdok wordt de verbinding tussen het noordelijk en zuidelijke deel van de Zuidas versterkt. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij de internationale toplocatie. Ook worden op deze wijze verblijfsgebieden en openbare ruimte toegevoegd en de lengte van de onderdoorgangen Beethovenstraat, Parnassusweg en de stationspassages verkleind. Daarmee wordt de barrièrewerking van het dijklichaam verkleind. Een verdere beperking van de barrièrewerking wordt verkregen door:

- een verbreding van de huidige stationspassage;
- de toevoeging van een nieuwe stationspassage (de Brittenpassage);
- het ophogen van het noordelijke metrospoor, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen en het treinspoor;
- een nieuwe langzaamverkeerpassage tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reacties op zienswijzen over nut en noodzaak in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Capaciteitsuitbreiding van de A10 is niet nodig wanneer gewerkt wordt aan een betere benutting van andere snelwegen aan de zuidkant van Amsterdam, zoals de A9 en A5.*

Reactie

Uit de meest recente verkeersberekeningen blijkt dat ook de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstukken 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- d. *Dit ingrijpende project gaat voor vele jaren overlast zorgen, met risico op vertraging en kostenoverschrijdingen. De overlast zal Zuidas als financieel centrum onaantrekkelijk maken. De voorkeur gaat uit naar handhaven van de bestaande infrastructuur met aandacht voor betere afscherming.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

Bouwwerkzaamheden brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. In de eindsituatie draagt Zuidasdok juist in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van Zuidas als werk- en woonomgeving. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Drukke op het station kan worden opgevangen door alternatieven te realiseren voor de treinverbindingen in de vorm van uitbreiding van metro- en tramlijnen.*

Reactie

De druk op de bereikbaarheid van het gebied via alle modaliteiten is op dit moment al zeer groot en neemt alleen nog maar toe. Niets doen is geen optie en leidt tot infarcten voor zowel het openbaar vervoer als het wegverkeer. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

3.4.37 Zienswijze Initiatiefgroep Zuidas Experience (T27 – B1)

- a. *Gerefereerd wordt aan het Manifest Nieuw Perspectief Zuidas, eerder ingediend in reactie op de Structuurvisie Zuidasdok. In dit stuk wordt onder meer gepleit voor het integreren van alle bovengrondse infrastructuur in een nieuw parklandschap en een dokzone en kerngebied vormgegeven als Park-avenue en publiek domein met topprioriteit voor kwaliteit, inrichting en toegankelijkheid. Door bovengrondse overbouwingen kan daarbij een zeer substantieel oppervlak aan voor groen, wonen, werken en leisure worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaan herkenbare landmarks die sterk kunnen bijdragen aan de belevingswaarden. Ook worden hierdoor de negatieve effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit beperkt en een hoger duurzaamheidsprofiel bereikt.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op het Manifest Nieuw Perspectief Zuidas in de Nota van Beantwoording van zienswijzen over het ontwerp van de Structuurvisie Zuidasdok en het PlanMER Zuidasdok van 16 augustus 2012.

- b. *Hierbij is nauwe betrokkenheid en zeggenschap van huidige en toekomstige bewoners en gebruikers van het centrumgebied Zuidas (Community Planning Programme) van het hoogste belang. Onder meer om hun wensen te betrekken bij gebiedsinrichting. Temeer ook omdat zij het zijn die worden geconfronteerd met de jarenlange bouwoverlast.*

Reactie

Naast de formele participatie door middel van zienswijzen over de ontwerpstructuurvisie, de kennisgeving over het voornemen een ProjectMER op te stellen en het ontwerptracébesluit en ontwerpbestemmingsplan wordt de omgeving op verschillende wijzen betrokken bij de planuitwerking en straks bij de uitvoering van project Zuidasdok. Zo heeft bij het opstellen van het ambitiedocument Zuidasdok een participatieproces plaatsgevonden. Hetzelfde geldt voor het 'deelproject Mahlerplein'. Via het omgevingsmanagement van het project Zuidasdok is er met alle stakeholders van het project contact. Uit deze gesprekken worden belangen en wensen opgehaald die waar mogelijk een plek krijgen in het project. In de komende periode wordt nader invulling gegeven aan de samenwerking met omgevingspartijen tijdens de uitvoering van Zuidasdok.

- c. *Bij de zienswijze is de reactie van de Initiatiefgroep Zuidas Experience d.d. 3 oktober 2012 op de Structuurvisie Zuidasdok en het bijbehorend milieueffectrapport gevoegd.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze over het ontwerp van de Structuurvisie Zuidasdok en het PlanMER Zuidasdok, die is opgenomen in de Nota van Beantwoording van 16 augustus 2012.

3.4.38 Zienswijze T33

- a. *Er zijn vragen over de kosten en het nut van deze dure kilometer en het toegestane gebruik van bouwgrond daar vlak naast.*

Reactie

Door de aanleg van de A10 Zuid in twee tunnels in het centrumgebied van Zuidas komt de noodzakelijke ruimte vrij voor de realisatie van de openbaarvervoerterminal. Daarnaast wordt door de tunnels de barrièrewerking van de A10 Zuid ter plaatse opgeheven en de milieuhinder beperkt, waarbij het met name gaat om de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. In het tracébesluit zijn vier tijdelijke werkterreinen voorzien nabij de toekomstige tunnelmonden. Na het gebruik als werkterrein herleeft de oorspronkelijke bestemming van deze gronden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- b. *De hoeveelheid uitlaatgassen bij de tunnelmonden kan zo groot zijn dat naastgelegen gronden veel meer dan de toegestane hoeveelheid fijnstof gaan krijgen.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename door uitlaatgassen bij de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER). Op grotere afstand en dus zeker in de huidige woongebieden - zijn de uitlaatgassen die in de tunnel worden uitgestoten niet meer relevant.

3.4.39 Zienswijze T37

- a. *De plannen voor Zuidasdok dateren van vijf en twintig jaar geleden. De techniek zal zo snel gaan dat in 2030 auto's en bussen niet meer in de vorm verschijnen en voortbewegingen vooral elektrisch georiënteerd en automatisch rijdend zijn. Treinen zullen op dat moment niet meer bestaan, hooguit in de vorm van automatisch aan elkaar geschakelde privé of gehuurde 'karretjes' die van deur tot deur vervoeren.*

Reactie

Tijdens de verkenningsfase die voorafging aan de huidige planuitwerkingsfase zijn de Structuurvisie Zuidasdok en het bijbehorende PlanMER opgesteld. In het kader van deze documenten is het nut en de noodzaak van Zuidasdok onderzocht, ook in het licht van te verwachten ontwikkelingen. Vooralsnog is er geen zicht op een zover gaande ontwikkeling van het wegverkeer dat hier reeds nu van kan worden uitgegaan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Auto's kunnen ook over viaducten rijden zoals de A5 Westrandweg. Viaducten zijn eenvoudiger te vervaardigen en als het moet van een overkapping te voorzien.*

Reactie

In juli 2012 is de Structuurvisie Zuidasdok met de daarin opgenomen Voorkeursbeslissing vastgesteld. Onderdeel van de Voorkeursbeslissing is het aanleggen van de A10 Zuid in twee tunnels in het centrumgebied van Zuidas. Door de aanleg van de tunnels komt de noodzakelijke ruimte vrij voor de realisatie van de openbaarvervoerterminal. Daarnaast wordt door de tunnels de barrièrewerking van de A10 Zuid ter plaatse opgeheven en de milieuhinder beperkt, waarbij het met name gaat om de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Deze doelstellingen worden niet,

althans niet in dezelfde mate, bereikt met het op viaducten aanleggen van de A10 Zuid. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Geen enkel ondergronds project is binnen de tijd gerealiseerd (Parool 31 maart 2015) en binnen de financiële kaders gebleven (Parool 11 april 2015). De financiële risico's zullen worden afgewenteld op de burgers van Amsterdam. Alleen bovengrondse infrastructuur is binnen budget gebleven, reden waarom alleen dit financieel een mogelijkheid zou zijn.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. Indien het budget wordt overschreden dan dragen het Rijk en de gemeente Amsterdam dat risico in de verhouding 75% (Rijk)/25% (Amsterdam). Daarnaast is het risico van de gemeente Amsterdam in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok begrensd tot maximaal €55 miljoen (prijspeil 2011). De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is. De Amsterdamse omstandigheden voor Stopera, Oostlijn en Noord/Zuidlijn kunnen niet een op een worden vergeleken met Zuidasdok. Zo zijn de grondgesteldheid en de funderingen van de aanpalende gebouwen van een heel andere orde dan bijvoorbeeld bij de Noord/Zuidlijn, wordt de tunnel niet op grote diepte aangelegd zoals bij de Noord/Zuidlijn en is sprake van een andere uitgangssituatie wanneer dit vergeleken wordt met de renovatie van de Oostlijn. De tunnel wordt dicht tegen de aanpalende kantoorgebouwen gerealiseerd. De haalbaarheid hiervan is uitgebreid onderzocht.

- d. *De vraag is of de overlast en vermeende milieuwinst wel eens tegen elkaar zijn afgewogen, gelet op de ontwikkelingen in de ICT en automobilititeit. Ook de milieuschade door slopen, bouwen en ondertunnelen dient daarbij te worden betrokken.*

Reactie

Ter voorbereiding op de besluitvorming zijn verschillende onderzoeken en analyses gebruikt. Dit zijn onder meer een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een milieueffectrapportage met verschillende onderliggende deelonderzoeken naar verschillende effecten. Ook wordt gekeken naar betaalbaarheid, bestuurlijke haalbaarheid, consequenties voor het netwerk van verkeer en vervoer en het maatschappelijk draagvlak. Bij de besluitvorming tot realisatie van Zuidasdok (de Voorkeursbeslissing) zijn verschillende belangen meegenomen door de betrokken bestuurlijke partners, het Rijk, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Bij de komende besluitvorming tot een tracébesluit en een bestemmingsplan is dit weer het geval. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

3.4.40 Zienswijze Stichting CPO Amstelveen (T38)

- a. *De verbreding van de A10 Zuid naar 2x6 rijstroken heeft direct effect op het geluidsniveau in het gebied Kop Zuidas en daarmee op het bouwplan voor achttien appartementen op het perceel Zuidelijke Wandelweg 93 - 127.*

Reactie

Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt de berekende geluidsbelasting ter hoogte van deze locatie gereduceerd tot de toegestane geluidsbelasting op grond van de geldende geluidsproductieplafonds (onderzoeksresultaten in Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek, maart 2016).

In Zuidas worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld, waaronder deelgebied Kop Zuidas. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen en leiden ter plaatse tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

- b. *In het akoestisch onderzoek is ten onrechte aangenomen dat op locatie nr. 14 'Old School' de bestaande school gehandhaafd zal blijven. Het geldende bestemmingsplan Kop Zuidas geeft aan deze locatie een woonbestemming met een maximale bouwhoogte van veertig meter. Ter plaatse kunnen enkele honderden woningen worden gebouwd in circa dertien bouwlagen wat over enkele jaren ook gaat gebeuren. Dit betekent dat niet kan worden volstaan met geluidsschermen van twee meter hoog van maatregelvariant 140. Verdergaande maatregelen aan de bron in de vorm van geluidsschermen van ten minste drie meter hoog zijn noodzakelijk. Dit klemt te meer aangezien zich bij de locatie Kop Zuidas een cumulatieve voordoet van geluid, waarbij het verkeerslawaai van de Europaboulevard relevant is.*

Reactie

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met alle bestaande bestemmingen en tevens met nog te realiseren bestemmingen die mogelijk zijn gemaakt met een bestemmingsplan of omgevingsvergunning. Ter plaatse van Old School is zowel met de bestaande school als met de voorziene woningbouw met een maximale bouwhoogte van veertig meter rekening gehouden. Hiermee is geen sprake van onvolledigheid of onderschatting. Daarnaast wordt opgemerkt dat ter hoogte van de locatie Old School aanvullende schermmaatregelen worden getroffen om nieuwbouw van woningen mogelijk te maken. Het tussenbermscherm tussen de noordelijke hoofrijbaan en parallelrijbaan wordt hiervoor verhoogd naar vier meter en aanvullend worden in de zijberm schermen met een hoogte van vijf meter geplaatst.

- c. *Ook wat betreft luchtverontreiniging zijn de bebouwingsmogelijkheden in het plangebied Kop Zuidas waarschijnlijk onjuist beoordeeld, zodat de toetsing aan de normen ook op dit punt gebrekkig is. Hierbij is cumulatieve eveneens aan de orde.*

Reactie

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt dat op alle wettelijke toetspunten voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. De toetspunten zijn gesitueerd op tien meter van de rand van de weg. Indien zich woningen op minder dan tien meter afstand bevinden is het wettelijk toetspunt ter plaatse van de gevel van deze woning gesitueerd. Onder bepaalde voorwaarden, onder andere bij afwezigheid van woningen, kunnen de wettelijke toetspunten op meer dan tien meter afstand zijn gesitueerd. De resultaten van de NSL-monitoring bieden voldoende informatie om te concluderen dat de bebouwingsmogelijkheden in relatie tot luchtkwaliteit juist zijn beoordeeld. Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL wordt verwezen naar paragraaf 2.12 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *In het ontwerp tracébesluit zijn langs het aansluitende deel van de A10 Zuid ter hoogte van de Prinses Irenestraat geluidsschermen met een hoogte van drie meter voorzien. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel, nu de woningen bij de Prinses Irenestraat op vergelijkbare afstand van de A10 Zuid liggen als de woningen in het gebied Kop Zuidas en de knelpunten in het gebied Kop Zuidas in de uitgangssituatie veel talrijker zijn dan de knelpunten bij de Prinses Irenestraat.*

Reactie

Geluidsschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Omdat de toetswaarde wordt bepaald door het geldende geluidsproductieplafond ter plaatse van het geluidsgevoelige object verschilt deze per object. Een geluidsgevoelig object dat dicht langs de weg ligt en bij een opgevuuld geluidsproductieplafond een hogere geluidsbelasting ondervindt zal hierdoor een hogere toetswaarde hebben dan een object dat verder van de weg ligt. Het is dus niet per definitie zo dat voor objecten gelegen dicht bij de weg omvangrijkere maatregelen moeten worden getroffen om te voldoen aan de toetswaarden. De verschillen hangen samen met de wettelijke systematiek en van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake. Zoals hiervoor is vermeld, worden onder andere ter hoogte van Kop Zuidas aanvullende schermmaatregelen getroffen op verzoek van de gemeente Amsterdam.

3.4.41 Zienswijze T65

Er wordt vanzelfsprekend van uit gegaan dat doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol moet plaatsvinden via de intensief gebruikte en daarmee kwetsbare infrastructuur bundel rond het traject van de A4. Wanneer nu een mogelijkheid om af te buigen richting Amstelveen bij Zuidasdok wordt meegenomen, is er een goed alternatief om de Noord/Zuidlijn door te trekken via Amstelveen.

Reactie

Eventuele toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn valt buiten de scope van Zuidasdok. Binnen het project Zuidasdok wordt met de bouw van de zuidelijke tunnel in de A10 Zuid wel rekening gehouden met een eventuele toekomstige doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Een eventuele toekomstige doortrekking leidt overigens

wel tot een grootschalige aanpassing van het metrostation dat binnen project Zuidasdok wordt gerealiseerd.

3.4.42 Zienswijze Amsterdam RAI B.V. (T66)

- a. *De zienswijze van ORAM Zuidas van 20 april 2015 en de zienswijze van Taskforce Bereikbaarheid van 21 april 2015 worden onderschreven.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op deze zienswijzen, die in deze Nota van Beantwoording zijn opgenomen onder de nummers 3.2.1 en 3.2.9.

- b. *Bij een afsluiting van fietspad De Groene Zoom, zoals aangegeven in de stukken, kunnen fietsers in verband met de veiligheid van de fietsers en van bezoekers van de RAI niet over de fietsroute door het RAI complex. Dit betekent dat er een omleiding moet komen via de noordelijke zijde van het RAI complex via de Europaboulevard/Wielingenstraat/Beatrixpark, die door verkeersbegeleiders moet worden gehandhaafd. Gevraagd wordt bij afsluiting van fietspad De Groene Zoom deze maatregel te treffen.*

Reactie

Om Zuidasdok te kunnen realiseren zal het fietspad de Groene Zoom enige tijd moeten worden afgesloten, op dit moment wordt een periode voorzien van circa zes maanden. De periode van afsluiting wordt zoveel mogelijk afgestemd op de grote evenementen van de RAI. De omleidingsroutes die dan noodzakelijk zijn, worden duidelijk gecommuniceerd en bewegwijzerd en waar nodig worden verkeersbegeleiders ingezet om het langzaam verkeer te begeleiden.

- c. *Gelet op de grote belangen van partijen dient de gemeente Amsterdam de leiding te nemen in een in te stellen operationeel afstemmingsoverleg tussen project en RAI. De gemeente dient een escalatie model in te richten om bij botsing van belangen op een transparante en evenredige wijze belangen van betrokken partijen af te wegen en de gemeente regie voert en uiteindelijk beslist.*

Reactie

Niet voorzien is in een escalatiemodel in de voorgestelde vorm. Wel is het de bedoeling een overleg in het leven te roepen waarin de omgeving is vertegenwoordigd. Over de vorm en frequentie van een dergelijk overleg wordt in de komende periode met partijen uit de omgeving van gedachten gewisseld. In de eisen richting de aannemer van het project Zuidasdok is opgenomen dat de RAI tijdens de uitvoering bereikbaar moet blijven en de de bouwwerkzaamheden moeten worden afgestemd op de grote (internationale) evenementen van de RAI. Hiernaast wordt vanuit de projectorganisatie Zuidasdok overleg gevoerd met de RAI. Dit overleg wordt ook tijdens de bouwfase gecontinueerd. In dit overleg worden afspraken over specifieke situaties vastgelegd en indien noodzakelijk kan escalatie via dit overleg plaatsvinden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reacties op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en over de bouwfase respectievelijk in

paragraaf 2.3 en paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Gepleit wordt voor een zogenaamd omgevingsbudget om de omgeving permanent op een hoogwaardig kwalitatief niveau te houden met kunst en andere zaken die de omgeving fris, prettig en schoon houden. Gelet op de omvang van de bouwplaats wordt het op jaarbasis benodigde budget geschat op €2 tot €4 miljoen.*

Reactie

Er is in budget voorzien. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.4.43 Zienswijze R.K. Begraafplaats Buitenveldert (T93)

- a. *De R.K. Begraafplaats Buitenveldert is de oudste begraafplaats van Amsterdam, welke als zodanig nog steeds functioneert. Op de begraafplaats zijn stilte, rust en piëteit voor de nabestaanden zeer bijzonder.*

Reactie

Het is vanzelfsprekend dat het project Zuidasdok oog heeft voor de gewenste omstandigheden op de begraafplaats. De begraafplaats is wettelijk geen geluidsgevoelige bestemming, maar wel als niet-geluidsgevoelige bestemming beschouwd in het akoestisch onderzoek voor het (ontwerp)tracébesluit. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt bereikt dat de berekende geluidsbelasting ter plaatse van de begraafplaats afneemt met 1 tot 4 dB (Bijlage B van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek, maart 2016).

In Zuidas worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen. Ter plaatse van de begraafplaats wordt het doelmatige zijbermscherm van een meter daarom verhoogd naar drie meter. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

- b. *De informatiemarkt op 23 maart 2015 bood te weinig tijd om een zodanig ingewikkeld plan met al haar aspecten te doorgronden. De wijze waarop is geïnformeerd, is nadelig voor belanghebbenden.*

Reactie

Alle aspecten van Zuidasdok zijn aan de orde gekomen tijdens de informatiemarkt. Onder meer door themasessies en het aanwezig zijn van een groot aantal specialisten is de mogelijkheid geboden tot de gewenste verdieping. Ook konden de ontwerpplandocumenten online worden ingezien en lagen deze op een aantal locaties in hard copy ter inzage. Met de Begraafplaats zijn daarnaast gedurende de afgelopen circa

twee jaar een op een gespreken gevoerd, onder meer over de inpassing ter hoogte van de Begraafplaats. Daarover zijn inmiddels afspraken gemaakt.

- c. *Tussen de begraafplaats en het tracé wordt een werkterrein ingericht over de gehele lengte van de begraafplaats. Geluidsoverlast en andere hinder zullen de bedrijfsvoering en exploitatie negatief beïnvloeden.*

Reactie

Enig effect valt te verwachten, maar ten opzichte van de akoestische belasting van het wegverkeer valt het geluid weg van materieel dat van en naar dit terrein beweegt, waardoor geen sprake is van significante negatieve effecten voor de bedrijfsvoering en exploitatie van de begraafplaats.

Meer in het algemeen is de bouw van Zuidasdok erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Een eis van de begraafplaats is een afscheiding van de bouwplaats van voldoende hoogte en zodanig dicht dat stof en zand niet kunnen overwaaien. Tevens is een geluidseis noodzakelijk.*

Reactie

Verspreiding van (opwaaiend) materiaal en stof moet worden voorkomen en indien nodig worden hiervoor adequate maatregelen getroffen. Geluids- en trillingshinder moeten altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd, bijvoorbeeld ten aanzien van niet-geluidsgevoelige bestemmingen in het gebied tussen Schinkel en Amstel zoals de begraafplaats.

- e. *Een vervolgeis is dat een dwingend protocol wordt vastgesteld voor de uitvoering met een boetebeding.*

Reactie

Met stakeholders kunnen afspraken worden gemaakt over specifieke aspecten van de uitvoering van de bouw. In afspraken met stakeholders worden geen boetebedingen opgenomen, wat onverlet laat dat project Zuidasdok aanspreekbaar is op de nakoming daarvan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Het tracébesluit dient een eis tot vergoeding van planschade te bevatten voor verminderde exploitatie tijdens de realisatie van het tracé.*

Reactie

Om vergoeding van eventuele planschade en nadeelcompensatie kan worden verzocht op het moment dat het tracébesluit en het bestemmingsplan zijn vastgesteld. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *Alle werkzaamheden dienen aan te vangen aan de noordzijde, zodat de bedrijfsvoering van de begraafplaats zo min mogelijk wordt geschaad. Tijdige informatie en regulier overleg dienen te worden gewaarborgd. De begraafplaats moet worden opgenomen in de bewegwijzering. Monitoring is een eis en Lawaai- en stofoverlast moeten worden voorkomen. Voorzien moet worden in permanente geluidswering. Hei-, transport en bouwwerkzaamheden dienen in overleg en met goedkeuring van de begraafplaats te worden uitgevoerd. Te allen tijde rust en piëteit tijdens een begrafenis is een eis. Deze zaken moeten in de besluiten worden opgenomen met nader op te stellen boetebepalingen.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen c, d en e van de zienswijze, waarmee is toegelicht dat de bouw van Zuidasdok erop is gericht hinder zoveel mogelijk te voorkomen en dat hiertoe eisen worden opgenomen in het bouwcontract en afspraken worden gemaakt met specifieke stakeholders zoals de begraafplaats. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de specifieke plaats waar de werkzaamheden aanvangen en het uitvoeren van hei-, transport en bouwwerkzaamheden afhankelijk is van de planning van de aannemer van het bouwcontract, hierover kan geen toezegging worden gedaan. De begraafplaats blijft bereikbaar en mocht de toegang tijdelijk volledig moeten worden afgesloten, dan gebeurt dit in goed overleg met de begraafplaats. Een specifieke afspraak met de begraafplaats is dat er vanaf de bouwplaats geen zicht mag zijn op de begraafplaats.

- h. *Als direct belanghebbende dient de begraafplaats invloed te hebben op de planning van de werkzaamheden.*

Reactie

De aannemer van het bouwcontract stuurt op de planning, hierin is in directe zin geen rol weggelegd voor de begraafplaats. Dit laat onverlet dat de begraafplaats tijdig wordt geïnformeerd over de bouwwerkzaamheden ter plaatse en over de aard, omvang en duur van de hinder en dat de gesprekken met de begraafplaats worden voortgezet.

- i. *De Crisis- en herstelwet kan niet van toepassing worden verklaard. Niet te overzien is of tijdens procedures bij voortschrijdend inzicht aanvullingen op de zienswijze dan wel beroepsgronden moeten worden ingebracht.*

Reactie

Zuidasdok is met ingang van 15 mei 2014 opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Staatsblad 2014, nummer 168). Dit is gebeurd om zeker te stellen dat de Crisis- en herstelwet op project Zuidasdok als geheel van toepassing is. De bepalingen van de Crisis- en herstelwet over procedures hebben betrekking op de beroepsprocedure en niet op het naar voren brengen van zienswijzen. Een beroep is niet-ontvankelijk indien in het beroepschrift de beroepsgronden niet zijn opgenomen. Het instellen van beroep op nader aan te vullen gronden is dus niet mogelijk en na de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden ingediend. De beperkingen houden verband met de versnelde behandeling van het beroep.

- j. *Onvoldoende is een geluidsschermband met een hoogte van 1 m over 80% van de lengte en een hoogte van 4 m over 20% van de lengte, waarbij een overgang niet wordt aangegeven. Het geluidsschermband doet geen recht aan geluidsscherm oprichten van een geluidsscheiding en doet esthetisch afbreuk aan het zicht en de belevingswereld van de begraafplaats. Bij uitvoering overeenkomstig de kaart bij het ontwerp tracébesluit kan boven de schouw door het waterschap niet plaatsvinden. Omdat op de kaart geen dwarsprofiel is weergegeven, is niet duidelijk hoe e.e.a. wordt gerealiseerd.*

Reactie

Geluidsschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen de effecten van een maatregel enerzijds en de investering anderzijds. Met de schermen zoals opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit wordt ter plaatse van de begraafplaats aan bovenstaande voldaan; de toekomstige geluidsbelasting blijft binnen de toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidsproductieplafonds.

In het tracébesluit is het schermenpakket ter hoogte van de begraafplaats uitgebreid met een, ten opzichte van het ontwerp tracébesluit, aanvullend pakket aan schermen. Het doelmatige een meter hoge scherm ter hoogte van de begraafplaats wordt verhoogd tot drie meter en daarnaast wordt aanvullend een scherm van drie meter hoog geplaatst tussen de toe- en afrit. Dit, ten opzichte van het ontwerp tracébesluit, aanvullende pakket aan maatregelen wordt getroffen om woningbouw mogelijk te maken. Ter plaatse van de begraafplaats zal de geluidsbelasting ten gevolge van deze aanvullende schermen (verder) afnemen.

De wijze van inpassing van de schermen kan bijdragen aan het zoveel mogelijk behouden van de belevingswereld van de begraafplaats. Hierop wordt in de reactie op onderdeel k van de zienswijze nader ingegaan.

De schouw (en onderhoud) van de watergang kan ook na het plaatsen van de geluidsschermen plaatsvinden.

- k. *Bij besprekingen is gebleken dat een getrapte aarden dijklichaam van voldoende hoogte en zwaarte een betere geluidsmaatregel is. Het dijklichaam moet zo worden uitgevoerd dat dit esthetisch een eenheid vormt met de begraafplaats. Tevens moet rekening worden gehouden met uitvoering van de schouw door het waterschap.*

Reactie

Doel van de inrichting van het gebied tussen de begraafplaats en de A10 Zuid is om deze een zo groen mogelijke uitstraling te geven. De vormgeving van de geluidafscherming dient hier ook aan bij te dragen en wordt voorzien van een groene beplanting. De schouw (en onderhoud) van de watergang kan ook in de nieuwe situatie nog plaatsvinden. Verwezen wordt hierbij naar de reactie op onderdeel j van de zienswijze.

- l. Gewenst is dat de feitelijke monitoring van de geluidsbelasting middels een meetpaal op de begraafplaats wordt uitgevoerd.*

Reactie

De monitoring van de geluidsbelasting langs de A10 Zuid vindt niet met meetpalen plaats. Rijkswaterstaat is verplicht jaarlijks de geluidsproductie van het voorgaande jaar te monitoren middels een landelijk rekenmodel. De resultaten worden gerapporteerd aan de minister en het nalevingsverslag wordt gepubliceerd.

- m. De begraafplaats is een stiltegebied, zodat rekening moet worden gehouden met hogere geluidsniveaus tijdens werkzaamheden en met het huidige niveau in de definitieve situatie. Het huidige geluidsniveau op de drie dagdelen moet worden vastgelegd, zodat te zijner tijd bij afwijkingen extra maatregelen kunnen worden afgedwongen. Voor de op de begraafplaats aanwezige woning Fred Roeskestraat 105 dienen maatregelen te worden getroffen voor een reductie van de geluidsbelasting van 7,34 dB.*

Reactie

Stiltegebieden zijn wettelijk natuurbeschermingsgebieden welke zijn aangewezen door de provincie. Voor deze stiltegebieden kunnen grenswaarden zijn opgenomen in bijvoorbeeld de provinciale milieuverordening. De begraafplaats is niet door de provincie aanwezen als stiltegebied.

In het kader van de geluidskartering waartoe de grote gemeenten en agglomeraties op basis van de EU-richtlijn omgevingslawaai verplicht zijn en het daarbij op te stellen actieplan geluid kunnen tevens gebieden worden aangewezen als stille gebieden. De gemeente Amsterdam heeft echter geen stille gebieden aangewezen en hier ook geen grenswaarden voor vastgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van het tracébesluit volgt dat na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen maatregelen de geluidsbelasting bij de begraafplaats lager is dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan (bijlage B van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek, maart 2016). De geluidsbelasting bij de woning Fred. Roeskestraat 105 bedraagt op basis van het bestaande geluidsproductieplafond 57dB. Na toepassing van de maatregelen uit het tracébesluit neemt de geluidsbelasting bij deze woning af tot 53 dB. (Zie bijlage A van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek van maart 2016)

- n. De begraafplaats neemt aan dat zij een niet-geluidsgevoelig object is waarvoor op grond van jurisprudentie in het tracébesluit moet worden beoordeeld of de geluidsbelasting teveel toeneemt. Aangetoond moet worden dat de geluidsbelasting niet groter wordt, zo nodig door het tijdig treffen van maatregelen op kosten van de overheid. Tevens neemt de begraafplaats aan dat aanvullende maatregelen worden getroffen voor de woning boven het kantoor, het kantoor, de bedrijfsruimte, de horeca, het personeelsverblijf aan de Amstelveenseweg en de begraafplaats zelf.*

Reactie

De begraafplaats is wettelijk inderdaad geen geluidsgevoelig object. De begraafplaats is wel als niet-geluidsgevoelig object beschouwd in het akoestisch onderzoek voor het (ontwerp)tracébesluit. De woning is als geluidsgevoelig object in het akoestisch onderzoek betrokken. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt bereikt dat de berekende geluidsbelasting ter plaatse van de begraafplaats afneemt. (zie bijlagen A en B van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek, maart 2016).

- o. De begraafplaats wordt onevenredig geschaad door verhoogde concentraties van fijnstof en de gevolgen hiervan voor haar personeelsleden en vrijwilligers kunnen groot zijn. Gevolgen voor hun gezondheid komen voor rekening van de overheid.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- p. De begraafplaats is bij haar exploitatie afhankelijk van een juist grondwaterpeil en wil een garantie op de handhaving van het huidige grondwaterpeil na de realisatie van Zuidasdok. Tijdens de werkzaamheden dient e.e.a. te worden gehandhaafd en gemonitord, waarbij meetgegevens regulier ter beschikking worden gesteld. Een verandering van het grondwaterpeil heeft tevens negatieve invloed op de op de begraafplaats aanwezige bomen.*

Reactie

Het grondwaterpeil bij de begraafplaats hangt direct samen met het waterpeil van de omringende watergangen. Het waterpeil in deze watergangen is zeer constant omdat dit door middel van bemaling op het vastgestelde peil wordt gehouden. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (uitvoeringsorganisatie: Waternet) is

hiervoor verantwoordelijk en niet voornemens het waterpeil in de komende jaren te veranderen. Door de aanleg van een nieuwe watergang aan de zuidzijde van de begraafplaats wordt het bergend vermogen van het watersysteem ter plaatse groter, wat bijdraagt aan een constant waterpeil en daarmee ook aan een constant grondwaterpeil van de begraafplaats. De aanleg van de nieuwe watergang komt tevens ten goede aan de waterkwaliteit. De aanleg van een verbinding tussen het watersysteem ter plaatse van de begraafplaats en de zuidelijk gelegen Binnendijkse Buitenveldertse polder heeft geen gevolgen voor het waterpeil rond de begraafplaats omdat het waterpeil in deze polder gelijk is aan het waterpeil ter plaatse van de begraafplaats.

Tevens wordt tijdens de bouw voldaan aan wettelijke voorschriften, waaronder artikel 8.6 van het Bouwbesluit op grond waarvan het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden niet tot een zodanige wijziging van grondwaterstanden mag leiden dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen. Artikel 8.7 van het Bouwbesluit bepaalt dat indien een bouwput wordt gemaakt, de uitgangspunten voor een bemalingsplan en voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken worden vastgelegd in een veiligheidsplan. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- q. *De tekst 'RK Begraafplaats Buitenveldert – Verbreden waterpartij en ruimtereservering voor bodempassage' (toelichting ontwerp tracébesluit, p. 85, tabel 17) is niet duidelijk en vraagt om een begrijpelijke uitleg.*

Reactie

De genoemde tekst is tevens opgenomen in tabel 8 van de besluittekst van het (ontwerp)tracébesluit en moet worden gelezen in combinatie met de weergave van de nieuw aan te leggen watergang bij de begraafplaats. De ruimtereservering voor een bodempassage betreft het talud tussen de A10 Zuid en de nieuwe watergang waarop de A10 Zuid zal afwateren.

- r. *De begraafplaats is niet in de ruimste zin verzekerd tegen schade.*

Reactie

Mocht tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan een gebouw of een andere zaak van een derde, dan dient deze op grond van het Burgerlijk Wetboek te worden hersteld of vergoed. De begraafplaats hoeft hiervoor niet verzekerd te zijn. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- s. *De begraafplaats wil tijdig worden geïnformeerd over de uitkomst van de evaluatie van de milieueffectrapportage en de meetresultaten ontvangen. De bestaande situatie moet vooraf worden gemeten en vastgelegd.*

Reactie

De uitkomsten van de wettelijk verplichte evaluatie worden te zijner tijd openbaar gemaakt en kunnen dan ook door de begraafplaats worden ingezien. Zoals is beschreven in artikel 17 van de besluittekst en in paragraaf 10.6 van de toelichting van het tracébesluit, gaat de evaluatie over de feitelijke milieueffecten van het tracébesluit. Voordat met de werkzaamheden wordt aangevangen wordt een nulmeting uitgevoerd die als referentiekader fungeert, voor zover de referentie niet is beschreven in het ProjectMER en in de rapporten van onderzoeken die ten grondslag liggen aan het tracébesluit.

Op grond van de Tracéwet wordt tevens een opleveringstoets uitgevoerd, die betrekking heeft op de milieuaspecten geluidshinder, luchtkwaliteit en water. De opleveringstoets is beschreven in artikel 16 van de besluittekst en in paragraaf 10.5 van de toelichting van het tracébesluit.

3.4.44 Zienswijze Stichting Wijkontmoetingscentrum Buitenveldert (T109)

- a. *Buitenveldert is de meest succesvolle naoorlogse wijk van Nederland, niet alleen door het integrale ontwerp van Cornelis van Eesteren met veel licht en ruimte, maar vooral ook door de hoge sociale kwaliteit van de wijk. Het Centraal Bureau voor de Statistiek en de centrale stad beschouwen Buitenveldert en Zuidas als één gebied.*

Reactie

Zoals nader wordt toegelicht in de reactie op onderdeel b van de zienswijze, draagt Zuidasdok bij aan de integratie van Zuidas met de stad en de aansluitende wijken en daarmee met Buitenveldert.

- b. *De belangen van de wijk worden ernstig geschaad gedurende decennia. Zuidas is puur gericht op zichzelf en blijft een eiland. De risico's en de garantie op succes, efficiency en effectiviteit zoals thans voor Zuidas en Zuidasdok in kaart gebracht zijn onrealistisch en mogen niet worden neergelegd bij de belastingbetaler.*

Reactie

Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid, de verbreding en toevoeging van (stations) passages en het verbeteren van de onderdoorgangen onder het spoorviaduct wordt de integratie van Zuidas/Zuidasdok met de stad en de aansluitende wijken de komende jaren sterk vergroot en verbeterd. Naast deze fysiek ruimtelijke verbindingen zullen ook de voorzieningen in en rond station Amsterdam Zuid met de vergroting en verbetering van dit openbaar vervoerknooppunt sterk verbeteren, niet alleen voor de reiziger maar ook voor een groter gebied rond het station en Amsterdam als geheel. Zuidas zal zich ook steeds meer als een woongebied ontwikkelen, met de bijpassende voorzieningen als scholen, zorg en dergelijke die mede aanvullend zijn voor en verbinding leggen met de aansluitende wijken, ook met Buitenveldert.

- c. *Vanuit de belangen van Buitenveldert zijn voor de Visie Zuidas 2015 een aantal prioriteiten naar voren gebracht die betrekking hebben op:*

- *het te allen tijde goed en snel bereikbaar zijn van Station Amsterdam Zuid als knooppunt van openbaarvervoer voor alle bedrijven, bewoners en bezoekers;*
- *het versterken van de verbindingen van Buitenveldert met de stad;*
- *het niet achterblijven van de allure en levendigheid op de Buitenveldertselaan/Parnassusweg, de Van Leyenberghlaan/Beethovenstraat en de Flanken van Zuidas;*
- *het optimaal regelen van de verkeersveiligheid, met name voor langzaam verkeer op de kruispunten;*
- *het compenseren van overlast en bomenkap door extra aandacht voor de wensen van Buitenveldert, bijvoorbeeld door maatregelen ter bestrijding van luchtvervuiling en herplant van grote bomen aan de De Boelelaan;*
- *het meer rekening houden met expats en creatieven die van toegevoegde waarde kunnen zijn om Zuidas dynamisch te houden, waarbij een voorbeeld kan worden genomen aan het buitenland in relatie tot benutting van de openbare ruimte.*

Reactie

Het station biedt in de toekomst de capaciteit en variëteit aan vervoers- en overstapmogelijkheden die kan wedijveren met de grootste stations van Nederland. Door de verbreding en toevoeging van (stations)passages, het verbeteren van de onderdoorgangen onder het spoor en de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt de bereikbaarheid van het station sterk verbeterd.

De Buitenveldertselaan/Parnassusweg en de Van Leyenberghlaan/Beethovenstraat zijn belangrijke verbindingswegen die Zuidas koppelt aan en onderdeel maakt van de aansluitende buurten. Recent is de vernieuwing en opwaardering van deze straten in gang gezet met de oplevering van bijzondere gebouwen zoals het St. Nicolaaslyceum en de nieuwbouw van AkzoNobel aan de Beethovenstraat en de vestiging van Chanel aan de Buitenveldertselaan. Daarnaast zijn meerdere gebouwen nog in aanbouw of in de planning waarmee de allure en levendigheid van deze straten nog toeneemt.

Het optimaal regelen van de verkeersveiligheid is voor het project een belangrijke randvoorwaarde. De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer is geborgd in de routes en de kwaliteit van de oversteken op punten waar routes van het langzaam verkeer en overig gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen. Dit zijn oversteken bij met verkeerslichten geregelde kruispunten. De gemeente Amsterdam ontwerpt de verkeerslichtenregelingen voor de kruispunten op het stedelijk wegennet. De oversteek van het langzaam verkeer wordt op deze punten conflictvrij van het overige verkeer geregeld waarbij in de verkeerslichtenregeling rekening wordt gehouden met het minimaliseren van de wachttijd voor het langzaam verkeer. Dit is van belang omdat lange wachttijden vaak leiden tot door rood fietsen of lopen.

De inrichting van de De Boelelaan valt buiten de scope van het project Zuidasdok. Nu al wordt de openbare ruimte van Zuidas, mede door het internationale karakter gekenmerkt door een levendig en divers gebruik op werkdagen. Door het geleidelijk toevoegen van meer woningen breidt dit zich ook uit tot de weekenden.

3.4.45 Zienswijze Waterstofland/Dikmulti (T113)

- Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is een hulpmiddel, moet (krachtadig) worden bestuurd. Bij het ontwerp tracébesluit is sprake van een onzorgvuldige invuloefening. Uit verschillende effecten blijkt dat alleen rekening is*

gehouden met de belangen van het construct-business case en governance van het Rijk, de gemeente Amsterdam en ProRail en niet van andere belangen.

Reactie

Ter voorbereiding op de besluitvorming zijn verschillende onderzoeken en analyses gebruikt. Dit zijn onder meer een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een milieueffectrapportage met verschillende onderliggende deelonderzoeken naar verschillende effecten. Ook wordt gekeken naar betaalbaarheid, bestuurlijke haalbaarheid, consequenties voor het netwerk van verkeer en vervoer en het maatschappelijk draagvlak. Bij de besluitvorming tot realisatie van project Zuidasdok (de voorkeursbeslissing) zijn verschillende belangen meegenomen door de betrokken bestuurlijke partners, het Rijk, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Bij de komende besluitvorming tot een tracébesluit en een bestemmingsplan is dit weer het geval. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording en naar de algemene reactie op zienswijzen over het proces van de planvorming in paragraaf 2.2 van de Nota van Beantwoording.

- b. De verkeersintensiteit en uitstoot van voertuigen gaat afnemen, Zuidasdok is over vijf en twintig jaar niet meer nodig. In 2025 zullen elektrische auto's en waterstofauto's over de A10 Zuid en verkeer over de A5/A9/A11-ring vanzelf de negatieve effecten van de A10 Zuid voor geluid en luchtkwaliteit verminderen. Tevens is niet meegenomen dat in Amsterdam binnen de aanlegfase alle bussen mogelijk de Amstelveenlijn eerst elektrisch en dan op waterstof zullen gaan rijden.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- c. In Amsterdamse omstandigheden is het risico van budgetoverschrijding groot, zoals blijkt uit de bouw van de Stopera, de Oostlijn en de Noord/Zuidlijn. De bouw van de tunnels zal financieel uit de hand lopen (Parool 31 maart 2015). De MKBA moet worden aangepast om hiermee rekening te houden.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. Indien het budget wordt overschreden dan dragen het Rijk en de gemeente Amsterdam dat risico in de verhouding 75% (Rijk)/25% (Amsterdam). Daarnaast is het risico van de gemeente Amsterdam in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok

begrensd tot maximaal €55 miljoen (prijspeil 2011). De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

De Amsterdamse omstandigheden voor Stopera, Oostlijn en Noord/Zuidlijn kunnen niet een op een worden vergeleken met Zuidasdok. Zo zijn de grondgesteldheid en de funderingen van de aanpalende gebouwen van een heel andere orde dan bijvoorbeeld bij de Noord/Zuidlijn, wordt de tunnel niet op grote diepte aangelegd zoals bij de Noord/Zuidlijn en is sprake van een andere uitgangssituatie wanneer dit vergeleken wordt met de renovatie van de Oostlijn. De tunnel wordt dicht tegen de aanpalende kantoorgebouwen gerealiseerd. De haalbaarheid hiervan is uitgebreid onderzocht.

- d. *De nieuwe fietsdoorgang onder de A10 Zuid bij de Vivaldistraat levert een toe te juichen maar verwaarloosbare bijdrage aan het verminderen van de barrière tussen Zuid en Buitenveldert. De Minerva-as is prettiger en veiliger fietsen dan langs auto aders als de Beethovenstraat Buitenveldert en de Parnassusweg. Voorgesteld wordt deze onder het spoor als fietsroute door te trekken. Denkbaar is een van voetgangers afgescheiden fietsroute door de Minervapassage achter de winkels langs en onder de trappen van de perrons door, zoals ook in Hilversum is gedaan.*

Reactie

De Minerva- en Brittenpassage zijn niet geschikt om doorheen te fietsen, omdat alle ruimte nodig is voor in- en overstappende reizigers. Een nieuwe fietspassage direct ten oosten of westen van de Minervapassage sluit niet aan op de noord-zuid fietsroutes en is daardoor niet effectief. Met Zuidasdok wordt daarom ingezet op een optimale aansluiting van het station op het omliggende carré van hoofd fietsroutes.

- e. *Uit de verkeersanalyses blijkt een relatief hoog aandeel gebruik van openbaar vervoer en fiets. Voor de Flanken is met name toename van de verkeersintensiteit op de Prinses Irenestraat, de Beethovenstraat en de Parnassusweg substantieel. Gevraagd wordt mogelijke consequenties hiervan voor de verkeersveiligheid bij de uitwerking van de plannen goed in kaart te brengen volgens de principes van duurzaam veilige infrastructuur.*

Reactie

Bij het tot stand komen van ontwerpen voor kruispunten en verkeerslichtenregelingen voor de gedeelten van de Beethovenstraat en de Parnassusweg die binnen het plangebied van Zuidasdok vallen, wordt het aspect verkeersveiligheid nadrukkelijk betrokken. De Prinses Irenestraat valt buiten het plangebied van Zuidasdok. Bovendien is in de Prinses Irenestraat de toevoeging van verkeer als gevolg van de realisatie van het project Zuidasdok zeer beperkt/verwaarloosbaar. De principes van duurzaam veilig maken deel uit van het Integraal veiligheidsplan.

- f. *Tevens wordt gevraagd bij de verdere uitwerking van de plannen de toename van goederenverkeer in de Flanken goed te analyseren.*

Reactie

Op het stedelijk wegennet is het aandeel van vrachtverkeer in het verkeer ongeveer 3,5%. Om deze reden is in de verkeersstudie voor het tracébesluit en het bestemmingsplan voor Zuidasdok geen specifiek onderscheid gemaakt naar voertuigtype.

- g. *Van knelpunten wat betreft geluidhinder is geen sprake indien in de modellen rekening wordt gehouden met elektrische en op waterstof rijden (Volkskrant 15 april 2015).*

Reactie

Het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek zijn uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke kaders en reken- en meetvoorschriften. Dit geldt ook voor de gehanteerde voertuigemissies. Door rijksbeleid en Europees beleid verminderen de emissies van voertuigen met de jaren. Hiermee is rekening gehouden in de berekeningen voor geluid en lucht. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat bij een hogere snelheid het geluid van de banden van een voertuig dominant is ten opzichte van het geluid van de motor. Een toename van elektrische voertuigen heeft hierdoor beperkt invloed op geluidseffecten.

- h. *Nadelige effecten inzake luchtkwaliteit worden alleen verplaatst en geconcentreerd bij de tunnelmonden.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- i. *Wat betreft beheer en dus kwaliteit van de openbare ruimte worden plannen in financiële zin rondgebreed, vaak nadat het nodige is bekibbeld op de afwerking. Over financiering van het beheer is niet nagedacht.*

Reactie

Op 9 juli 2012 is voor het project Zuidasdok een Bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk, de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland waarin onder meer het project Zuidasdok is afgebakend. Afsproken is dat de beheerders waaraan onderdelen van het project Zuidasdok worden overgedragen, verantwoordelijk zijn voor het beheer en het onderhoud, waarbij de beheerders zelf zorgdragen voor de financiële middelen. De beheerkosten en de onderhoudskosten na realisatie van het project Zuidasdok zijn geraamd en bekend bij de beheerders.

- j. *De leefbaarheid van de buurt zal minimaal tien jaar te lijden hebben onder een enorme overlast van grootschalige werken, waarbij niet onwaarschijnlijk is dat de realisatie veel langer gaat duren. De bereikbaarheid van de buurt zal lange tijd problematisch zijn.*

Reactie

Inderdaad zal relatief lange tijd sprake zijn van hinder voor de omgeving. De hinder zal niet overal gelijk zijn en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. In het centrumgebied van Zuidas zal de meeste hinder worden veroorzaakt door de ruwbouw van de tunnels, die ongeveer drie tot vijf jaar duurt. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld. Vanaf dat moment is de geluidssituatie rond de tunnels sterk verbeterd, maar kan de bouw van de openbaarvervoerterminal nog wel hinder veroorzaken.

De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

- k. *De realisatie van de Stibbe-kavel in het Beethovenproject op een veilige fietsroute is onzorgvuldig geweest.*

Reactie

Het reeds in uitvoering zijnde Beethovenproject maakt geen deel uit van project Zuidasdok. Naast de bestaande fietsroute ten noorden van het St. Nicolaaslyceum, wordt als onderdeel van Zuidasdok een nieuwe fietsroute gerealiseerd tussen het Beatrixpark en het station, ten zuiden van het nieuwe AkzoNobel-gebouw, waarmee een tweede robuuste oost-west georiënteerde fietsroute ontstaat.

- l. *De complexiteit van het Construct (Rooilijn nummer Zuidas) en het achterlopen op ontwikkelingen maken dat herziening van de bestuursovereenkomst en het ontwerptracébesluit onontkoombaar zijn.*

Reactie

Verwezen wordt naar de algemene reacties op zienswijzen over nut en noodzaak en het proces van planvorming, respectievelijk in paragraaf 2.1 en 2.2 van deze Nota van Beantwoording. Betrokken belangen en relevante ontwikkelingen zijn tijdens de verschillende fasen van de voorbereiding van project Zuidasdok zorgvuldig geïnventariseerd en waar nodig geactualiseerd. Niet gedeeld wordt dat herziening van de Bestuursovereenkomst en het ontwerptractébesluit onontkoombaar zijn omdat achter wordt gelopen op ontwikkelingen. Dit laat onverlet dat zich tijdens de uitvoering van project Zuidasdok veranderingen kunnen voordoen in betrokken belangen en relevante ontwikkelingen waarop moet worden ingespeeld.

- m. *In het algemeen is bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling onvoldoende aandacht gegeven aan ontwikkelingen buiten de reeds juridisch besloten maatregelen en ruimtelijke plannen. Als onderdeel van alternatief 3, sporen bovengronds, of anderszins verdient het 'Manifest Nieuw Perspectief Zuidas' meer aandacht. Daarin wordt een innovatieve visie geformuleerd voor het kerngebied van Zuidas, waarbij bovengrondse ontwikkeling van infrastructuur en vastgoed centraal staan.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op dit document in de Nota van Beantwoording van zienswijzen over het ontwerp van de Structuurvisie Zuidasdok en het PlanMER Zuidasdok van 16 augustus 2012.

- n. *Het directe belang bij Zuidasdok bestaat uit sociale cohesie, kwaliteit van de openbare ruimte, behoud van de bijzondere architectuur en behoud van de stedenbouwkundige opzet van de buurt.*

Reactie

Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij een hoogwaardig stedelijk milieu. Door de ruimte die ontstaat met de stationspleinen komt ook de bijzondere architectuur van Zuidas meer tot zijn recht. Door de verbetering van de passages en onderdoorgangen wordt de integratie met de aansluitende buurten sterk vergroot en verbeterd waarbij de stedenbouwkundige opzet van de buurten behouden blijft. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- o. *De inbreng van de Fietsersbond, Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, Vrienden van het Beatrixpark, mevrouw (...) en het Bewonersplatform Zuid wordt onderschreven.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op deze zienswijzen, die in deze Nota van Beantwoording zijn opgenomen onder de nummers 3.2.6, 3.4.29, 3.4.7, 3.4.10 en 3.4.11.

3.5 Zienswijzen gebied De Nieuwe Meer - Schinkel

3.5.1 Zienswijze Pimmie's Snackunit (T30)

De verbreding van de weg heeft tot gevolg dat de snackunit tegenover Anthony Fokkerweg 50 weg moet waardoor de inkomsten daarvan wegvallen.

Reactie

Deze zorg is ter harte genomen. De grens van het tracébesluit is buiten de standplaats van de snackunit gelegd. Zowel tijdens de bouwfase als in de eindsituatie raken de maatregelen van het tracébesluit de standplaats niet.

3.5.2 Zienswijze Vishandel H.M. Smit (T46)

Door de verbreding van de A10 West zal de visstal tegenover Anthony Fokkerweg 49 moeten verdwijnen, wat tot gevolg heeft dat de inkomsten binnen vier jaar wegvallen. De visstal is al vijftientig jaar ter plaatse gevestigd. Een passende oplossing wordt verwacht.

Reactie

Deze zorg is ter harte genomen. De grens van het tracébesluit is buiten de standplaats van de vishandel gelegd. Zowel tijdens de bouwfase als in de eindsituatie raken de maatregelen van het tracébesluit de standplaats niet.

3.5.3 Zienswijze Tuinpark Ons Buiten (T59)

a. Voor zover te beoordelen vormen de plannen geen bedreiging voor het tuinpark.

Reactie

Het tuinpark kan bij uitvoering van Zuidasdok inderdaad in de huidige vorm blijven bestaan.

b. Het fietspad op het nieuwe viaduct over De Nieuwe Meer sluit aan op de Riekerweg en kruist dan onze parkeerplaats. Gevraagd wordt te worden gehoord over de aanleg en uitvoering, zodat de kruising zo goed mogelijk kan worden gebruikt en de parkeerplaats bereikbaar blijft.

Reactie

Over de werkzaamheden in de buurt van het tuinpark wordt contact opgenomen met de betrokken omgevingspartijen, waaronder het tuinpark. Hierbij kan ook de kruising van het fietspad met de parkeerplaats aan de orde komen.

- c. *In de huidige plannen wordt een busbaan langs de snelweg ter hoogte van het tuinpark niet genoemd. Is de aanleg hiermee definitief van de baan?*

Reactie

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt, samen met de gemeente Amsterdam, de mogelijkheden voor een busbaan op deze locatie. Deze busbaan is opgenomen in de Investeringsagenda van de Stadsregio. Deze busbaan is echter geen onderdeel van project Zuidasdok.

- d. *Gepleit wordt voor geluidschermen ter hoogte van het tuinpark gelet op het intensieve gebruik daarvan. Het tuinpark is blij met het toepassen van tweelaags ZOAB nu dit bijdraagt aan het reduceren van geluidhinder.*

Reactie

Het tuinpark is wettelijk geen geluidsgevoelige bestemming. De geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige objecten terug te brengen tot de wettelijke toegestane waarden.

Dit neemt niet weg dat de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen ten behoeve van geluidsgevoelige objecten een gunstig effect hebben op de geluidsbelasting bij het tuinpark. Ter hoogte van het tuinpark wordt door het toepassen van de bronmaatregel tweelaags ZOAB de geluidsbelasting niet hoger dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan (Bijlage B van het Akoestisch Onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek, maart 2016).

- e. *Gevraagd wordt aandacht te besteden aan de communicatie over het project. De communicatie vanuit het project OV-SAAL is als prettig ervaren, vanwege het regelmatige contact met de omgevingsmanager en het tijdig geven van informatie over voorgenomen werkzaamheden.*

Reactie

Bij werkzaamheden in de buurt van het tuinpark wordt contact opgenomen met de betrokken omgevingspartijen. Daarnaast wordt er voor Zuidas en project Zuidasdok één loket ingericht waar men terecht kan voor informatie en met vragen. Hierover is meer informatie opgenomen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.5.4 Zienswijze VVE Zuidcirkel Pilotenstraat, Amsterdam (T68)

- a. *De zienswijze wordt naar voren gebracht namens de vereniging van eigenaars en namens haar leden. De noodzaak van de uitvoering van Zuidasdok wordt onderkend. Daarbij is noodzakelijk dat gebouw De Zuidcirkel wordt geamoveerd, omdat bij het niet amoveren van het gebouw een onwerkbaar leef- en werksituatie zou ontstaan. De door de minister gemaakte belangenafweging tussen het financiële belang bij niet amoveren versus het belang van een werkbare leef- en werksituatie is onzorgvuldig geweest. Als wel sprake zou zijn van een zorgvuldige belangenafweging dan zou de conclusie zijn geweest dat het gebouw moet worden geamoveerd.*

Reactie

Zoals in de reacties op de hiernavolgende onderdelen van de zienswijze nader wordt toegelicht, is de afstand van de verbindingsweg van de A10 Zuid naar de A4 tot gebouw De Zuidcirkel in het tracébesluit vergroot ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Hoewel Zuidasdok nadelige consequenties heeft voor het gebouw, is geen sprake van een niet-aanvaardbare aantasting van het werkklimaat. Het gebouw hoeft in het tracébesluit niet als te amoveren object te worden aangewezen.

- b. *Zuidasdok heeft tot gevolg dat een extra rijbaan wordt aangelegd tussen de bestaande rijbaan en gebouw De Zuidcirkel in de vorm van een fly-over rakelings langs het gebouw. Wat betreft de impact van het ontwerp-tracébesluit op het gebouw is kaartblad 1 van de detailkaarten bij het ontwerp-tracébesluit het enige aangrijpingspunt. Deze kaart is nagenoeg onleesbaar. In het ontwerp-tracébesluit en de bijlagen wordt met geen woord gerept over de situatie ter plaatse van het gebouw, hoewel zelfs voor een leek zichtbaar is dat een absurde situatie wordt gecreëerd. Dit wordt als onethisch ervaren.*

Reactie

In paragraaf 2.2.2 van de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit wordt ingegaan op de varianten die voor de aanpassingen van de A10 Zuid zijn onderzocht, waaronder de variant 'A10-DNM-N' die is ontwikkeld om te beoordelen of de verbindingsweg minder dicht langs de bestaande bebouwing (gebouw De Zuidcirkel en het naastgelegen tennispark Joy) kan worden gerealiseerd. Vanuit verkeerskundig oogpunt is niet voor deze variant gekozen. Dynamische verkeersberekeningen hebben aangetoond dat deze variant zou leiden tot een aanzienlijke slechtere verkeersprestatie van het korte weefvak tussen het noordelijk deel van de S108 en het knooppunt De Nieuwe Meer, omdat het grote aandeel van het verkeer dat vanaf de toerit richting Schiphol wil rijden, een verplichte rijstrookwisseling zou moeten uitvoeren. Eveneens in paragraaf 2.2.2 van de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit is vermeld dat de ligging van de verbindingsweg dicht langs de bestaande bebouwing vraagt om een bijzondere inspanning wat betreft de inpassing van de infrastructuur, waaraan in overleg met de rechthebbenden vorm zal worden gegeven.

In paragraaf 2.3.3 van het ProjectMER wordt eveneens ingegaan op de ligging van de verbindingsweg ten opzichte van gebouw De Zuidcirkel. Vermeld wordt dat ter hoogte van het gebouw alle maatregelen worden genomen in het wegontwerp die mogelijk

zijn om de weg zo smal mogelijk te maken en zoveel mogelijk ruimte te creëren met behoud van het juiste aantal rijstroken.

De beoordeling van de variant 'A10-DNM-N' komt ook aan de orde in paragraaf 8.2.4 van het ProjectMER. Paragraaf. 3.3.1 van het Trechterdocument dat als bijlage 1 is gevoegd bij het ProjectMER heeft specifiek betrekking op de inpassing ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel.

- c. *Uit een verstrekte tekening van 13 april 2015 en naar aanleiding hierover, blijkt dat de afstand tussen het gebouw en de toekomstige fly-over 0,92 meter is en dat het gebouw 1,40 meter lager is dan waarvan eerder werd uitgegaan. Geconcludeerd moet dus worden dat bij de belangenafweging is uitgegaan van feitelijk onjuist, dan wel niet onderkende, dan wel niet onderzochte uitgangspunten. Het lijkt erop dat is volstaan met het uitmeten van de erfgrans en de feitelijke constatering dat het gebouw niet wordt geraakt.*

Reactie

In het ontwerp tracébesluit ligt de verbindingsweg bij gebouw De Zuidcirkel op circa anderhalve meter afstand van de gevel van het gebouw, gemeten op maaiveldniveau. Gezocht is naar optimalisaties om de afstand van het viaduct tot de gevel van het gebouw te vergroten. Twee optimalisaties zijn uitgewerkt in het tracébesluit. De eerste optimalisatie is het minimaliseren van de dekdikte van het viaduct. Hierdoor is een kleinere verticale afstand tussen de kruisende rijbanen mogelijk en daardoor een grotere afstand van het viaduct tot het gebouw. De tweede optimalisatie is een diepere ligging van de onderlangs lopende rijbanen richting de A10 West, waardoor het bovenlangs kruisende viaduct eveneens verder bij het gebouw vandaan kan worden aangelegd.

De optimalisaties hebben ertoe geleid dat de afstand tot de gevel van het gebouw (op maaiveldniveau) is vergroot tot circa zes meter. Op de tracékaarten (kaartblad 1) is een zo beperkt mogelijke marge voor afwijking aangehouden door de rand van het maatregelvlak voor het viaduct op vijf meter afstand van de gevel van het gebouw (op maaiveldniveau) te projecteren. Van het gebouw af is een grotere afwijking mogelijk. Uitgangspunt is derhalve een afstand van zes meter van de rand van het viaduct tot het gebouw en door de wijze van projectie van het maatregelvlak kan een eventueel noodzakelijke afwijking nimmer tot een kleinere afstand dan vijf meter leiden.

- d. *Dat geen belangenafweging heeft plaatsgevonden blijkt ook uit de reacties van de vertegenwoordigers van de projectorganisatie tijdens het overleg op 24 maart 2015 dat afgewacht moet worden of de Raad van State van mening is dat het tracébesluit op dit punt moet worden vernietigd en dat Rijkswaterstaat dan wel zal moeten overgaan tot aankoop.*

Reactie

Aan een tracébesluit dient een zorgvuldige inventarisatie en afweging van belangen ten grondslag te liggen. De vertegenwoordigers van de projectorganisatie hebben niet bedoeld te stellen dat de toetsing in beroep door de Raad van State in de plaats zou komen van de afweging van belangen.

- e. *Dat de minister niet geheel zeker is van haar zaak wordt tevens geïllustreerd door de mededeling van de grondverwerver van Rijkswaterstaat dat pas met de administratieve onteigeningsprocedure wordt gestart nadat het tracébesluit onherroepelijk is, terwijl ingevolge de Tracéwet reeds kan worden gedagvaard vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Kennelijk wil men niet het risico lopen van het moeten overdoen van een onteigeningsprocedure omdat het tracébesluit wordt vernietigd.*

Reactie

Dat nog niet met de administratieve onteigeningsprocedure is gestart, heeft niet deze achtergrond maar houdt verband met de omstandigheid dat de grenzen van het tracébesluit tijdens de huidige planuitwerkingsfase nog kunnen wijzigen.

- f. *Rond gebouw De Zuidcirkel moeten alle bomen worden gekapt, waaronder het 'beroemde' bomenlaantje langs de tennisbanen. Ook dit heeft een enorme impact op de omgeving en het gebouw, vernietigt het huidige leef- en werkklimaat en had bij de belangenafweging moeten worden betrokken.*

Reactie

Niet zeker is dat het bomenlaantje (geheel) moet verdwijnen. Het tracébesluit heeft niet rechtstreeks gevolgen voor deze bomen, maar mogelijk wordt tennispark Joy verplaatst in noordelijke richting wat consequenties voor de bomen kan hebben. Wel zeker is dat een groot deel van het aanwezige groen tussen gebouw De Zuidcirkel en de verbindingsweg van de A10 Zuid naar de A10 West moet worden verwijderd. Dit groen wordt in overleg met de rechthebbenden op gebouw De Zuidcirkel gecompenseerd.

- g. *Het gebouw is in het kader van het MER niet aangewezen als gevoelige locatie waardoor specifieke metingen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit niet noodzakelijk zijn. Dit is opmerkelijk nu de rijbanen op 6,5 meter afstand van het gebouw zullen liggen en de fly-over op 1 – 1,5 meter afstand van het gebouw.*

Reactie

Gebouw De Zuidcirkel is wettelijk geen geluidsgevoelige bestemming, maar wel als niet-geluidsgevoelige bestemming beschouwd in het akoestisch onderzoek voor het (ontwerp)tracébesluit. Het wegontwerp ter hoogte van gebouw de Zuidcirkel is tussen ontwerptracébesluit en het tracébesluit gewijzigd. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. De afstand tussen het gebouw De Zuidcirkel en de rijbanen en fly-over is hierdoor groter geworden dan de afstand waar in het ontwerptracébesluit vanuit werd gegaan.

Doordat de fly-over verhoogd wordt aangelegd, wordt een deel van het geluid van het verkeer op de fly-over afgeschermd door de constructie van de fly-over. De verbindingsoog van de noordelijke parallelweg van de A10 Zuid naar de A10 West en de verbindingsoog van de A10 Zuid naar de A4 (fly-over) liggen dicht bij het gebouw maar er rijdt wel veel minder verkeer over (circa 36.000 motorvoertuigen per etmaal in plaats van 58.000 motorvoertuigen). De verbindingsoog van de noordelijke hoofrijbaan van de A10 Zuid naar de A10 West ligt circa negen meter

verder weg van het gebouw dan de afstand tot de verbindingsboog in de huidige situatie.

Doordat de verkeersstromen op de verbindingsbogen deels dichterbij maar ook deels verder weg van het gebouw liggen, dan wel verhoogd waardoor er meer afscherming is door de constructie van de fly-over en doordat in de nieuwe situatie de bronmaatregel tweelaags ZOAB wordt toegepast (in de bestaande situatie ligt er het minder stille enkellaags ZOAB) neemt de maatgevende geluidsbelasting op het gebouw niet toe.

Bij toetsing aan grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven rekenmethode (Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007) rekenpunten geplaatst op maximaal tien meter uit de wegrand. Project Zuidasdok is reeds gewaarborgd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waardoor feitelijke toetsing aan grenswaarden niet nodig is.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt, ook bij gebouw De Zuidcirkel. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- h. De nabijheid en de vormgeving van de fly-over heeft een dusdanige verslechtering van de werkomgeving tot gevolg dat een onacceptabele werksituatie kan ontstaan. De verslechtering heeft op basis van een kwalitatieve inschatting betrekking op meer geluidhinder en mogelijk schadelijk lawaai, verminderde luchtkwaliteit, minder daglichttoetreding, verminderd verlichtingsniveau en een groter effect op mens en gebouw bij verkeersongevallen.*

Reactie

Zoals is toegelicht in de reactie op onderdeel g van de zienswijze, worden wat betreft geluid en lucht geen normen overschreden en is voor geluid en lucht ook anderszins geen sprake van een niet aanvaardbare aantasting van het werkklimaat. Ook wat betreft de daglichttoetreding en het verlichtingsniveau in het gebouw worden geen normen overschreden en is ook anderszins, mede gelet op de bestemming van het gebouw voor bedrijven en kantoren, geen sprake van een niet aanvaardbare aantasting van het werkklimaat. Ter beperking van effecten van verkeersongevallen wordt voorzien in een adequate voertuigkering.

- i. Ten gevolge van een verslechterde werkomgeving zullen ook de arbeidsmotivatie en de productiviteit verminderen en zal de kans op fysieke en psychische klachten toenemen.*

Reactie

Samenhangend met de reactie op onderdeel h van de zienswijze is niet aannemelijk dat de arbeidsmotivatie en productiviteit in het gebouw verminderen en dat fysieke en psychische klachten toenemen.

- j. *Ten aanzien van de werkzaamheden tijdens de realisatie worden specifieke eisen of maatregelen voorgesteld. Gelet op de korte afstand tot het gebouw zal zeer waarschijnlijk een grote mate van overlast en wellicht overschrijding van normen plaatsvinden.*

Reactie

De bouw van project Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Hierover is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- k. *Door het ontbreken van kwantitatieve meetgegevens is geen uitspraak te doen over de mate waarin verslechtering optreedt of dat een onacceptabele werksituatie optreedt.*

Reactie

Zoals hiervoor is toegelicht worden wat betreft geluid en lucht geen normen overschreden en is voor geluid en lucht ook anderszins geen sprake van een niet aanvaardbare aantasting van het werkklimaat. Deze conclusies zijn gebaseerd op berekende waarden en niet op kwalitatieve beoordelingen. Ook wat betreft de bouwfase is sprake van concrete normen en eisen waaraan dient te worden voldaan. Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen in de reactie op onderdelen g i en j van de zienswijze.

- l. *Gezien de impact van de plannen is onbegrijpelijk dat gebouw De Zuidcirkel niet is aangewezen als te amoveren object en dus moet worden aangekocht. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn met voeten getreden, in het bijzonder het beginsel van een zorgvuldige afweging van belangen en het evenredigheidsbeginsel. Kennelijk heeft het financiële belang geprevaleerd boven het belang van de Vereniging van Eigenaars, eigenaren en huurders van units, werknemers van in het gebouw gevestigde bedrijven en bezoekende klanten en opdrachtgevers. Het werk- en leefklimaat in het gebouw zal naar verwachting zodanig worden aangetast dat sprake zal zijn van een onwerkbaar situatie. Het gebouw kan niet worden gehandhaafd en dient op de lijst van te amoveren objecten te worden geplaatst, met uitkopen van de eigenaren en het verplaatsen van de zittende bedrijven op basis van een volledige schadeloosstelling.*

Reactie

Samenhangend met de reacties op de voorgaande onderdelen van de zienswijze wordt geen aanleiding gezien gebouw De Zuidcirkel als te amoveren object op te nemen in het tracébesluit. De afstand van het viaduct tot het gebouw is een nadrukkelijk punt van onderzoek en afweging geweest tijdens de planuitwerking van Zuidasdok en de afstand is in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit in belangrijke mate vergoot. Te verwijderen groen wordt gecompenseerd. De ruimte tussen de nieuwe weg en het gebouw kan geschikt worden gemaakt voor dubbel ruimtegebruik, bijvoorbeeld als parkeerterrein. Hierover kunnen afspraken worden gemaakt tussen de beheerder (Rijkswaterstaat) en de gebruikers van het gebouw.

Van een onevenredige aantasting van het werkklimaat in het gebouw is hiermee geen sprake.

- m. *Wat betreft het onzorgvuldig wordt tevens gewezen op de wijze van aanbesteden. Hierbij is op geen enkele wijze rekening gehouden met de gevolgen voor gebouw De Zuidcirkel doordat geen duidelijke grenzen zijn gesteld. Door de wijze van aanbesteding zal de komende jaren onduidelijk blijven hoe de fly-over ter hoogte van gebouw De Zuidcirkel zal komen te lopen, welke maatvoering en afwerking deze zal krijgen, welke veiligheidsmaatregelen worden getroffen etc.. Tijdens een overleg met de projectorganisatie op 24 maart 2015 is gevraagd om het programma van eisen die aan de aannemers zullen worden gesteld, maar de projectorganisatie was niet bereid (of in staat?) dit te overleggen.*

Reactie

Het viaduct dient binnen het op de tracékaarten (kaartblad 1) opgenomen maatregelvlak te worden aangelegd en met het maatregelvlak kan niet worden geschoven. Hierdoor is geborgd dat het viaduct niet op kortere afstand van het gebouw kan worden aangelegd dan in de reactie op onderdeel c van de zienswijze is toegelicht. Met de rechthebbenden op het gebouw zijn verschillende overleggen gevoerd. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. *Bovendien dreigt het gevaar van de flexibiliteitsbepaling van artikel 15 van de besluittekst van het ontwerp-tracébesluit, op basis waarvan 1 m omhoog of omlaag en 2 m naar weerszijden kan worden afgeweken van het ontwerp. Dit zou betekenen dat men tot zelfs in het gebouw zou kunnen bouwen. Dit is een onwenselijke situatie, die niet voldoet aan de vereiste rechtszekerheid.*

Reactie

Op grond artikel 15 lid 5 van het tracébesluit zijn wat betreft afwijking naar weerszijden de marges van artikel 15 lid 1 en artikel 15 lid 2 niet van toepassing. Het viaduct dient te worden aangelegd binnen het maatregelvlak voor kunstwerken, waarvan de randen als een harde begrenzing fungeren. Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel m van de zienswijze.

- o. *Primair wordt gevraagd het ontwerptracébesluit te heroverwegen ter plaatse van gebouw De Zuidcirkel, in die zin dat het gebouw als te amoveren object wordt opgenomen in tabel 4 van artikel 6 van de besluittekst en zal worden aangekocht op basis van een volledige schadeloosstelling voor de erfpachter, de eigenaren/gebruikers en eventuele huurders.*

Reactie

Zoals hiervoor is toegelicht, is de afstand van de verbindingsweg van de A10 Zuid naar de A4 tot gebouw De Zuidcirkel in het tracébesluit vergroot ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Hoewel Zuidasdok nadelige consequenties heeft voor het gebouw, is geen sprake van een niet-aanvaardbare aantasting van het werkklimaat. Ook anderszins kan het tracébesluit worden vastgesteld zonder het gebouw als te amoveren object aan te wijzen.

- p. *De bereidheid bestaat mee te denken over een technisch en financieel haalbaar alternatief. Dit heeft geresulteerd in een voorstel voor planaanpassing ter plaatse waarbij de geplande fly-over niet op ca. 0,9 meter maar op ca. 22 meter uit de gevel van gebouw De Zuidcirkel komt te liggen. Indien het ontwerptracébesluit op deze wijze wordt aangepast bestaat de bereidheid mee te werken aan de plannen onder voorwaarde dat er rond het dan te handhaven gebouw een aantal voorzieningen worden getroffen op het gebied van parkeren etc..*

Reactie

De variant waarbij de afstand tussen het kunstwerk en het gebouw 22 meter bedraagt, blijkt niet haalbaar omdat het weefvak daardoor te kort wordt. Bij het weefvak wordt reeds afgeweken van de ontwerpnorm van een lengte van 700 meter, het weefvak is in het (ontwerp)tracébesluit al ingekort tot 540 meter. Nog minder is niet acceptabel vanuit veiligheid en doorstroming. Tevens zou door het scheiden van de zuidelijke brugdelen het kunstwerk breder worden wat de capaciteit van de sluis beperkt. Verplaatsen van de sluis is budgettair gezien niet aan de orde. Deze variant valt daarom af.

3.5.5 Zienswijze Interbest (T100)

- a. *Interbest is eigenaar en exploitant van een reclamemast in de directe nabijheid van de S107. De reclamemast kan slechts functioneren wanneer de zichtbaarheid niet wordt gehinderd door obstakels als (geluid)schermen, beplantingen (bomen en struiken) en andere obstakels. Dit kan leiden tot een volledige of zeer substantiële inkomensderving. Deze schade dient zo veel mogelijk te worden vermeden.*

Reactie

Ter hoogte van de aansluiting S107 wordt een vluchtstrook op de A10 toegevoegd. De aansluiting S107 zelf wordt voor het tracébesluit niet aangepast. Wel kan de ruimte aan de oostzijde van de aansluiting eventueel als bouwweg worden gebruikt. Als dat het geval is, wordt de bestaande begroeiing op het talud geheel of gedeeltelijk verwijderd en wordt na afronding van de werkzaamheden nieuwe begroeiing aangebracht. Voor de reclamemast ontstaat hiermee in dat geval geen verandering

ten opzichte van de huidige situatie. Ook in de huidige situatie is begroeiing langs de A10 West en de aansluiting S107 aanwezig.

- b. *Hoewel de reclamemast op zich ten behoeve van Zuidasdok niet hoeft te worden verplaatst, kunnen de wijzigingen aan de A10 en alles wat daarmee in verband staat de zichtbaarheid, functionaliteit en de exploitatiemogelijkheden nadelig beïnvloeden. Ter plaatse van de aansluiting S107 worden het bestaande bos en een keerwand ter hoogte van de Anthony Fokkerweg voorzien van herstelbeplanting met bomen. Voor zover de reclamemast is gesitueerd buiten de eigendomsgrenzen en/of het beheersgebied van de rijksoverheid, kan de zichtbaarheid van de reclamemast bovendien worden belemmerd zonder dat dit bij de voorbereidingsprocedure van de wijzigingen aan de A10 zichtbaar is geweest.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel a van de zienswijze.

- c. *De rijksoverheid is gehouden te zorgen dat zo min mogelijk schade voor derden ontstaat. Als wel schade ontstaat dan wel schade onvermijdelijk is, dient in samenspraak met de betrokkenen te worden gezien hoe beperkingen daarvan zijn te ondervangen of te voorkomen. Teneinde schade aan de exploitatie van de reclamemast te voorkomen, dient de zichtbaarheid te allen tijde te worden bewaard en verzekerd. Vooraf dient te worden toegezegd dat medewerking wordt verleend aan alle schade beperkende maatregelen voor zover redelijkerwijs inpasbaar. Uitgangspunt hoort daarbij te zijn een goede ruimtelijke inpassing van de reclamemast, waarbij het informatieve karakter volledig en onbelemmerd kan worden behouden.*

Reactie

Bij een project met een omvang als Zuidasdok zijn nadelige gevolgen niet te voorkomen. Bij Zuidasdok betrokken belangen, waaronder belangen van derden, worden zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen, waarbij geldt dat de nadelige gevolgen van het tracébesluit en het bestemmingsplan Zuidasdok voor een of meer belanghebbenden niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met deze besluiten te dienen doelen. Zoals blijkt uit de reactie op onderdeel a van de zienswijze, brengt het project Zuidasdok geen relevante wijziging met zich mee voor de zichtbaarheid van de reclamemast.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

3.5.6 Zienswijze Vereniging Amsterdamse Lawn Tennis Club Joy Jaagpad (T129)

- a. *De voorgenomen wijziging van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is niet uitvoerbaar voor zover het de verbreding van het tracé ter plaatse van het tennispark betreft. In tabel 4 van de besluittekst van het ontwerp-tracébesluit is opgenomen dat de kleedkamers en opslagruimtes van het tennispark gedeeltelijk*

moeten worden gesloopt. De verbreding is niet uitvoerbaar, nu deze is geprojecteerd op door de tennisclub gehuurd terrein waarop zich onder andere tennisbanen en opstallen bevinden.

Reactie

Met de tennisclub vindt al geruime tijd overleg plaats om een passende oplossing te vinden voor het verschuiven en herinrichten van het tennispark. Het streven is om medio 2017 (buiten het tennisseizoen) het tennispark te herinrichten, rekening houdend met de afname van grond als gevolg van de aanleg van Zuidasdok.

- b. Ook de feitelijke uitvoering van de verbreding van het tracé is niet mogelijk. Voor de aanleg van het talud zal op het door de tennisclub gehuurde terrein moeten worden gewerkt. Dit gebied is in het ontwerp tracébesluit niet aangeduid als 'Werkterrein' of als 'Zoekgebied werkterrein' en de tennisclub stemt niet in dat gedurende de aanlegwerkzaamheden het gehele door de tennisclub gehuurde terrein niet kan worden gebruikt.*

Reactie

Zoals is weergegeven op kaartblad 1 van de bij het (ontwerp)tracébesluit horende kaarten, wordt langs het tennispark geen nieuw talud aangelegd, maar een nieuw kunstwerk voor de verbindingsweg van de parallelbaan van de A10 Zuid naar de A4 richting Schiphol. De werkzaamheden worden binnen de grenzen van het tracébesluit uitgevoerd. Bij het tennispark is de ruimte beperkt, maar het is voor de aannemer wel mogelijk deze werkzaamheden uit te voeren binnen de grenzen van het tracébesluit.

- c. Verwacht wordt dat de geluidhinder in de nieuwe situatie zal toenemen. De lagere nabij het tennispark gelegen geluidproductieplafonds sluiten dit niet uit, nu deze niet gelijk liggen aan het tennispark. Toename van geluidhinder lijkt evident, nu de verkeersintensiteit toeneemt, de A10 Zuid in de nieuwe situatie veel dichter langs het tennispark loopt, op de nabijgelegen Schinkelbruggen dicht asfaltbeton wordt toegepast en ter hoogte van de tennisclub geen geluidmaatregelen worden getroffen. Dat de geluidbelasting zal toenemen wordt bevestigd in het deelrapport geluid dat als bijlage 4 bij het projectMER is gevoegd. Hieruit volgt dat ter plaatse in de eindsituatie de geluidsbelasting hoger zal zijn dan 70 dB.*

Reactie

In het geactualiseerde akoestische onderzoek voor het tracébesluit is de geluidsbelasting ter plaatse van het tennispark op een groter aantal beoordelingspunten bepaald dan in het akoestische onderzoek voor het ontwerp tracébesluit. Met toepassing van de geadviseerde maatregelen neemt de geluidsbelasting bij Jaagpad 48 met maximaal 2 dB toe tot circa 67 dB in de toekomstige situatie (Bijlage B van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok, Deelrapport specifiek).

Ter hoogte van het tennispark wordt de bronmaatregel tweelaags ZOAB toegepast terwijl in de bestaande situatie hier het minder stille enkellaags ZOAB ligt. Om de geluidsbelasting verder te reduceren moeten aanvullende schermmaatregelen worden getroffen. Door de ligging van het tennispark in de oksel van knooppunt De Nieuwe

Meer wordt de geluidsbelasting bepaald door de afzonderlijke bijdrage van verschillende wegdelen. De verhoogde verbindingsboog van de A10 Zuid naar de A4 en de verbindingsboog van de A10 Zuid naar de A10 West liggen het dichtst bij het tennispark. Om deze wegdelen effectief af te schermen zijn aanvullende schermen met een lengte van enkele honderden meters nodig. Aanvullende maatregelen met een dergelijke omvang worden gezien de toename van de geluidsbelasting en het gebruik als tennispark niet toegepast. Een tennispark is wettelijk een niet geluidsgevoelig object. Met een toename van maximaal 2 dB is geen sprake van een zodanige verslechtering dat verdergaande maatregelen moeten worden getroffen.

- d. Een tennispark is weliswaar wettelijk geen geluidgevoelig object, maar moet wel worden aangemerkt als object dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening bescherming tegen geluidhinder behoeft. In het ontwerp tracébesluit mist een afweging met betrekking tot de geluidsbelasting van het tennispark. Bij een verslechtering kan noodzakelijk zijn om maatregelen te treffen.*

Reactie

In het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10, Hoofdrapport is in hoofdstuk 4 de ontwikkeling van de geluidsbelasting bij het tennispark beschreven. Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel c van de zienswijze.

- e. Ook ter plaatse van de bestaande woonboten kan niet aan de geluidsnormen worden voldaan. Nu uit het ontwerp tracébesluit niet blijkt of hiermee rekening is gehouden, is ook op dit punt de vraag of het ontwerp tracébesluit (financieel) uitvoerbaar is.*

Reactie

Op basis van het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit Zuidasdok (zie rapporten Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok, Hoofdrapport en Deelrapport specifiek) volgt dat ter plaatse van de woonboten de geluidsbelasting binnen de bestaande geluidsproductieplafonds blijft. In bijlage A van het Hoofdrapport zijn de geluidsgevoelige objecten opgenomen waar na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen maatregelen nog sprake is van een overschrijding van toetswaarden. De woonboten in de Schinkel zijn niet in deze lijst opgenomen. Voor de berekende geluidsbelastingen bij de woonboten wordt verwezen naar Bijlage A van het Deelrapport Specifiek.

- f. Door de verbreding van het tracé waarbij de rijbanen dichter bij het tennispark komen te liggen, het wegvallen van absorptie van fijnstof door bomen en struiken en toename van de verkeersdruk zal de luchtkwaliteit verslechteren en wellicht niet (meer) voldaan aan de grenswaarden. Niet duidelijk is of rekening is gehouden met uitstoot van scheepvaart in de nabijheid van het tennispark. Indien de luchtkwaliteit verslechtert, worden leden van de tennisclub daar regelmatig aan blootgesteld. Wanneer sprake is van een verslechtering kan het nodig zijn om maatregelen te treffen.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Ook bij het tennispark. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Wat betreft absorptie door bomen en struiken is van belang dat in 2011 het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een update heeft gepubliceerd van het rapport 'Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit' (www.rivm.nl). In dit rapport komt het RIVM tot de conclusie dat door vegetatie (bomen en planten) in een stad de luchtkwaliteit niet significant verbetert en zelfs kan verslechteren. Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten met verkeer neemt de windsnelheid in die straat namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog. Wel kan de aanwezigheid van vegetatie in een groot gebied de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijnstof positief beïnvloeden, maar dit effect is zeer beperkt – in de orde van een half procent tot mogelijk enkele procenten bij grootschalige extra inzet van vegetatie. De onzekerheid hierover in verschillende studies is aanzienlijk. De concentratiebijdrage van de scheepvaart is bij de berekeningen betrokken als onderdeel van de achtergrondconcentraties. De concentratiebijdrage van de scheepvaart verandert niet als gevolg van project Zuidasdok.

- g. Het huidige groene uitzicht verdwijnt en ter plaatse van de bestaande tennisbanen, opbergruimtes en kleedkamer zal een zeven meter hoog talud verrijzen. Door de komst van het talud zal een groot deel van het tennispark en het terras van de kantine, voor zover dat te handhaven is, in de schaduw komen te liggen.*

Reactie

Langs het tennispark wordt geen nieuw talud aangelegd maar een nieuw kunstwerk voor de verbindingsweg van de parallelbaan van de A10 Zuid naar de A4 richting Schiphol. Door dit kunstwerk zal inderdaad schaduwwerking optreden op het tennisveld. In de huidige situatie is er tussen de A10 Zuid en het tennispark beplanting met bomen aanwezig. Dit zorgt ook voor schaduwwerking. De nieuwe situatie met kunstwerk wordt niet hoger dan de bestaande beplanting. De taluds en verticale grondkeringen worden voorzien van een nieuwe groene beplanting.

- h. In de huidige situatie is reeds sprake van wateroverlast door kwel afkomstig van het huidige tracé. Te voorzien is dat de wateroverlast in de nieuwe situatie toeneemt. In het ontwerp tracébesluit is hierover geen afweging gemaakt en specifieke maatregelen*

ontbreken. Ook in dit opzicht is de uitvoerbaarheid van het ontwerp tracébesluit onvoldoende aangetoond.

Reactie

Ter plaatse worden peilbuizen geïnstalleerd opdat de situatie adequaat kan worden gemonitord. Op basis van de meetgegevens en omstandigheden wordt bezien waar de exacte oorzaak, en daarmee ook de oplossing, ligt.

- i. Tussen het tracé en het tennispark is geen berm voorzien en onduidelijk is welke voorziening wordt getroffen ter bescherming tegen bijvoorbeeld voertuigen die van de weg afschieten of afval dat uit voertuigen wordt gegooit. Door toename van de verkeersintensiteit en verbreding van het tracé zal ook het vervoer van gevaarlijke stoffen toenemen en dichter bij het tennispark plaatsvinden.*

Reactie

Bij het verbrede talud is een afschermingvoorziening voorgeschreven en langs de vluchtstrook wordt een geleiderail geplaatst om het risico te reduceren dat voertuigen van het viaduct of de weg kunnen raken.

De tunnels in de A10 Zuid worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ingedeeld in categorie C. Dit betekent dat onder andere vervoer van lpg niet is toegestaan.

Tankauto's met benzine en diesel mogen wel door de tunnels rijden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen zal hierdoor juist afnemen ten opzichte van de huidige situatie waarin daarvoor geen beperkingen gelden.

- j. Het verdwijnen van de huidige bomenrij en groene berm is een vershraling van flora en fauna. Indien het tracébesluit in de vorm wordt vastgesteld, wordt gevraagd bijvoorbeeld door voorzieningen voor een verticale tuin in het talud achteruitgang van natuurwaarden te verminderen. Niet uitgesloten is dat de huidige bosschages de broed- en verblijfplaats zijn van beschermde vogelsoorten. Bij het uitgevoerde onderzoek worden dan ook vraagtekens gezet.*

Reactie

De huidige bomenrij en groene berm tussen de A10 Zuid en het tennispark verdwijnen inderdaad. De ruimte om in de nieuwe situatie bomen en beplantingen aan te brengen is beperkt. De taluds en verticale grondkeringen worden wel voorzien van een nieuwe groene beplanting. Alle in het wild levende vogels zijn beschermd op grond van de Flora- en faunawet. Van negatieve effecten tijdens de broedperiode is geen sprake omdat bomen buiten de broedperiode worden gekapt. Jaarrond beschermde nestlocaties zijn op de betreffende locatie niet aangetroffen. Tevens wordt verwezen naar de algemene beantwoording van zienswijzen over groen in paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- k. De zeer langdurige realisatiefase zal leiden tot verschillende vormen van hinder die zeer nadelig zijn voor de tennisclub en haar leden en zal leiden tot schade. Na vaststelling van het tracébesluit zal een verzoek tot compensatie van deze schade worden ingediend. Uit het ontwerp tracébesluit blijkt in het geheel niet welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze schade zoveel mogelijk te beperken.*

De motivering dient op dit aspect te worden verbeterd en gewaarborgd moet worden dat de nodige maatregelen worden getroffen om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen.

Reactie

Bij de bouw van het project Zuidasdok is het streven dat het gebied op een vanzelfsprekende manier blijft doorfunctioneren en dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. Met het tracébesluit en het bestemmingsplan worden de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok vastgelegd. Samenhangend met dit ruimtelijk karakter bevatten het tracébesluit en het bestemmingsplan geen specifieke maatregelen voor de bouwfase. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Hierover is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- l. De werkzaamheden op zeer korte afstand kunnen schade veroorzaken aan de door de tennisclub gehuurde gebouwen en tennisbanen, bijvoorbeeld door trillingen. Gevraagd wordt zorg te dragen voor een adequate nulmeting.*

Reactie

Ter voorkoming van schade aan naastgelegen gebouwen wordt de richtlijn van de Stichting Bouw Research (SBR) toegepast. Trillingen mogen niet hoger zijn dan in deze richtlijn is voorzien en bij overschrijding moet een andere bouwmethode worden toegepast. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de bouwkundige toestand van de door de tennisclub gehuurde gebouwen en tennisbanen opgenomen.

- m. De concrete invulling van het tracé op en rond het tennispark is onder andere afhankelijk van de input van de aannemer. Het ontwerp tracébesluit biedt hierover onvoldoende duidelijkheid. Een functioneel, aantrekkelijk en verzorgd tennispark is net als de locatie daarvan een belangrijke factor voor de continuïteit van een tennisvereniging. Naast de hiervoor genoemde onderwerpen zijn hierbij belangrijke criteria behoud van de huidige vijftien tennisbanen, type- en ligging van het clubgebouw en –terras, voldoende kleedkamers, voldoende opslagruimte en aanwezigheid van een oefenmuur. Gevraagd wordt dat de tennisclub een belangrijke stem heeft in eventuele noodzakelijke aanpassingen om het tennispark waardevol te houden voor de 1.700 leden.*

Reactie

In het tracébesluit Zuidasdok worden de aanpassingen aan de weginfrastructuur en andere maatregelen en voorzieningen beschreven. In het Landschapsplan wordt de inpassing van de infrastructuur toegelicht. Zoals hiervoor is vermeld, vindt over de herinrichting van het tennispark al overleg plaats met de tennisclub en is het streven erop gericht om in de winter van 2016-2017 (buiten het tennisseizoen) het tennispark

te herinrichten, rekening houdend met de afname van grond als gevolg van de aanleg van project Zuidasdok.

- n. Gevraagd wordt nader onderzoek te doen naar alternatieve routing ter plaatse waarvan het tennispark minder hinder zal ondervinden.*

Reactie

De afstand van de verbindingsweg tot het tennispark en het naastgelegen gebouw De Zuidcirkel is reeds geoptimaliseerd ten opzichte van het ontwerp tracébesluit. Een grotere afstand tot het tennispark kan niet worden verwezenlijkt. Verwezen wordt hierbij naar de beschrijving van de gemaakte ontwerpkeuzen in paragraaf 2.2.2 van de toelichting bij het tracébesluit.

3.5.7 Zienswijze T31 – B12, Zienswijze T40, Zienswijze T74, Zienswijze T77, Zienswijze T78, Zienswijze T102, Zienswijze T128

- a. De ambitie om een internationale toplocatie te realiseren waarbij wonen, werken en recreëren zorgen voor een aantrekkelijk gebied zal niet of nauwelijks worden gehaald omdat de te bebouwen ruimte die beschikbaar komt nagenoeg geheel zal worden benut voor de aanleg van een infrastructuurbundel en een station.*

Reactie

Het is juist dat het project Zuidasdok zelf geen (vastgoed)ontwikkeling bevat, maar door het ondergronds brengen van de A10 Zuid en het reduceren van de geluidsoverlast kan de Zuidas zich verder ontwikkelen tot een internationale toplocatie met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid ontstaat ruimte om het station en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij de internationale toplocatie. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer.

- b. In het OTB wordt bij de berekening van de geluidbelasting geen rekening gehouden met de cumulatieve geluidbelasting door treinen en vliegtuigen. Daarom zullen bij de nog te realiseren gebouwen van Kenniskwartier Noord geluidschermen moeten worden gerealiseerd van 8 meter langs de hoofdrijbaan en 4 meter langs de parallelle rijbaan, met daarbij een dove gevel. En dan nog zullen de grenswaarden worden overschreden.*

Reactie

De wettelijke verplichting om cumulatie met overige bronnen zoals spoor en de luchthaven Schiphol inzichtelijk te maken, geldt alleen voor geluidsgevoelige objecten en bestemmingen waar na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen maatregelen sprake is van een overschrijding van de toetswaarden. Omdat bij het Kenniskwartier na toepassing van de geluidsmaatregelen geen sprake is van een overschrijding van toetswaarden hoeft ten behoeve van de vaststelling van het

tracébesluit cumulatie niet inzichtelijk te worden gemaakt. Er is immers geen sprake van een verslechtering door de A10 Zuid waardoor er ook geen reden is te veronderstellen dat de gecumuleerde geluidsbelasting toeneemt.

Bij het juridisch-planologisch mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies zal, daar waar in dat verband hogere geluidwaarden moeten worden vastgesteld, moeten worden overwogen of het gecumuleerde geluidsniveau aanvaardbaar is. Dit is pas aan de orde op het moment dat een bestemmingsplan(uitwerking) wordt vastgesteld of Wabo-afwijkingsbesluit wordt genomen.

- c. *Bij de berekening van de uitstoot van fijnstof en kooldioxide wordt geen rekening gehouden met de kap van 10.000 bomen. Het fijnstof wordt zo klein dat deze uitermate ongezond is. Aldus is geen sprake van een aantrekkelijke woon- en werkomgeving, laat staan een toplocatie.*

Reactie

In 2011 heeft het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een update gepubliceerd van het rapport 'Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit' (www.rivm.nl). In dit rapport komt het RIVM tot de conclusie dat door vegetatie (bomen en planten) in een stad de luchtkwaliteit niet significant verbetert en zelfs kan verslechteren. Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten met verkeer neemt de windsnelheid in die straat namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog. Wel kan de aanwezigheid van vegetatie in een groot gebied de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijnstof positief beïnvloeden, maar dit effect is zeer beperkt – in de orde van een half procent tot mogelijk enkele procenten bij grootschalige extra inzet van vegetatie. De onzekerheid hierover in verschillende studies is aanzienlijk. Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Het aspect luchtkwaliteit heeft derhalve geen negatieve invloed op het woon-, leef- en werkklimaat.

- d. *Door de verbreding van de A10 en de aanleg van de spoorinfrastructuurbundel op de vrijgekomen grond worden de beide kanten van de Zuidas nog verder uit elkaar gedreven.*

Reactie

Een belangrijk doel van het project Zuidasdok is om de barrière van de infrastructuur te verminderen. De A10 Zuid wordt weliswaar verbreed ten opzichte van de huidige situatie maar dat vindt voor een groot deel onder de grond plaats. Door het ondergronds brengen van de A10 Zuid in het kerngebied van de Zuidas worden verblijfsgebieden en openbare ruimte toegevoegd en de barrière door het dijklichaam verkleind. Een verdere beperking van de barrièrewerking wordt verkregen door:

- een verbreding van de huidige stationspassage tussen de noord- en zuidzijde;
- de toevoeging van een nieuwe stationspassage tussen de noord- en zuidzijde (de Brittenpassage);
- het ophogen van het noordelijke metrospoor, zodat de vrije hoogte onder het viaduct gelijk wordt aan die onder de andere metrosporen;
- een nieuwe langzaamverkeerpassage van de noord- naar zuidzijde van de A10 Zuid tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivalditstraat.

- e. *Na realisatie zal de verhouding tussen capaciteit van de wegen en de gebruiksintensiteit slechts licht verbeteren.*

Reactie

Uit het verkeerskundig onderzoek (zie bijlage 2 bij het ontwerptractébesluit, hoofdstukken 4 en 9 van de Integrale rapportage wegverkeer (maart 2015) en hoofdstuk 5 van de geactualiseerde Integrale rapportage wegverkeer (maart 2016)) blijkt dat door realisatie van het project Zuidasdok een betere doorstroming op het hoofd- en stedelijk wegennet ontstaat. Zie voor meer informatie over het verkeersonderzoek paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

- f. *Afslag S108 blijft een knelpunt, zowel in de ochtend- als de avondspits.*

Reactie

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de afritten bij S108 met name in de ochtendspits het meest belast worden. De uitgevoerde simulaties tonen echter aan dat er geen sprake is van terugslag van stagnerend verkeer tot aan het doorgaande verkeer op de parallelrijbaan. Zie voor een verdere uiteenzetting over de verkeersafwikkeling ter plaatse van de S108 paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *De capaciteit van het hoofdwegennetwerk in Amsterdam is niet berekend op een enorme toename van verkeer.*

Reactie

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de wegcapaciteit van het stedelijk wegennet ook in de toekomst afdoende is. In samenhang met de verdere ontwikkeling van de Zuidas worden de benodigde berekeningen in ieder geval periodiek opnieuw uitgevoerd, waarbij wordt gezien op welk moment maatregelen nodig zijn om de wegcapaciteit gelijke tred te laten houden met de toenemende gebruiksintensiteit. Met het pakket van voorziene maatregelen is ook in de eindsituatie sprake van

voldoende wegcapaciteit op het stedelijk wegennet.

- h. In de berekeningen is geen rekening gehouden met de tendens van autodelen, flexwerken en thuiswerken, de leegloop van Almere en een toename van het aantal bewoners in Amsterdam en Diemen.*

Reactie

In de gehanteerde verkeersmodellen worden vele gegevens ingevoerd. Zo ook gegevens met betrekking tot maatschappelijke tendenzen en sociaalgeografische ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei of –afname, die mogelijk gevolgen hebben voor het autogebruik.

- i. Tijdens de realisatie zal de bereikbaarheid enorm onder druk komen te staan aangezien de A10 wordt versmald tot twee of drie rijbanen gedurende twaalf jaar.*

Reactie

In het contract met de aannemer worden eisen gesteld aan de beschikbaarheid van wegen. Uitgangspunt voor de A10 Zuid is om alle rijstroken beschikbaar te houden, met uitzondering van kortstondige momenten, bijvoorbeeld in de nachten of in weekenden. Wel worden rijstroken verlegd en (tijdelijk) versmald, wat leidt tot extra slingers in de weg en kan leiden tot een lagere maximumsnelheid (niet lager dan 90 kilometer per uur) en minder capaciteit. Na ongeveer acht jaar worden de tunnels opengesteld en kan het verkeer gebruik maken van de vernieuwde A10 Zuid. Zie voor meer informatie over de bouwduur en fasering en bereikbaarheid paragraaf 2.4 over de bouwfase.

- j. Vanwege de geluidbelasting zal sprake zijn van een enorme afname van de woonkwaliteit. Het is daarom nog maar de vraag of de plannen wel doorgaan. Er moet nu al ontheffing worden aangevraagd voor de wijziging van de tram. Met bestaande bebouwing wordt dus ook geen rekening gehouden, qua geluid.*

Reactie

Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting bijna overal onder de geluidsbelasting die nu maximaal is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Ter plaatse van het kerngebied van de Zuidas en de achterliggende gebieden is zelfs sprake van een sterke verbetering door het ondergronds brengen van de A10. Om de mogelijkheden voor woningbouw in de Zuidas te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De stelling dat sprake is van een enorme afname van de woonkwaliteit wordt dan ook niet gedeeld.

Over het bij het ontwerpbestemmingsplan behorende ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt opgemerkt, dat uit aanvullende berekeningen volgt dat de geluidstoename als gevolg van het verleggen van het tracé van de Amstelveenlijn zo beperkt is dat geen hogere geluidwaarden hoeven te worden vastgesteld. De procedure voor het vaststellen van hogere geluidwaarden wordt om deze reden niet vervolgd.

In de geluidsonderzoeken is rekening gehouden met zowel de bestaande geluidsgevoelige objecten als de geluidsgevoelige ontwikkelingen die bijvoorbeeld op basis van een geldend bestemmingsplan zijn toegestaan. Er wordt dus ook rekening gehouden met de bestaande bebouwing.

- k. *Uit berekeningen van het CPB blijkt dat de ondertunneling van de A10 zeer onrendabel is en dat men de baten te hoog heeft ingeschat.*

Reactie

De second opinion van het CPB komt evenals de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse tot de conclusie dat de kosten en baten voor de realisatie van het project Zuidasdok in evenwicht of licht positief zijn. De in geld uitgedrukte kosten en baten van de ondertunneling van de A10 Zuid leiden volgens de uitgevoerde kosten-batenanalyse en de second opinion van het CPB tot een licht negatief saldo. Daartegenover staan niet in geld uitgedrukte posten, waarbij vanuit de economische optiek de bijdrage aan het internationale vestigingsklimaat het belangrijkste is. Zeker bij de Zuidas is dit een belangrijke batenpost.

- l. *Dit plan wordt pas na de aanbesteding uitgewerkt, de genoemde 1.9 miljard euro is dus een zeer ruwe schatting.*

Reactie

Het genoemde bedrag is gebaseerd op een gedetailleerde kostenraming en in het contract met de aannemer worden prijsafspraken vastgelegd.

- m. *Een fors aantal nieuw aangelegde infrastructurele voorzieningen, zoals de heringerichte Amstelveenseweg en de vrije busbaan, zal wederom opnieuw moeten worden aangelegd.*

Reactie

Een aanpassing van infrastructurele voorzieningen afgestemd op de verdere ontwikkeling van de regio is onontkoombaar. De extra belasting van het stedelijk wegennet als gevolg van de realisatie van het project Zuidasdok is beperkt. Door de realisatie van het project Zuidasdok neemt in zijn algemeenheid de druk op het stedelijk wegennet af omdat een deel van het verkeer zich verplaatst naar de verbrede A10 Zuid. Tegelijkertijd neemt door de verdere ontwikkeling van de Zuidas de omvang van het verkeer op het stedelijk wegennet wel toe. Zie voor meer achtergrond over het verkeersonderzoek en de benodigde maatregelen paragraaf 2.6 van de Nota van Beantwoording.

- n. *Na realisatie van dit plan zullen de sporters op de Zuidas-sportas met gehoorschade en zuurstoftekort van de baan komen.*

Reactie

Gehoorschade ontstaat als een persoon langere tijd wordt blootgesteld aan geluidsniveaus boven 80 dB. In de Zuidas treden deze geluidsniveaus op locaties waar mensen verblijven niet op.

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt uit de meest actuele gegevens van de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) dat nabij de sportvelden de concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden. Uit de resultaten van de luchtberekeningen in het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) blijkt dat het project Zuidasdok slechts een beperkte invloed heeft op de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Het is geenszins de verwachting dat het project Zuidasdok tot een dermate verslechtering van de luchtkwaliteit leidt dat dit een negatieve invloed heeft op de sportprestaties of de sportinspanning.

- o. *Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de dermate hoge leegstand van kantoren dat, middels een wijzigingsbevoegdheid van het bestemmingsplan Jachthavenweg, diverse gebouwen al zijn aangewezen als woonlocatie, mits geluidwerende maatregelen worden genomen.*

Reactie

In het akoestische onderzoek wordt rekening gehouden met de objecten waar met een wijzigingsbevoegdheid geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk zijn. Zie paragraaf 3.8 van het deelrapport specifiek (PP21 –RP12) behorende bij het tracébesluit.

In het bestemmingsplan Jachthavenweg is aangegeven dat omzetting naar wonen of maatschappelijke dienstverlening (geluidsgevoelig) mogelijk is onder een aantal voorwaarden. Indien er geen hogere grenswaarde kan worden vastgesteld (omdat de maximaal onthefbare waarde wordt overschreden) dienen er dove gevels of vergelijkbare geluidwerende voorzieningen te worden toegepast. In het bij het bestemmingsplan Jachthavenweg behorende akoestisch onderzoek (onderzoek van 9 augustus 2012, referentie 20120262-04) is aangegeven welke geveldelen dit betreft. De objecten zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit Zuidasdok als 'geluidsgevoelig'. Bij de geveldelen die niet zijn aangemerkt als 'doof uit te voeren' en waarachter op grond van een wijzigingsbevoegdheid geluidsgevoelige functies zijn toegestaan is de geluidsbelasting berekend en getoetst of er al dan niet sprake is van een overschrijding.

- p. *Gezien de overlast op het gebied van geluid, fijnstof en voertuigverliesuren tijdens de bouw zullen bestaande huurders hun huurovereenkomst ontbinden.*

Reactie

Gelet op de wijze waarop hinder tijdens de bouwfase wordt beperkt, wordt de verwachting niet gedeeld dat bestaande huurders hun overeenkomst ontbinden. Voor meer informatie over het beperken van hinder tijdens de bouwfase wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- q. *Het nieuwe bedrijfsverzamelgebouw de Zuidcirkel krijgt de A10 tot op 80 cm van de gevel.*

Reactie

In het ontwerptracébesluit lag de fly-over bij gebouw De Zuidcirkel op circa anderhalve meter bij de gevel van het gebouw vandaan. Binnen het project Zuidasdok is gezocht naar optimalisaties om de afstand van het viaduct tot de gevel van het gebouw te vergroten. Een tweetal optimalisaties is uitgewerkt. Ten eerste een minimalisatie van de dekdikte van de fly-over. Hierdoor is een kleinere verticale afstand tussen de kruisende rijbanen mogelijk, hetgeen een grotere afstand van de fly-over tot het gebouw mogelijk maakt. Ten tweede een verdiepte ligging van de onderlangs lopende rijbanen richting de A10 West waardoor de bovenlangs kruisende fly-over verder bij gebouw De Zuidcirkel vandaan gelegd kan worden.

De optimalisaties hebben ertoe geleid dat de afstand tot de gevel vergroot kan worden tot minimaal vijf meter en mogelijk meer (tot circa zes meter). In het tracébesluit is het maatregelvlak dan ook op vijf meter van de gevel gelegd. In het contract met de aannemer wordt geëist dat minimaal zes meter wordt gehanteerd.

- r. *Het plan houdt geen rekening met het Amstelpark, Beatrixpark, de Oeverlanden en De Nieuwe Meer, aangezien er geen geluidsschermen worden geplaatst. Opmerkelijk is dat dit volgens het Plan-MER wordt opgevangen door de toename in recreatie.*

Reactie

Bij de afweging van geluidsmaatregelen worden alle objecten betrokken die wettelijk als geluidsgevoelig zijn aangewezen. Hierbij gaat het onder meer om woningen, ligplaatsen voor woonboten, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg. De geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit Zuidasdok zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige objecten terug te brengen tot de wettelijke toegestane waarden. De genoemde parken worden op grond van wetgeving niet als geluidsgevoelig beschouwd. De geluidsmaatregelen zijn in beginsel niet bedoeld om de geluidsbelasting bij deze parken te reduceren. Uit het akoestisch onderzoek blijkt wel dat de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen ook een gunstig effect hebben op de geluidsbelasting bij de genoemde parken. Uit figuur 13 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10, Hoofdrapport van maart 2016 volgt dat met toepassing van alleen de bronmaatregel tweelaags ZOAB (ZeerOpenAsfaltBeton, een stil type wegdek) de geluidsbelasting bij de genoemde locaties onder de geluidsbelasting blijft die nu is toegestaan. Dit komt met name doordat ter hoogte van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel nu deels nog lawaaiigere wegdektypen aanwezig zijn.

In Zuidas worden aan weerszijden van de A10 Zuid grote volumes woningbouw ontwikkeld. Om de mogelijkheden voor woningbouw te optimaliseren, heeft de gemeente Amsterdam een, ten opzichte van het ontwerptracébesluit, aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald dat is opgenomen in het tracébesluit. De aanvullende maatregelen bestaan uit enkele extra geluidsschermen en uit het verhogen van een aantal doelmatige geluidsschermen en leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting van de A10 Zuid. Een overzicht van de aanvullende schermmaatregelen is als tabel 11 opgenomen in paragraaf 5.1.3 van de toelichting bij het tracébesluit.

- s. *Er wordt totaal geen rekening gehouden met de flora en fauna in het gebied. Ontheffing zal worden aangevraagd voor verstoring van het broedseizoen van vele*

vogels, waaronder de sperwer en de boomvalk en voor het verstoren van het essentieel leefgebied van diverse vleermuissoorten. Ook beschermde vaatplanten moeten wijken.

Reactie

Effecten van het project Zuidasdok op beschermde natuurwaarden zijn getoetst aan de wettelijke en beleidskaders van het Rijk, de provincie en gemeente. In een aantal gevallen kan ondanks voorzorgsmaatregelen niet worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden en dienen ontheffingen te worden aangevraagd. De ontheffingen hebben geen betrekking op verstoring van het broedseizoen. Het kappen van bomen en bosplantsoen vindt alleen buiten de broedperiode plaats.

In het bosje in het oosten van het Kenniskwartier Noord heeft in de jaren 2010-2013 jaarlijks een sperwer gebroed. In 2014 en 2015 is, ondanks geregelde controle, geen sperwer vastgesteld. De sperwer heeft in 2013 voor het laatst in het Kenniskwartier Noord gebroed. Er is daarmee niet langer sprake van een in gebruik zijnde broedlocatie. Langdurige verstoring van de nestlocatie van deze soort door realisatie van het project Zuidasdok kan hierdoor definitief worden uitgesloten en het aanvragen van een ontheffing voor deze soort is hierdoor niet meer aan de orde.

- t. *De uitbreiding van de A10 staat haaks op het beleid over de Groene Scheg.*

Reactie

De Zuidas wordt ingesloten door twee groene scheggen met een waterrijk karakter, de Amstel en de Schinkel. Zoals is beschreven in het Landschapsplan, is de ambitie de A10 Zuid vorm te geven als een groene corridor die de twee groene scheggen verbindt. In het Landschapsplan is per deelgebied (De Nieuwe Meer, Amstelveenseweg, Stedelijk Kerngebied Zuidas, Beatrixpark-RAI, Amstel, Knooppunt Amstel en A2 Amstelscheg) beschreven hoe deze ambitie vorm wordt gegeven, bijvoorbeeld door het aanplanten van bomen en groen in de beschikbare ruimte tussen de rijbanen en het spoor en het zoveel mogelijk behouden en waar dat niet mogelijk is herstellen van beplantingen. Hiermee wordt de verbinding tussen de groene scheggen juist versterkt.

- u. *Het Groene hart wordt aangetast.*

Reactie

Het project Zuidasdok wordt buiten het Groene Hart gerealiseerd en houdt ook verder geen aantasting van het Groene Hart in.

- v. *Al met al een enorme verschraving van de leefkwaliteit van Amsterdammers.*

Reactie

In de eindsituatie levert het project Zuidasdok een belangrijke bijdrage aan de leefkwaliteit. Naast het oplossen van infrastructurele knelpunten (uitbreiding capaciteit station Amsterdam Zuid en doorstroming A10 Zuid) wordt de milieubelasting verminderd en maakt het project Zuidasdok het mogelijk dat Zuidas

zich ontwikkelt tot een duurzaam gemend stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Ondanks dat wordt geprobeerd hinder zoveel mogelijk te beperken, kan het project Zuidasdok tijdens de bouwfase een nadelig effect hebben op de leefkwaliteit in en rond het plangebied. Zie voor meer informatie over het zoveel mogelijk beperken van deze hinder tijdens de bouwfase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- w. *De aanleg betekent een overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en Faunawet.*

Reactie

Zoals hiervoor is vermeld bij onderdeel s van deze zienswijze kan in een aantal gevallen ondanks voorzorgsmaatregelen niet worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden. In die gevallen worden ontheffingen aangevraagd.

- x. *In het MER wordt gesteld dat de verbodsbepalingen alleen tijdens de realisatie worden overtreden. Na realisatie zal er geen boom meer over zijn. Het betreft dus een permanente verstoring.*

Reactie

Er zijn geen bomen in het plangebied aanwezig die op grond van de Flora- en faunawet beschermd zijn. Het kappen van bomen kan wel negatieve effecten hebben op de functie die bomen kunnen hebben als verblijfplaats of als jachtgebied voor bijvoorbeeld beschermde vogels en vleermuizen. Voor zover nodig wordt in dit kader een ontheffing aangevraagd op grond van de Flora- en faunawet. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. Voor meer informatie over een groene inrichting wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- y. *Vleermuisvriendelijk verlichting staat haaks op de in het sociaal veiligheidsplan aangegeven voldoende verlichting bij de onderdoorgangen.*

Reactie

Vleermuisvriendelijke verlichting is niet per definitie sociaal onveilig. Het is mogelijk een verlichting toe te passen die onderscheidend licht geeft voor menselijke ogen en tegelijkertijd niet storend is voor vleermuizen.

- z. *De vliegroutes voor vleermuizen worden permanent aangetast. Herplant vindt alleen plaats bij het Beatrixpark, Vivaldi en Zorgvlied. Vleermuizen komen volgens het deelrapport echter ook voor bij de Fred. Roeskestraat en sporadisch bij het knooppunt De Nieuwe Meer.*

Reactie

Voor het tracébesluit heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar het gebruik van het gebied door vleermuizen. Bij de Fred. Roeskestraat zijn kleine aantallen foeragerend en overvliegende gewone dwergvleermuizen waargenomen. Voor De Nieuwe Meer geldt vanuit eerder onderzoek reeds dat hier geen vliegroutes zijn waargenomen, alleen enkele foeragerende gewone dwergvleermuizen. Beide locaties zijn niet van essentieel belang voor vleermuizen. Tijdens de werkzaamheden kunnen de vleermuizen uitwijken naar verstoringsvrije delen in de directe omgeving. De Fred. Roeskestraat blijft ook geschikt als vliegroute tijdens de werkzaamheden. Na afloop van de werkzaamheden is het gebied weer geschikt als foerageergebied. Kortom, geen permanente aantasting van foerageergebied of vliegroutes op beide locaties. Herplant van bomen vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Herplant vindt dus niet alleen plaats bij het Beatrixpark, Vivaldi en Zorgvlied.

- aa. *In het landschapsplan wordt geen melding gemaakt van overtredingen van de Flora- en Faunawet.*

Reactie

Het Landschapsplan bevat een toelichting op inpassingsmaatregelen en het daarbij horende ruimtebeslag, waarvoor gebruik wordt gemaakt van compenserende en mitigerende maatregelen die in het ProjectMER zijn beschreven op het gebied van bijvoorbeeld beplantingen, water, recreatieve routes, geluid en ecologie. Het Landschapsplan draag eraan bij dat deze goed op elkaar aansluiten en waar mogelijk elkaar versterken. Het Landschapsplan heeft raakvlakken met natuur en ecologie, maar richt zich primair op de ruimtelijke inpassing. De toepassing van de Flora- en faunawet en andere regelgeving en beleid voor de toepassing op het gebied van natuur en ecologie wordt beschreven in het Deelrapport natuur en ecologie, dat als bijlage 15 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok.

- bb. *Door de kap van 10.000 bomen en alle groen rondom de A10 zal een enorme vershraling ontstaan van de groenvoorziening in dit deel van Amsterdam.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt

Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- cc. *Gezien de negatieve effecten van het project op de waterhuishouding, als gevolg van de verharding van oppervlakten, beperkte afwateringscapaciteit voor het hemelwater (dus bodemvervuiling) en de ondertunneling van de A10 valt te vrezen voor het groen.*

Reactie

Zoals is beschreven in het Deelrapport Water, bijlage 11 projectMER, wordt het grondwater ten noorden en zuiden van de A10 Zuid ter hoogte van de tunnel nauwelijks door het project Zuidasdok beïnvloed. De grondwaterstanden blijven tevens voldoen aan de hydrologische eisen die de gemeente Amsterdam hieraan heeft gesteld. Nadelige effecten voor het groen worden dan ook niet verwacht.

- dd. *Op de voormalige Almaschooltuinen stonden de bomen weg te rotten als gevolg van de bebouwing. Ook de groenstrook langs het tennispark Amstelpark staat nu al volledig onder water.*

Reactie

Het gebied rondom de voormalige Almaschooltuinen is in ontwikkeling. Onderdeel van deze ontwikkeling is de aanleg van een nieuwe waterhuishoudkundige structuur. De huidige aantasting van bomen bij de voormalige Almaschooltuinen en langs het tennispark Amstelpark wordt niet veroorzaakt door het project Zuidasdok, maar door reeds aanwezige hogere grondwaterstanden in de omgeving.

- ee. *Gevreesd wordt voor sterke overschrijdingen van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} tijdens en na de realisatie van het project.*

Reactie

Voor de bouwfase zijn in hoofdstuk 9 van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald nabij de hoogst belaste locaties. Hierbij is rekening gehouden met de uitstoot van de meest relevante bronnen tijdens de bouwphase, te weten vrachtverkeer voor het grondverzet, de inzet van divers materieel voor bouwwerkzaamheden, het reguliere wegverkeer en (toegenomen) congestie op de A10 Zuid door extra verkeersbelasting wegens bouwwerkzaamheden. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen

van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- ff. *In het rapport staat dat er geen gevoelige objecten naast de weg liggen. Dat is niet correct.*

Reactie

In de effectbeschrijving van het project Zuidasdok wordt er niet van uitgegaan of geconcludeerd dat er geen gevoelige objecten naast de weg liggen. In het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) is het effect bij alle aanwezige en toekomstige woningen en bestemmingen die vanuit de wetgeving als 'gevoelige bestemmingen' zijn aangemerkt, in beeld gebracht. Voor de definitie van gevoelige objecten is daarbij aangesloten bij het landelijk Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit.

- gg. *De arken in het kommetje van De Nieuwe Meer liggen naast een bouwdepot. Een enorme stroom aan vrachtwagens gedurende lange tijd zullen aan het begin van de Jachthavenweg grote overlast veroorzaken.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanuit de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt. Dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- hh. *Filevorming ten gevolge van de tijdelijke versmalling van de A10 zullen tot een verhoogde concentratie gaan leiden.*

Reactie

Een toename van de congestie op de A10 Zuid door de bouwwerkzaamheden is onderdeel van het onderzoek naar luchtkwaliteit (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)) en leidt samen met de emissie van de bouwactiviteiten tot een

beperkte en tijdelijke verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit leidt echter niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

- ii. *Door de toename van het verkeer en het ontbreken van bomen zullen de concentraties hoger zijn. Te vrezen valt voor een overschrijding van de Europese richtlijnen.*

Reactie

De toename van het verkeer maakt deel uit van het onderzoek naar luchtkwaliteit (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De resultaten van dit onderzoek zijn toegelicht in de reactie op onderdeel ee van de zienswijze. Wat betreft het kappen en de herplant van bomen en het effect daarvan op de luchtkwaliteit wordt verwezen naar de reactie op onderdeel c van de zienswijze.

- jj. *In 2015 is al elf dagen sprake van overschrijdingen geweest bij het meetpunt langs de A10 West. Meer meetpunten zijn er bij het Landelijk Meetpunt Luchtkwaliteit niet en dus wordt uitgegaan van rekenmodellen. Hoe kan het dat het rekenmodel tot andere conclusies komt dan de metingen van Milieudefensie?*

Reactie

Het is niet mogelijk om een relatie te leggen tussen de (gemeten) concentraties langs de A10 West en de (berekende) concentraties nabij het project Zuidasdok. Bovendien is voor de besluitvorming over het project Zuidasdok niet de huidige luchtkwaliteit van belang, maar wel de luchtkwaliteit bij openstelling van de gewijzigde infrastructuur en in de jaren daarna. Voorspellingen van de toekomstige luchtkwaliteit kan alleen met behulp van rekenmodellen; gemeten concentraties zijn niet direct bruikbaar voor voorspellingen.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) controleert jaarlijks de resultaten van de berekende en de gemeten concentraties. In het rapport 'Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland - Rapportage 2014' wordt de uitkomst van deze vergelijking toegelicht. Het RIVM concludeert dat gemiddeld over alle meetlocaties in Nederland de berekende concentraties goed overeenkomen met de gemeten concentraties. In de regio Amsterdam waren de berekende NO₂-concentraties meestal hoger dan de gemeten concentraties. Op basis van deze conclusie leiden meetresultaten niet tot andere conclusies (inzake het overschrijden van grenswaarden) dan de conclusies die zijn getrokken aan de hand van de berekende concentraties.

- kk. *Uit het MER blijkt dat de omvang van de verontreinigde grond nog niet duidelijk is. Het kan toch niet zo zijn dat het OTB wordt vastgesteld zonder dat de mate van verontreiniging bekend is?*

Reactie

Met gebiedsdekkend bodem- en waterbodemonderzoek is de bodemkwaliteit binnen het plangebied van project Zuidasdok verkennend vastgesteld (verwijzing hoofdstuk 7 van het Deelrapport bodem Zuidasdok, Milieueffectrapport - bijlage 12, maart 2015). Op plaatsen waar verontreiniging is aangetroffen is aanvullend onderzoek

gedaan naar de aard (welke stoffen) en de mate (in welke concentratie zijn deze stoffen aanwezig) van de verontreinigingen. De omvang van de verontreinigingen is bij dit aanvullend onderzoek zo veel mogelijk in beeld gebracht, maar bij enkele locaties is de exacte omvang van de verontreiniging nog niet vastgesteld. Het onderzoek levert evenwel voor het vast te stellen tracébesluit voldoende informatie om de effecten op het milieu en de risico's voor het project (kosten en planning) in te schatten.

Op ingrepen in verontreinigde grond tijdens de bouwfase zijn de Wet bodembescherming (landbodembescherming) en Waterwet (waterbodembescherming) van toepassing. Met de op grond van deze wetten te doorlopen procedures is voor verontreinigingen binnen het plangebied geborgd dat geen nadelige effecten op het milieu plaatsvinden. De aannemer voert in het kader van deze procedures voorafgaand aan de uitvoering waar nodig onderzoeken en partijkeuringen uit.

- II. *Zonder maatregelen zal het sterk verontreinigde slib in de watergangen leiden tot verspreiding van giftige stoffen.*

Reactie

Op ingrepen in verontreinigde waterbodembescherming tijdens de bouwfase is de Waterwet van toepassing. Met de op grond van deze wet te doorlopen procedures is voor verontreinigingen binnen het plangebied geborgd dat geen verspreiding van verontreiniging plaatsvindt.

- mm. *Door de afbraak van de brug over de Schinkel en de nieuwbouw van vier bruggen en de afbraak van een brug zal een enorme watervervuiling plaatsvinden. De visstand in De Nieuwe Meer zal hier enorm onder te leiden hebben.*

Reactie

Als onderdeel van het project Zuidasdok worden drie nieuwe bruggen over de Schinkel gerealiseerd, een brug ten noorden van de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en twee bruggen ten zuiden van de zuidelijke rijbaan van de A10 Zuid. De huidige zuidelijke brug wordt gesloopt. Nabij de Schinkelbruggen is, in aanvulling op het verkennend bodemonderzoek voor het gehele plangebied, een nulsituatieonderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn zwak tot matige bijmengingen met puin aangetroffen. Tevens is geconstateerd dat de bovengrond licht verontreinigd is met koper, kwik, lood, zink, PAK, PCB's en minerale olie, dat de ondergrond niet verontreinigd is en dat het grondwater licht verontreinigd is met chloride. Op grond hiervan wordt er op dit moment van uitgegaan dat de bodem hooguit licht verontreinigd is. Dat de bodemkwaliteit hiermee voor de huidige planuitwerkingsfase voldoende in beeld is gebracht, laat onverlet dat tijdens de bouwfase aan de eisen van de Wet bodembescherming en de Waterwet zal worden voldaan en dat daaruit voortkomende maatregelen ten behoeve van de waterkwaliteit worden getroffen.

- nn. *Het hiernavolgende deel van de zienswijze heeft specifiek betrekking op het gebied Schinkel. Geluid:*

1. *In het boekje 'Zuidasdok, ruimtelijke plannen in vogelvlucht' zijn geen geluidsgevoelige objecten zijnde woonboten te zien.*

2. *Zowel in het Hoofdrapport als in het deelrapport specifiek van het Akoestisch onderzoek OTB A10 ontbreken zowel tekstueel als in de situatietekeningen de speeltuinen aan de Jachthavenweg, IJsbaanpad en de volkstuinten onder het kopje "niet-geluidgevoelige objecten".*
3. *In de lijst met toename geluidsoverlast worden het bedrijfsgebouw de Zuidcirkel, tennispark Joy en de woonwijken zowel in de Schinkel als in de Amstel niet genoemd.*
4. *In de lijst met geluidgevoelige objecten waarbij na uitvoering van het project onderzoek naar de binnenwaarde nodig kan zijn, komen de arken in de Schinkel niet voor (bijlage 1a akoestisch onderzoek hoofdrapport).*
5. *In bovengenoemde lijst komt wel Stadionplein 85-4 voor, als enige woning van een groot blok huizen, niet zijnde de hoekwoning die het dichtst bij de A10 Zuid ligt. Het kan nooit zo zijn dat dit de enige woning is van het blok waar de grenswaarde zowel binnen als buiten overschreden worden. In de tabel afweging cluster 1 zien we in dit huizenblok identieke of zelfs hogere waarden. Het lijkt erop dat de grenswaarden niet kloppen.*
6. *In het Akoestisch deelrapport specifiek wordt gesteld dat de geluidsbelasting op het Frans Ottenstadion met maximaal 11 dB zal toenemen. Ter plaatse van deze niet-geluidgevoelige objecten komen hoge geluidsschermen en dubbellaags ZOAB. Uit de bovengenoemde lijst "Overschrijding grenswaarde" blijkt ook een toename van het geluid op het Stadionplein 85-4. In aanmerking nemende dat:*
 - *het Frans Ottenstadion en zeker Stadionplein 85-4 op eenzelfde afstand of verder van de A10 ligt dan de woonwijken*
 - *Uit figuur 21 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de o.a. de woonwijken nog steeds een knelpunt vormen na toepassing van dubbellaags ZOAB en er geen dubbellaags ZOAB op het beweegbare deel van de Schinkelbrug kan komen*
 - *er slechts een 2 meter hoog geluidsscherm op de parallelbaan van de Schinkelbrug komt en velen van ons na aanbrengen van het huidige geluidsscherm meer overlast hebben gekregen*
 - *de onderkant van de brug als een enorme klankkast fungeert*
 - *geluid over het water ver draagt*
 - *er in het OTB geen rekening is gehouden met de cumulatieve geluidsbelasting van spoor en rijksweg kan het niet anders dan dat de geluidsbelasting bij de woonwijken veel meer gaat toenemen dan de berekende waarden uit het rapport en dat die geluidsbelasting hoger zal zijn dan de berekende waarden bij Stadionplein 85-4. Daarnaast zal de grens voor de binnen waarde geluidbelasting, mede gezien de bouwjaar van woonwijken in vergelijking tot stenen woningbouw, overschreden worden. Bovendien: Als de geluidbelasting volgens de geluidkaart van de gemeente Amsterdam bij de woonboten gelegen in de Schinkel nu al tussen de 60 en 70 dB is, dan kan het nooit zo zijn dat de toename na realisatie van het project het geluid bij genoemde plaats 0 dB is. (zie tabel afweging cluster 1).*
7. *Uit onderzoek blijkt dat de geluidwaarden berekend zijn op 1,5m boven het maaiveld. Aangezien de meeste woonwijken 5,5 meter hoog zijn en het geluid op die hoogte harder is, zijn de uitkomsten zoals gepresenteerd in het akoestisch deelrapport te laag.*
8. *Graag een second opinion wat betreft de naleving van de binnenwaarde.*

9. *Waarom wordt er bij bewoners van bestaande woningen en arken niet het optimale aan geluidsreductie gedaan?*
10. *Wellicht kan er op de brug een dicht scherm komen van 4 meter, dat zonder opening aan de onderzijde met de brug verbonden is, zoals bij de Voorburgstraat (ring A10 West)?*

Reactie

1. Het boekje waarnaar wordt verwezen is een voorlichtingsbrochure. In het akoestisch onderzoek naar de A10 Zuid zijn de effecten van de A10 Zuid op de ligplaatsen van woonboten onderzocht.
2. In het akoestisch onderzoek A10 Zuid voor het tracébesluit is bij de speeltuinen alsnog de geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt.
3. In het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is de geluidsbelasting bij de genoemde bestemmingen onderzocht. De rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage B van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Deelrapport Specifiek. In het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Hoofdrapport paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van de geluidsbelasting bij de niet-geluidsgevoelige objecten.
4. Woonschepen zijn niet opgenomen in de lijst met geluidsgevoelige ruimten van artikel 3 Besluit geluid milieubeheer. Dit betekent dat de binnenwaarden van de Wet Milieubeheer niet gelden voor woonschepen en woonwagens. Tevens is onderzoek naar gevelwering alleen relevant voor geluidsgevoelige objecten waar na toepassing van de geluidsmaatregelen nog een knelpunt resteert. Dit is bij de woonboten in de Schinkel niet het geval.
5. De geluidsbelastingen worden berekend per adres. De geluidsbelasting op een adres kan hierdoor (in beperkte mate) verschillen van de naastgelegen adressen. Het is hierdoor mogelijk dat bij het ene adres het knelpunt net wel wordt opgelost en bij het naastgelegen adres net niet. In de onderzoeken is overigens niet aangegeven dat bij de objecten waar nog net sprake is van een knelpunt na toepassing van de bron- en schermmaatregelen er ook sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor het binnenniveau. Aangegeven is dat voor deze objecten na vaststelling van het tracébesluit onderzocht moet worden of de grenswaarde voor het binnenniveau wordt overschreden.
6. Het akoestisch onderzoek en de geadviseerde maatregelen zijn gericht op het beperken van de geluidsbelasting tot de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Deze toetswaarde verschilt daardoor per object en ligt voor objecten gelegen dicht bij de weg veelal hoger dan voor objecten gelegen verder van de weg. Als bij een woonark op basis van het bestaande geluidsproductieplafond de geluidsbelasting bijvoorbeeld 64 dB bedraagt, dan moet met toepassing van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting in de toekomstige situatie beperkt blijven tot 64 dB. Als de geluidsbelasting op basis van het bestaande geluidsproductieplafond bijvoorbeeld 70 dB bedraagt, dan moet met toepassing van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting in de toekomstige situatie beperkt blijven tot 70 dB. De geluidsbelasting op basis van het bestaande geluidsproductieplafond bepaalt dus de geluidsbelasting die in de toekomstige situatie is toegestaan.
Na toepassing van de geadviseerde maatregelen blijft de geluidsbelasting bij de woonarken onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande

geluidsproductieplafond is toegestaan. Door het toepassen van de bronmaatregel tweelaags ZOAB (ter hoogte van de woonarken ligt nu het minder stille enkellaags ZOAB) en het plaatsen van de geadviseerde schermen blijft de geluidsbelasting bij de woonarken onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan.

Woonschepen zijn niet opgenomen in de lijst met geluidsgevoelige ruimten van artikel 3 Besluit geluid milieubeheer. Dit betekent dat de binnenwaarden van de Wet Milieubeheer niet gelden voor woonschepen en woonwagens. Tevens is onderzoek naar gevelwering alleen relevant voor geluidsgevoelige objecten waar na toepassing van de geluidsmaatregelen nog een knelpunt resteert. Dit is bij de woonboten in de Schinkel niet het geval.

7. Conform art 5.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de beoordelingshoogte voor een ligplaats voor woonschepen één meter boven lokaal maaiveld grenzend aan de ligplaats. De beoordelingsposities in het akoestisch onderzoek zijn hierop gebaseerd. Omdat vanuit de wet de ligplaats wordt beschermd en niet het object zelf, wordt bij de berekeningen voor het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit geen rekening gehouden met de afscherming van de woonboot zelf of andere woonboten. Dit is te beschouwen als een worst-case aanpak.
8. Voor woonboten gelden geen grenswaarden voor het binnenniveau. In artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer zijn de geluidsgevoelige ruimten van geluidsgevoelige objecten aangewezen. In dit artikel is geen geluidsgevoelige ruimte van een ligplaats voor een woonschip of van een woonwagenstandplaats aangewezen. Daarom gelden de binnenwaarden uit de wet niet voor woonschepen en woonwagens. Alleen de geluidsbelasting op de grens van de ligplaats wordt beschermd.
9. Het geluid beperken tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan is een landelijk uitgangspunt en wordt ook voor het project Zuidasdok gehanteerd.
10. Het akoestisch onderzoek en de geadviseerde maatregelen zijn gericht op het beperken van de geluidsbelasting tot de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Na toepassing van de geadviseerde maatregelen blijft de geluidsbelasting bij de woonarken onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Een scherm op de bestaande brug als maatregel is niet noodzakelijk gebleken. Op de nieuwe noordelijke brug wordt wel een scherm geplaatst van twee meter hoog. Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording. Een hoger scherm op de beweegbare brug is technisch complex en leidt tot onevenredig hoge kosten.

oo. In de lijst 'te amoveren objecten' ontbreken:

- *De woonark aan het IJsbaanpad 135 terwijl de parallelbaan van de A10 nagenoeg over hun ark komt te liggen*
- *Het bedrijfsverzamelgebouw de Zuidcirkel, waarbij de A10 West het pand tot op 80 cm nadert*
- *De visstal en patatkraam aan de Anthony Fokkerweg*
- *Een deel van het pand achter de Zuidcirkel aan de Pilotenstraat (het verhuisbedrijf), het hoge gedeelte ontbreekt op de tekening in het Landschapsplan*

- *Tennisbanen van tennisvereniging Joy. Het lijkt niet wenselijk om onder de snelweg te moeten tennissen en de weg gaat er overheen.*

Reactie

Geen van de genoemde objecten hoeft voor de realisatie van het project Zuidasdok te worden geamoveerd. Ze zijn dan ook niet opgenomen in de lijst met te amoveren projecten. De woonark aan het IJsbaanpad 135 ligt buiten de grens van het tracébesluit en uit de verschillende milieuonderzoeken onder andere naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit blijkt dat wordt voldaan aan de normen. Bij de beantwoording van de zienswijze van het gebouw Zuidcirkel is uitgebreid aangegeven welke redenen hieraan ten grondslag liggen. Naar aanleiding van de zienswijzen van de visstal en de patatkraam is het tracébesluit aangepast. De tekening van het Landschapsplan is aangepast. Het tennispark Joy wordt gedeeltelijk opgeschoven en heringericht.

pp. In de toelichting bij het OTB staat op bladzijde 22 dat de toerit naar de A10 ten westen van de Amstelveenseweg komt te liggen. Figuur 6 op bladzijde 23 toont de toerit aan de oostzijde.

Reactie

Dit klopt inderdaad niet. Deze fout in de tekst is in het tracébesluit hersteld.

qq. Creëer een gemengd stedelijk gebruik van de Zuidas door de bestaande kantoren om te bouwen tot winkels en woningen.

Reactie

De aanpassing van bestaande kantoren valt buiten de scope van het project Zuidasdok en wordt om deze reden niet vastgelegd in het tracébesluit of bestemmingsplan Zuidasdok. Het project Zuidasdok draagt wel bij aan een betere leefkwaliteit in de Zuidas waardoor meer woningbouw kan worden gerealiseerd.

rr. Leidt de verwachte toename van het verkeer via de hoofdrijbaan om via de A9 en de A5 en de aan te leggen A11.

Reactie

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, dienen grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

ss. Versterk de kwaliteit van de leefomgeving en de hoofdgroenstructuur door het bestaande groen in stand te houden en zelfs uit te breiden.

Reactie

De realisatie van het project Zuidasdok is niet mogelijk zonder op verschillende locaties het bestaande groen aan te tasten. Waar mogelijk wordt bestaand groen behouden. Daarnaast worden ook op grote schaal bomen herplant. Zo geeft het Landschapsplan Zuidasdok aan dat de bermen en taluds worden voorzien van begroeiing door bomen en dat daarmee de hoofdgroenstructuur wordt versterkt. Zie voor meer informatie over groen paragraaf 2.15 van deze Nota van Beantwoording.

tt. *Verbind het Groene Hart met De Nieuwe Meer.*

Reactie

Het project Zuidasdok raakt niet aan de grenzen van het Groene Hart. Wel zet het project Zuidasdok in op een uiteindelijke herinrichting van het gebied als een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren.

uu. *Maak onderdoorgangen om de noord- en zuidkant van het Zuidasgebied met elkaar te verbinden.*

Reactie

De bestaande onderdoorgangen noord-zuid blijven behouden. Tevens worden er twee nieuwe onderdoorgangen in het project gerealiseerd om de noord-zuid verbinding te verbeteren. Dit betreft de Brittenpassage, als tweede passage bij Station Amsterdam Zuid en een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat.

vv. *Maak fietssnelwegen.*

Reactie

Een fietssnelweg heeft als kenmerk dat het geen kruisingen heeft met ander verkeer. Dat is in een drukke stad als Amsterdam lastig te realiseren. Aantrekkelijke hoofdfietsroutes van en naar het station Amsterdam Zuid en tweerichtingsfietspaden rond het station zijn wel uitgangspunt voor het project Zuidasdok. Waar mogelijk worden fietspaden in het project voorzien van een breedte van 4,5 meter, conform de norm behorende bij Hoofdnets Fiets. Hiermee wordt voorzien in aantrekkelijke fietsroutes.

Een nieuwe visie op het gebied Zuidas is in voorbereiding. Begin 2016 heeft hierover inspraak plaatsgevonden en naar verwachting wordt de Visie Zuidas in de zomer van 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In deze Visie is de zogenaamde Daklaan opgenomen als te bestuderen optie. De Daklaan is een directe langzaamverkeerverbinding over de Beethovenstraat en Parnassusweg naar het dak van de fietsenstallingen nabij station Amsterdam Zuid. De realisatie van een snelfietsroute tot aan Schiphol maar ook de realisatie van de Daklaan valt grotendeels buiten de scope en de plangrenzen van het project Zuidasdok. Het bestemmingsplan Zuidasdok sluit deze mogelijkheid echter niet uit.

ww. *Graag een second opinion voor de naleving voor wat betreft fijnstof. Waarom wordt er bij bewoners van bestaande woningen en arken niet het optimale aan fijnstofreducering gedaan?*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Gelet op de uitkomsten van de NSL-monitoring en het luchtonderzoek wordt geen aanleiding gezien voor een second opinion.

xx. *Ik vrees dat de doorgang onder de Schinkelbrug dusdanig belemmerd wordt dat er geen woonark meer onderdoor kan.*

Reactie

In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en -hoogte opgenomen zodat een voldoende grote doorgang voor woonarken blijft bestaan.

yy. *De kom slibt snel dicht, zeker de oostkant van de brug. Dat houdt in dat er minimaal 1 x per 3 jaar gebaggerd moet worden.*

Reactie

In de Keur van Rijnland is aangegeven aan welke eisen dient te worden voldaan. Deze eisen zijn vooral gericht op waterprofielen en doorstroombreedte van de verschillende watergangen. De aannemer dient te voldoen aan de eisen van deze Keur en de watergangen weer in oorspronkelijke staat terugbrengen.

zz. *Een ark met duwboot zal de bocht naar De Nieuwe Meer niet kunnen maken. Doordat er aan de zuidzijde ook 2 bruggen worden gebouwd met steunen in lijn, zal een haakse bocht gemaakt moeten worden vanuit een smalle doorgang. Dat gaat niet lukken.*

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en -hoogte opgenomen. Bij de jachthaven worden bovendien enkele ligplaatsen verplaatst zodat voldoende ruimte aanwezig is om de

bocht te maken.

aaa. Een oplossing kan zijn om woonboten te verplaatsen naar bijvoorbeeld de Stadiongracht achter het Olympisch Stadion.

Reactie

Samenhangend met de reacties op de andere onderdelen van de zienswijze; voor het verplaatsen van woonboten wordt geen aanleiding gezien.

bbb. Graag bevestiging dat de brug aan de noordzijde pal naast de bestaande brug gebouwd wordt.

Reactie

De nieuwe brug wordt zo dicht mogelijk tegen de bestaande brug aangebouwd (dit is een wijziging ten opzichte van het (ontwerp)tracébesluit).

ccc. Ik wijs op de waardedaling van mijn ark die het gevolg zal zijn van de uitbreiding van de a10.

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.8 Zienswijze T42 (identiek aan T31 met onderstaande aanvullingen)

a. Ik zou graag een onafhankelijk onderzoek inzien voorafgaand aan het bouwplan waarin alles wordt benoemd dat de woonboten kan betreffen, zoals de houdbaarheid van de damwanden, de mogelijke verslibbing van het kommetje, de bereikbaarheid van de brandweer naar het kommetje etc. Hiermee zal eventuele aangebrachte schade duidelijker verhaald kunnen worden op het rijk.

Reactie

In de Keur van Rijnland is aangegeven aan welke eisen dient te worden voldaan.

Deze eisen zijn vooral gericht op waterprofielen en doorstroombreedte van de verschillende watergangen. De aannemer dient te voldoen aan de eisen van deze Keur en de watergangen weer in oorspronkelijke staat terugbrengen.

Uit ervaringen van de Brandweer blijkt dat bij een brand van een woonboot deze met een brandweerauto vanaf de wal wordt geblust.

Zie voor een reactie met betrekking tot schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

b. Als er niets wordt gedaan aan onze leefbaarheid, in hoeverre kan er achteraf tegemoet worden gekomen aan eisen zoals bijvoorbeeld dubbele ramen?

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

3.5.9 Zienswijze T4

- a. *Fijnstof neemt toe door het kappen van bomen en bossages.*

Reactie

In 2011 heeft het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een update gepubliceerd van het rapport 'Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit' (www.rivm.nl). In dit rapport komt het RIVM tot de conclusie dat door vegetatie (bomen en planten) in een stad de luchtkwaliteit niet significant verbetert en zelfs kan verslechteren. Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten met verkeer neemt de windsnelheid in die straat namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog. Wel kan de aanwezigheid van vegetatie in een groot gebied de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijnstof positief beïnvloeden, maar dit effect is zeer beperkt – in de orde van een half procent tot mogelijk enkele procenten bij grootschalige extra inzet van vegetatie. De onzekerheid hierover in verschillende studies is aanzienlijk. De uitspraak dat fijnstof toeneemt door het kappen van bomen en bossages wordt dan ook niet gedeeld.

- b. *Door het weghalen van bossage en geluidsschuttinkje is sprake van toename van geluidsoverlast*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording. De aanwezigheid van groen heeft overigens geen relevant geluidsbeperkend effect. Conform het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid

2012 wordt bij de berekeningen dan ook geen rekening gehouden met afscherming door groen.

In het tracébesluit is voorzien in toepassing van de bronmaatregel tweelaags ZOAB (ook op delen binnen het plangebied waar nu nog het lawaaiiger enkellaags ZOAB of zelfs het nog meer lawaaiige wegdektype dicht asfalt beton ligt) en een maatregelpakket van nieuwe schermen variërend in hoogte van één tot acht meter waarmee de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan. Ter hoogte van de Schinkel wordt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie beperkt tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan.

c. *Het werkverkeer veroorzaakt een onveilige situatie voor onze kinderen*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot slimme oplossingen voor de bouwlogistiek. Aan veiligheid tijdens de bouw worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen en het werkverkeer. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

d. *De waarde van mijn woning daalt.*

Reactie

Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

e. *Ik ben tegen de uitvoering van dit project vanwege de tijdsperiode en de onleefbaarheid die het oplevert voor mij en mijn gezin en onze woonkern.*

Reactie

Het project Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. De meeste werkzaamheden vinden plaats in het centrumgebied van Zuidas. Ook de aanleg van de nieuwe bruggen kan hinder veroorzaken. Aan het beperken van de hinder tijdens de bouw wordt veel aandacht besteed. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

f. *Er zou een volwaardige geluidswand moeten worden geplaatst in plaats van weer een scherm van 2 meter zoals nu als compensatie voor de geleden overlast tijdens de realisatie. Het terugzetten van een scherm van 2 meter voldoet niet aan de nieuwe*

situatie.

Reactie

In het tracébesluit is voorzien in nieuwe schermen met een zodanige hoogte en lengte dat de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan. Ter plaatse van de woonboten in de Schinkel blijft de geluidsbelasting hierdoor na toepassing van deze maatregelen lager dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan.

- g. *Er zou een degelijk terugplantingsbeleid moeten zijn voor al het gekapte groen wat onze buurt zo apart maakt.*

Reactie

Voor de bouw van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- h. *Ik vind het vreemd dat er tijdens de bouw niet hoeft te worden voldaan aan de maximale waarde van fijnstof.*

Reactie

Voor de bouwfase zijn in hoofdstuk 9 van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER) de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald nabij de hoogst belaste locaties. Hierbij is rekening gehouden met de uitstoot van de meest relevante bronnen tijdens de bouwfase, te weten vrachtverkeer voor het grondverzet, de inzet van divers materieel voor bouwwerkzaamheden, het reguliere wegverkeer en (toegenomen) congestie op de A10 Zuid door extra verkeersbelasting door bouwwerkzaamheden. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden en er dus wordt voldaan aan de norm.

3.5.10 Zienswijze T5

- a. *Door de extra rijstrook op de noordelijke Schinkelbrug zonder voldoende bescherming naar de omwonenden ontstaat er een ernstige aantasting van het leefklimaat. Door meer maatregelen dan de thans voorgestelde zou er een beter woonklimaat worden bereikt. Voorgesteld wordt het talud van de rijweg en beweegbare brug extra te verhogen en te voorzien van hogere geluidschermen met begroeiing die fijnstof opvangt. Door verhoging van de parallelrijbaan ontstaat een natuurlijk geluidscherm ten opzichte van de hoofdrijbaan richting Schiphol. Als voorbeeld wordt de A1 ter*

hoogte van Muiden genoemd.

Reactie

Bij wijziging van een rijksweg is wettelijk het uitgangspunt dat de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen ter hoogte van de Schinkelbruggen wordt hieraan voldaan.

- b. *De beweegbare brug zal hopelijk met nieuwe technieken minder lawaai maken dan de huidige. Gepleit wordt voor extra akoestische maatregelen aan de nieuwe noordelijke Schinkelbrug.*

Reactie

Zie de voorgaande reactie onder onderdeel a. Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Hoofdrapport. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- c. *Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van dubbel grondgebruik door wegen boven elkaar te bouwen? Of wordt dit nog in beraad gehouden voor een verdere uitbreiding in de tweede helft van de 21^{ste} eeuw?*

Reactie

Voor het realiseren van een dubbeldeks snelweg zijn ook hoge bruggen nodig. Dit leidt per definitie tot hogere kosten voor de bruggen. Dit geeft zodanig disproportionele kosten dat dit geen reële optie is.

3.5.11 Zienswijze T6

- a. *Beperk de maximale snelheid in het gehele gebied tot 80 km per uur. Het tracé doorkruist een woongebied en alles dient ingezet te worden om de uitstoot van fijnstof tot een minimum te beperken.*

Reactie

Uitgangspunt voor de ring A10 is een maximumsnelheid van 100 km per uur zoals ook in de huidige situatie op de A10 Zuid geldt. De capaciteitsuitbreiding door het project Zuidasdok is voor de hoofdrijbanen geen aanleiding om deze maximumsnelheid te veranderen. Op de parallelrijbanen geldt een maximumsnelheid van 80 km per uur. De invloed van het project op de luchtkwaliteit is met deze maximumsnelheden binnen en nabij het plangebied beperkt. Vanuit luchtkwaliteit bezien bestaat er geen aanleiding voor een verdere beperking van de snelheid tot 80 km per uur (in het gehele gebied) aangezien dit slechts een zeer beperkte, verwaarloosbare invloed op de luchtkwaliteit heeft én de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen niet worden overschreden.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- b. *Voorgesteld wordt het talud van de rijweg en beweegbare brug extra te verhogen en te voorzien van hogere geluidschermen met begroeiing die fijnstof opvangt. Door verhoging van de parallelrijbaan ontstaat een natuurlijk geluidscherm ten opzichte van de hoofdrijbaan richting Schiphol.*

Reactie

Het wettelijke uitgangspunt bij dit project, maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd, is dat de geluidsbelasting zoveel mogelijk beperkt wordt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt hieraan voldaan.

- c. *Voorzie de brug, eveneens op een hoger talud, van akoestische demping die de bewoners bescherming biedt tegen de dreun van de klep bij overrijdend vrachtverkeer. Voorzie de brug van minimaal een beweegbaar deel zoals toegepast op de beweegbare brug van de A1 ter hoogte van Muiden.*

Reactie

Zie onderdeel b van de beantwoording. Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Maak als alternatief gebruik van dubbel grondgebruik door de baan voor doorgaand verkeer richting Schiphol boven de baan voor plaatselijk verkeer te bouwen. Ook dan zullen snelheidsbeperkende maatregelen en schermen voor fijnstof en geluidhinder nodig zijn.*

Reactie

Voor het realiseren van een dubbeldeks snelweg zijn ook hoge bruggen nodig. Dit leidt per definitie tot hogere kosten voor de bruggen. Dit geeft zodanig disproportionele kosten dat dit geen reële optie is.

3.5.12 Zienswijze T7

- a. *De hoeveelheid fijnstof en de geluidoverlast zijn nu al te groot in dit gebied en wordt nog groter. In de milieurapportage is alleen gekeken naar een piepklein gebied en de hoeveelheid fijnstof en geluidoverlast van Schiphol is niet meegenomen. Voor kinderen is de lucht heel schadelijk.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). Via de achtergrondconcentratie is de bijdrage van Schiphol in de berekeningen betrokken. De hoeveelheid fijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen van Schiphol zijn opgenomen in de grootschalige concentratiekaarten van Nederland. Deze kaarten zijn bij de luchtberekeningen gebruikt als achtergrondconcentratie (aanwezige concentratie zonder de bijdrage van de lokale wegen in het Zuidasdokgebied). Deze manier van rekenen is wettelijk vastgelegd.

Cumulatie van geluid met overige bronnen zoals Schiphol is inzichtelijk gemaakt voor de geluidsgevoelige objecten waar na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarden. Een aantal van de resterende knelpunten ligt binnen de 48 dB contour van Schiphol. Voor deze objecten is de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt en is tevens rekening gehouden met het luchtvaartlawaai van Schiphol. De resultaten van bovengenoemd onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 6 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 deelrapport specifiek (maart 2016). Omdat bij de woonboten aan de Schinkel na toepassing van de doelmatige maatregelen geen sprake is van een overschrijding van toetswaarden hoeft dit niet inzichtelijk te worden gemaakt voor de woonboten.

- b. *De overheid houdt vooral rekening met belangen van de economie. Het aantal jongeren dat nog een auto koopt wordt kleiner. Wellicht is de uitbreiding van de capaciteit helemaal niet nodig.*

Reactie

In en rond Amsterdam, ook op de Zuidas, zijn bedrijven gevestigd die een belangrijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid zijn betrokken bij de vervoersberekeningen zowel met betrekking tot het openbaar vervoer, alsook met betrekking tot het autoverkeer en autogebruik. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van het project Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

3.5.13 Zienswijze T12

- a. *Bouwverkeer door de wijk en via het IJsbaanpad en Jachthavenweg heeft negatieve gevolgen voor de veiligheid van fietsende en/of schoolgaande kinderen, bezoekers van de SportAs en gebruikers van de doorgaande fietsroute, parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers, zichtbepalende bomen, geluid, vervuiling etc. Gevraagd wordt om adequate maatregelen als bescherming van het woongenot gedurende de periodes waarin ter plaatse van de woonboten werkzaamheden plaatsvinden. Laat waar mogelijk alle activiteiten en verplaatsingen op het nieuwe talud plaatsvinden als dat gereed is en niet meer in de wijk.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Neem in het Tracébesluit minimaal het twee meter hoge scherm op de brug over de Schinkel op dat in het Ontwerptractébesluit is opgenomen.*

Reactie

In het tracébesluit is een geluidsscherm op de nieuwe brug over de Schinkel opgenomen met een hoogte van twee meter.

3.5.14 Zienswijze T14

- a. *Geluidsoverlast en fijnstof kan voor mensen enorme gezondheidsschade opleveren. Het leidt tot verbazing dat er nagenoeg geen maatregelen worden genomen om geluid- en fijnstofoverlast voor de bewoners van de woonboten nabij de brug te voorkomen. Er wordt bewust een schadelijke situatie gecreëerd, waarvoor de Minister verantwoordelijk is.*

Reactie

Het wettelijke uitgangspunt bij dit project maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd is dat de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) beperkt wordt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt hier aan voldaan.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat schermen in bebouwd gebied niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

- b. *Het leidt tot verbazing dat de begraafplaats beter wordt afgeschermd dan de woonboten.*

Reactie

Het bij de reactie op onderdeel a van de zienswijze genoemde uitgangspunt dat de geluidsbelasting zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan, heeft tot gevolg dat afhankelijk van de specifieke locatie schermen met een verschillende hoogte nodig zijn. Voor locaties, waar in de bestaande situatie bijvoorbeeld reeds hogere schermen staan, geldt dat in de toekomstige situatie ook hogere schermen nodig zijn om de geluidsbelasting tot de toegestane waarde te beperken. De maatregelen bij de begraafplaats zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen in het gebied ten noorden van de begraafplaats te reduceren tot de waarde die is toegestaan. Daarnaast worden ter hoogte van de begraafplaats aanvullende maatregelen getroffen (aanvullende en deels hogere geluidsschermen) om de ontwikkeling van woningbouw mogelijk te maken in de Fred. Roeskestraat.

Voor meer informatie over het geluidsonderzoek wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

3.5.15 Zienswijze T15

Voorzie in een hoge geluidswal voor de bootbewoners naast de brug. Op de vorige moesten bewoners 20 jaar wachten. Houdt rekening met bewoners en neem hen woongenot niet af.

Reactie

Het wettelijk uitgangspunt bij dit project maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd is dat de geluidsbelasting zoveel mogelijk wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt hieraan voldaan.

3.5.16 Zienswijze T16

In het MER is wel cumulatie van geluid (weg en spoor) opgenomen maar in het ontwerptracébesluit niet. Graag ook in het Tracébesluit cumulatie van geluid hanteren.

Reactie

De wettelijke verplichting om cumulatie met overige bronnen zoals spoor en de luchthaven Schiphol inzichtelijk te maken, geldt alleen voor geluidsgevoelige objecten en bestemmingen waar na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen maatregelen sprake is van een overschrijding van de toetswaarden. Omdat bij de woonboten na toepassing van de doelmatige maatregelen geen sprake is van een overschrijding van toetswaarden hoeft cumulatie niet inzichtelijk te worden gemaakt voor de woonboten. Er immers geen sprake van een verslechtering ten gevolge van de A10 Zuid waardoor er ook geen reden is te veronderstellen dat de gecumuleerde geluidsbelasting toeneemt.

3.5.17 Zienswijze T17

- a. *Voer ter voorkoming van overlast en in verband met veiligheid van kinderen materialen aan via de zuidzijde van de Ring A10 en over het water via het Nieuwe Meer, niet via het IJsbaanpad en de Jachthavenweg aan de noordzijde.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Behoud zoveel mogelijk groen en bomen.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

3.5.18 Zienswijze T18

- a. *Realiseer op de brug over de Schinkel een scherm van 4 meter in plaats van 2 meter, zowel in verband met geluid als met fijnstof en veiligheid (er worden objecten over het scherm gegooid)*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie

reeds is toegestaan. Met een geluidsscherm van twee meter wordt hieraan voldaan. In het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn de geluidsschermen betrokken.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat schermen in bebouwd gebied niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

Vooralsnog is overwogen dat het over het scherm gooien van objecten geen aanleiding is het geluidsscherm te verhogen.

- b. *In het MER wordt fijnstof van de nieuwe spoorlijn niet betrokken.*

Reactie

In bijlage 6 van het Deelrapport luchtkwaliteit dat als bijlage 7 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok is uitgebreid beschreven welke bijdrage het spoorverkeer heeft aan de concentraties fijnstof in de buitenlucht. Door Zuidas rijden alleen reizigerstreinen met elektrische tractie en geen goederentreinen met dieseltractie. Zuidasdok heeft daarnaast geen invloed op de intensiteit en de routing van dieselrailverkeer elders. Om deze redenen is geen sprake van effecten als gevolg van verbrandingsemmissies van treinverkeer. Bij de beoordeling is tevens de bijdrage door slijtage van bovenleidingen en stroomafnemers in beschouwing genomen. Vastgesteld is dat voor het project Zuidasdok ook deze bijdrage als verwaarloosbaar verondersteld kan worden en om die reden niet in de berekeningen is meegenomen.

3.5.19 Zienswijze T21

- a. *De voorgestelde geluidswerende maatregelen ter hoogte van de Schinkelbrug en/of in de nabijheid van ons woonbotendorp zijn te beperkt van aard. Voor ons is het belangrijk dat de rust van het waterwonen gegarandeerd wordt. Er moet naar maximale geluidsbescherming worden gestreefd in plaats van het nèt voldoen aan normen. Bezwaar tegen het feit dat voor woonboten andere maatstaven gelden dan voor nog te realiseren nieuwbouw en tegen (het gebrek aan) maatregelen tussen de Schinkelbrug en afslag S107 van de A10 West. Voor de woonboten is de huidige geluidshinder bij een ongunstige wind al aanzienlijk.*

Reactie

Het wettelijke uitgangspunt bij dit project maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd is dat de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) beperkt wordt

tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt hieraan voldaan.

- b. *De afgelopen jaren is de geluidshinder voor de woonboten in het Schinkelgebied toegenomen door verkeer, metro, trein- en vliegverkeer. Het zou de Minister sieren te proberen het woongenot van de huidige bewoners zoveel mogelijk te herstellen, het doelmatigheidscriterium zou hier niet aan in de weg moeten staan.*

Reactie

Om zoveel mogelijk op uniforme wijze geluidsmaatregelen te bepalen is wettelijk het doelmatigheidscriterium leidend bij het afwegen van geluidsmaatregelen bij wijzigingen van rijkswegen zoals de A10 Zuid. Hiermee wordt beoogd en is geborgd dat bij verschillende projecten en situaties op vergelijkbare wijze geluidsmaatregelen worden bepaald.

3.5.20 Zienswijze T22

De wegverbreding veroorzaakt grote overlast van fijnstof en geluid. Graag een scherm van 8 meter in plaats van 2 meter.

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met een geluidsscherm van twee meter wordt hieraan voldaan. Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat schermen in bebouwd gebied niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

3.5.21 Zienswijze T24

Bezwaar tegen een scherm van slechts 2 meter op de beweegbare brug over de Schinkel ten opzichte van schermen van 4 meter of hoger langs andere delen van het tracé. Er is nu al sprake van erg veel last van geluid en fijnstof. In dit megaproject zou het kijken naar de feitelijke leefsituatie getuigen van meer bestuurlijk inzicht dan het strikt volgen van de regeltjes.

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met een geluidsscherm van twee meter op de beweegbare brug van de Schinkel wordt hieraan voldaan. Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat schermen in bebouwd gebied niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

3.5.22 Zienswijze T25

- a. *Er wordt momenteel volop discussie gevoerd over het nut van de aanleg van Zuidasdok. Gezegd wordt dat de noodzaak er niet is en dat kosten en doorlooptijd uit de hand gaan lopen gezien de complexiteit van het project. Hoe zorgt u dat kosten en doorlooptijd binnen de begroting/planning blijven?*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- b. *De gebruikte geluidmodellen zijn theoretisch van aard. Daarnaast vindt er na afronding van het project geen toetsing meer plaats of vooraf geschatte uitkomsten in de praktijk ook uitkomen.*

Reactie

Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het onderzoek wordt onder andere door modelberekeningen verricht omdat:

- nog niet bestaande situaties niet te meten zijn;
- variabelen die erg kunnen variëren en tijdsgebonden zijn zoals weersomstandigheden en het actuele verkeersaanbod moeten kunnen worden uitgesloten;
- onderzoek naar maatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen niet goed mogelijk is;

- metingen niet reproduceerbaar zijn, berekeningen met modellen daarentegen wel. Rijkswaterstaat is verplicht om na uitvoering van het project Zuidasdok jaarlijks te toetsen of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidsproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidsemissie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidsuitstraling van de weg niet te hoog wordt.

c. *De volgende maatregelen moeten worden getroffen:*

- *geluidschermen hoger en doortrekken in de bocht A10 West;*
- *reflecterende of absorberende schermen;*
- *dubbel zoab op de brug;*
- *extra aandacht voor voegnaden bij overgang snelweg/brug;*
- *80 km zone vanuit de tunnel richting Schiphol/A10 West;*
- *geluidsisolatie onder de bruggen;*
- *treinen en metro langzamer laten rijden;*
- *herplaatsen groen, meer bomen in de buurt.*

Reactie

Het wettelijke uitgangspunt bij dit project maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd is dat de geluidsbelasting (zoveel mogelijk) beperkt wordt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt hieraan voldaan.

d. *De metingen binnen cluster I zijn in een te groot gebied gedaan. Directe overlast is vooral bij de boten in de Schinkel. Graag een nadere specificatie van de overlast beperkt tot de arken in de kom Jachthavenweg (noordkant, binnenzijde Ring A10).*

Reactie

Cluster 1 waarvoor maatregelen zijn afgewogen is samengesteld en afgebakend op basis van alle geluidsgevoelige objecten (zoals woningen en ligplaatsen voor woonschepen) die van eenzelfde maatregel kunnen profiteren. De objecten in cluster 1, waaronder de genoemde boten in de Schinkel, profiteren gezamenlijk van een samenhangend pakket aan geluidsmaatregelen.

e. *De regelgeving voor fijnstof wordt zwaarder. Door dit nieuwe project profiteren wij niet van deze nieuwe regelgeving, nog los van het feit dat de eisen nu al niet worden gehaald. Wij willen meer aandacht voor het terugplaatsen van groen, geluidschermen die fijnstof opnemen, terugbrengen snelheidslimiet, gebruik van technologische oplossingen om fijnstof te binden en af te voeren.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). Uitgangspunt voor de ring A10 is een maximumsnelheid van 100 km per uur zoals ook in de huidige situatie op de A10 Zuid geldt. De capaciteitsuitbreiding door het project Zuidasdok is voor de hoofdrijbanen geen aanleiding om deze maximumsnelheid te veranderen. Op de parallelrijbanen geldt een maximumsnelheid van 80 km per uur. De invloed van het project op de luchtkwaliteit is met deze maximumsnelheden binnen en nabij het plangebied beperkt. Vanuit luchtkwaliteit bezien bestaat er geen aanleiding voor een verdere beperking van de snelheid tot 80 km per uur (in het gehele gebied) aangezien dit slechts een zeer beperkte, verwaarloosbare invloed op de luchtkwaliteit heeft én de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen niet worden overschreden. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat groen of schermen in bebouwd gebied niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

- f. *De verlichting van de snelweg komt dichterbij en leidt tot extra lichtvervuiling. Wij willen dat hier kritisch naar wordt gekeken, dat 's nachts de snelwegverlichting uitgaat en slimme maatregelen tegen lichtvervuiling.*

Reactie

De nieuwe brug wordt zo dicht mogelijk tegen de bestaande brug aangebouwd (dit is een wijziging ten opzichte van het ontwerp tracébesluit). De verlichting wordt in de toekomstige tussenberm aangebracht, dus ongeveer op dezelfde locatie als de huidige buitenberm. De verlichting komt daardoor niet dichterbij de woonboten. In combinatie met de geluidsschermen wordt de lichtvervuiling maximaal beperkt.

- g. *Tijdens de bouw kunnen we onze woonboot niet verkopen tegen een marktconforme prijs en als de nieuwe weg er ligt moeten we maar afwachten wat de marktwaarde van de woonboot is. Wij willen daarvoor compensatie en voor het gederfde woongenot tijdens de bouw. Wij zitten 10 jaar in een bouwput en daarna is onze woonomgeving drastisch en structureel gewijzigd. Hierdoor leiden wij schade.*

Reactie

Het project Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. In de nabijheid van de Schinkel wordt de hinder onder andere veroorzaakt door het ophogen van het maaiveld, het aanbrengen van damwanden en taluds en het bouwen van de kunstwerken. Inschatting is dat de totale bouwperiode nabij de Schinkel circa drie jaar in beslag neemt. Binnen deze drie jaar zijn ook rustigere perioden omdat bijvoorbeeld de grond moet zetten. Tijdens de bouw wordt ingezet op het beperken van hinder. Verwezen

wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase en planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.4 en 2.5 van de Nota van Beantwoording.

- h. In de buurt wonen veel kinderen en oudere mensen. De verslechtering van het leefmilieu heeft een negatief effect op de levensverwachting.*

Reactie

Voor een reactie op de effecten van het project Zuidasdok voor de geluidssituatie en luchtkwaliteit onderdeel c en e van deze zienswijze. Nu wordt voldaan aan de wettelijke vereisten wordt geen negatief effect verwacht op de levensverwachting.

- i. In verband met de veiligheid willen we geen bouwverkeer via het IJsbaanpad en/of Jachthavenweg. Deze wegen worden iedere dag door honderden kinderen gebruikt als schoolroute en gezien alle sportlocaties in de buurt ook door kinderen die komen sporten. We willen geen kinderen onder bijvoorbeeld een zandauto.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- j. Er zal veel zand worden gestort voor de nieuwe snelweg. Hoe wordt voorkomen dat de kom dichtslibt en dat wij tegen hoge baggerkosten aanlopen om de boten vrij te houden.*

Reactie

In de Keur van Rijnland is aangegeven aan welke eisen dient te worden voldaan. Deze eisen zijn vooral gericht op waterprofielen en doorstroombreedte van de verschillende watergangen. De aannemer dient te voldoen aan de eisen van deze Keur en moet de watergangen weer in oorspronkelijke staat terugbrengen.

- k. Welke maatregelen worden getroffen zodat woonarken altijd uit de kom gesleept kunnen worden en de blusboot bij een eventuele brand kan helpen blussen?*

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. Er worden bovendien enkele jachthavenplaatsen verplaatst zodat er ruimte komt om de bocht te maken. In het

tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en –hoogte opgenomen. Uit ervaringen van de Brandweer blijkt dat bij een brand van een woonboot deze met een brandweerauto vanaf de wal wordt geblust.

- l. Wij willen garanties dat onze woonark tijdens dit project altijd via de weg bereikbaar is en dat onze parkeerplaatsen blijven.*

Reactie

De woonark en de parkeerplaatsen blijven bereikbaar. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase (en bereikbaarheid) in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- m. Hoe wordt schade aan de kades voorkomen bijvoorbeeld door trillingen vanwege heiwerkzaamheden? Wie repareert en betaalt schade?*

Reactie

Waar op of nabij kades moet worden gewerkt, wordt rekening gehouden met de kwaliteit daarvan en worden indien nodig maatregelen getroffen om schade aan zaken van derden te voorkomen. Mocht onverhoopt schade bij derden ontstaan, dan dient deze te worden hersteld of vergoed. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- n. Welke maatregelen worden er getroffen zodat er bijvoorbeeld geen vrachtwagen vanaf de A10 op een woonark kan landen na een ongeluk?*

Reactie

Bij het verbrede talud is een afschermingsvoorziening voorgeschreven en langs de vluchtstrook wordt een geleiderail geplaatst om het risico te reduceren dat voertuigen van het viaduct of de weg kunnen geraken.

- o. Hoe wordt het risico van filevorming door verschil in snelheid van regulier wegverkeer en bouwverkeer opgelost?*

Reactie

Het bouwverkeer rijdt vanaf het stedelijk wegennet of een eigen invoegstrook de A10 Zuid op en rijdt vervolgens mee met het overige verkeer op de A10 Zuid. Het verkeer op de Nederlandse snelwegen bestaat voor gemiddeld 7% uit vrachtverkeer. De hoeveelheid bouwverkeer door het project Zuidasdok verhoogt dat percentage niet substantieel. De kans op extra filevorming door het bouwverkeer op de A10 Zuid is dan ook gering. Mocht zich toch een ongewenste situatie voordoen dan worden in overleg met de aannemer aanvullende maatregelen getroffen. Voor meer informatie over onder andere de effecten voor het stedelijk wegennet wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de effecten van het bouwverkeer in de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- p. *Welke garanties worden afgegeven voor de veiligheid van kinderen tijdens dit project? Welke mitigerende maatregelen worden daarvoor genomen?*

Reactie

Veiligheid krijgt de volle aandacht. Tijdens de bouw worden strenge eisen gesteld. Hier wordt ook stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

3.5.23 Zienswijze T26

Bescherming tegen fijnstof, CO₂ en geluid van de woonboten aan de Jachthavenweg en het IJsbaanpad moet een onlosmakelijk deel van het plan zijn. Dat met name fijnstof schadelijk is voor de gezondheid is door het RIVM aangetoond. Het huidige geluidsschermbewoning geeft te weinig bescherming, beter zou zijn zoals bijvoorbeeld in Diemen. Naast bewoners moeten ook sporters langs de A10 beschermd worden tegen fijnstof en CO₂.

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

3.5.24 Zienswijze T29

Het is wetenschappelijk bewezen dat fijnstof en geluid de levensverwachting verkorten en het risico op hart- en vaatziekten vergroot. Daardoor is er meer gezondheidszorg nodig hetgeen op het budget van de gemeente zal drukken. Plaats daarom een hogere geluidswal van de zelfde hoogte als bij de begraafplaats en versnel de invoering van activiteiten/projecten om de CO₂ uitstoot te verlagen. Als hoofdstad zouden we hier een voorbeeldfunctie moeten uitstralen. Verslechtering van de gezondheidssituatie strookt niet met de doelen van de gemeentepolitiek.

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie

<https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met een geluidsscherm van twee meter wordt hieraan voldaan.

Met het voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en geluid is geen sprake van een verslechtering in de gezondheidssituatie.

3.5.25 Zienswijze T39

- a. *Wij zullen geruime tijd naast een bouwput wonen. Door het heien en baggeren verwachten wij geluidoverlast en overlast van ongedierte (ratten). De overlast van ratten ervaren wij al enige tijd vanwege werkzaamheden aan de nieuwe spoorbrug. Graag zien wij maatregelen hiervoor.*

Reactie

Het beperken van hinder, waaronder mede begrepen de mogelijke overlast van ongedierte (ratten), tijdens de bouwfase krijgt aandacht. Tijdens de bouw worden strenge eisen gesteld. Hier wordt ook stringent op toegezien. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Uit onderzoek blijkt dat door het baggeren druk kan ontstaan op de walkanten. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft hierover eerder een negatief advies gegeven. Schade aan de walkanten leidt tot het risico van losraken van boten, schade aan leidingen en gesprongen leidingen.*

Reactie

Op plaatsen waar voor de bouw van Zuidasdok moet worden gebaggerd, wordt rekening gehouden met de kwaliteit van de walkanten en worden indien nodig maatregelen getroffen om schade aan zaken van derden te voorkomen. Mocht onverhoopt schade bij derden ontstaan, dan dient deze te worden hersteld of vergoed. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Wij maken ons zorgen over de waterkwaliteit wanneer er in een vervuilde bodem gebaggerd wordt. Het water in de kom van het Nieuwe Meer is erkend zwemwater.*

Reactie

Op ingrepen in verontreinigde waterbodem tijdens de bouwfase is de Waterwet van toepassing. Met de op grond van deze wet te doorlopen procedures is voor

verontreinigingen binnen het plangebied geborgd dat geen verspreiding van verontreiniging plaatsvindt.

- d. *Graag meer geluidmaatregelen dan nu voorzien, ook aan de onderkant van de brug.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- e. *Graag passende maatregelen voor de toename van fijnstof.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- f. *Graag compensatie voor de vermindering van woonplezier en waardevermindering van de woning.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *Ik word graag geïnformeerd over de vervolgstappen naar aanleiding van mijn zienswijze.*

Reactie

Indieners van zienswijzen en betrokkenen bij het project Zuidasdok worden uiteraard geïnformeerd.

3.5.26 Zienswijze T44

- a. *Ik maak bezwaar tegen de toename van geluid en fijnstofvervuiling die nu nog directer bij bewoners binnenkomt. Kinderen zijn per direct de dupe. Eventuele gezondheidsgevolgen zijn ernstiger dan in uw metingen wordt meegenomen. U kunt zich hier niet van distantieren.*

Reactie

Uitgangspunt (volgens uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- b. *Ik maak bezwaar dat er geen stilte meer is binnen een woongebied waar evenveel belasting wordt betaald voor een schone en rustige omgeving.*

Reactie

Het woongebied ligt in een grootstedelijke omgeving. Daar wijzigt het project Zuidasdok niets aan.

- c. *Als u uw plannen doorzet wens ik een andere ligplaats voor mijn woning omdat ik niet wil worden geconfronteerd met gif en geluidsterreur door uw toedoen.*

Reactie

De effecten van het project Zuidasdok geven geen aanleiding om de betreffende woonboot te verplaatsen. Zie voor een reactie met betrekking tot schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.27 Zienswijze T45, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *Er zijn twijfels ontstaan of het verkeer de komende jaren in die mate gaat toenemen dat een verbreding nodig is. Het politieke draagvlak is enigszins aan het afbrokkelen.*

Reactie

Door verdergaande groei van het autoverkeer komt rond 2020 een goede doorstroming van het verkeer in beide richtingen onder druk te staan. Zonder ingreep is in de toekomst sprake van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en wordt Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van het project Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Uitvoering van de plannen zal leiden tot waardevermindering van de woonarken. Ik verneem graag hoe ik hierin tegemoet wordt gekomen.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.28 Zienswijze T48

- a. *Ik maak me zorgen over de toename van geluidsoverlast en het fijnstofniveau. Beiden zijn nu al (te) hoog.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- b. *Ik vraag me af of de uitlaatgassen die in de tunnel worden uitgestoten richting ons woongebied worden geblazen*

Reactie

De concentratietoename door uitlaatgassen bij de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER). Op grotere afstand - en dus zeker in de huidige woongebieden - zijn de uitlaatgassen die in de tunnel wordt uitgestoten niet meer relevant.

- c. *Ik verwacht een sterke waardedaling van de woonboten gelegen in de kom van het Nieuwe Meer.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.29 Zienswijze T49

- a. *Door de toename van verkeer zal het fijnstofniveau toenemen, dat nu al boven maximaal is. Vermindering van groen in de omgeving versterkt dit.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

In aanvulling hierop wordt bovendien opgemerkt dat groen niet per definitie gunstig is voor de luchtkwaliteit. Wat betreft absorptie door bomen en struiken is van belang dat in 2011 het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu (RIVM) een update heeft gepubliceerd van het rapport 'Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit' (www.rivm.nl). In dit rapport komt het RIVM tot de conclusie dat door vegetatie (bomen en planten) in een stad de luchtkwaliteit niet significant verbetert en zelfs kan verslechteren. Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten met verkeer neemt de windsnelheid in die straat namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog. Wel kan de aanwezigheid van vegetatie in een groot gebied de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijnstof positief beïnvloeden, maar dit effect is zeer beperkt – in de orde van een half procent tot mogelijk enkele procenten bij grootschalige extra inzet van vegetatie. De onzekerheid hierover in verschillende studies is aanzienlijk.

- b. *In vind geen innovatieve aspecten terug in het ontwerp of nieuw toe te passen materialen. Dat zou ik wel graag zien.*

Reactie

Bij het project Zuidasdok worden in deze fase van de planuitwerking met name beproefde ontwerputgangspunten gehanteerd.

- c. *In de media worden vraagtekens gezet over de haalbaarheid van het project binnen gesteld budget en tijd. Politiek twijfelt net als burgers en lokale bewoners.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is.

- d. *Ik verzoek om adequate en voldoende aanpassing van de geluidswal ter hoogte van de Schinkelbrug.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- e. *Opgroeiende kinderen hebben straks hun hele jeugd een bouwput voor de deur, met gevaarlijke omstandigheden, bereikbaarheid scholen via 'tijdelijke (fiets)wegen', extra gevaarlijke verkeerssituaties en hoog ongevalrisico. Tijdens de voorgenomen bouwperiode van 10 jaar is de onontkoombare verhoging van luchtverontreiniging, geluid en afnemende leefbaarheid voor kinderen in de belangrijkste fase van hun leven onacceptabel.*

Reactie

Het project Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. In de nabijheid van de Schinkel wordt de hinder onder andere veroorzaakt door het ophogen van het maaiveld, het aanbrengen van damwanden en taluds en het bouwen van de kunstwerken. Inschatting is dat de totale bouwperiode nabij de Schinkel circa drie jaar in beslag neemt. Binnen deze drie jaar zijn ook rustigere perioden omdat bijvoorbeeld de grond moet zetten. Tijdens de bouw wordt ingezet op het beperken van hinder. Veiligheid krijgt de volle aandacht. Tijdens de bouw worden strenge eisen gesteld. Hier wordt ook stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Een aanvoerroute van werkverkeer in onze woonomgeving levert overlast en verminderde bereikbaarheid op. Ca 10 jaar wonen in de nabijheid van een bouwput levert verminderd woongenot.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Zie voor een reactie over de beperking van hinder en de bouwfase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- g. *Tijdens de bouw zal de waarde van huizen/arken dalen. Tussentijdse verkoop met een bouwput voor de deur zal bemoeilijkt worden. Er zal sprake zijn van economische achteruitgang in de buurt.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- h. *De Sportas Zuid zal door het bouwproject slechter bereikbaar zijn, daarmee wordt economische achteruitgang verwacht.*

Reactie

De Sportas Zuid blijft bereikbaar, zo nodig via extra tijdelijke voorzieningen. Mochten er tijdelijke afsluitingen nodig zijn dan gebeurt dit altijd na goed overleg met de directbetrokkenen.

- i. *Er zijn alternatieven middels de buitenring A9-A5 (A11).*

Reactie

Uit de meest recente verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat de A11 geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

3.5.30 Zienswijze T50, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *Nut en noodzaak van Zuidasdok ontgaan mij.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas

en het herinrichten van de openbare ruimte. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Doordat trein- en metroverkeer bovengronds blijven kan er geen sprake zijn van een natuurlijke verbinding tussen Zuid en Buitenveldert zoals oorspronkelijk het plan was.*

Reactie

Het ondergronds brengen van de A10 Zuid slecht de barrière tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert voor een deel. Het project Zuidasdok zorgt voor kortere noord-zuidverbindingen en creëert nieuwe groene openbare ruimte op het dak van de tunnels. Zo wordt een nieuwe Brittenpassage en een nieuwe noord-zuid fietsverbinding tussen het Beatrixpark en de Antonio Vivaldistraat gerealiseerd.

- c. *De uitbreiding is niet nodig als gekozen wordt voor verbetering van de buitenring (o.a. A9, A5, A11, Westrandweg, 2^e Coentunnelweg/A10 West). Daarmee zou Amsterdam pas echt ontlast worden.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden gedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- d. *Een belangrijk deel van Amsterdam zal gedurende vele jaren veranderen in een bouwput en er zal sprake zijn van aanzienlijke overlast. Voor de woonbootbewoners in de kom van de Nieuwe Meer zal de overlast vooral bestaan uit een toename van geluid, fijnstof en stikstofdioxide en jarenlange bouwoverlast.*

Reactie

Het beperken van hinder tijdens de bouwfase verdient aandacht. Zie voor een reactie aangaande de beperking van bouwhinder paragraaf 2.4 over de bouwphase van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Wij worden niet alleen in ons woongenot en (psychische) gezondheid geschaad, maar krijgen ook te maken met aanzienlijke waardedaling van onze boten.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- f. *De voorgestelde maatregelen voor geluid zijn onvoldoende: de geluidemissie van en onder de bruggen is niet meegenomen; de meeste woonboten bestaan uit twee woonlagen zodat de beoordelingshoogte voor geluid tenminste 4 meter moet bedragen in plaats van 1,5 meter.*

Reactie

Conform artikel 5.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de beoordelingshoogte voor een ligplaats voor woonschepen één meter boven lokaal maaiveld grenzend aan de ligplaats. De beoordelingsposities in het akoestisch onderzoek zijn hierop gebaseerd. Omdat vanuit de wet de ligplaats wordt beschermd en niet het object zelf wordt bij de berekeningen voor het akoestische onderzoek voor het Tracébesluit geen rekening gehouden met de afscherming van de woonboot zelf of andere woonboten. Dit is te beschouwen als een worst-case aanpak.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren.

Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- g. *Er is voorzien in een geluidsscherm van 2 meter hoog op de parallelrijbaan en 4 meter op de hoofdrijbaan. Waarom deze twee niet omgedraaid?*

Reactie

Een belangrijk aspect voor het project Zuidasdok is het zoveel mogelijk voorkomen/beperken van visuele barrières. Er wordt daarom uitgegaan van een oplossing met hogere middenbermschermen die de hoofdrijbanen (die het drukst worden bereden en daardoor het meeste geluid uitstralen) af te schermen aangevuld met lagere geluidsschermen in de zijbermen voor de parallelrijbanen met lagere geluidsemissie. Het doel van de maatregelen is het reduceren van de geluidsbelasting tot de toetswaarde.

- h. *Waarom stopt het scherm op de hoofdrijbaan voor de Schinkelbrug en het scherm op de parallelrijbaan aan het einde van de Schinkelbrug? Dat is onacceptabel. Te meer daar de wind vooral uit zuidwestelijke/westelijke richting waait, precies daar vandaan*

waar het scherm ophoudt.

Reactie

De geluidsschermen zijn zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied Zuidasdok (zoveel mogelijk) wordt beperkt tot de geluidsbelasting die nu op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Omdat met het nu in het tracébesluit opgenomen schermenpakket de geluidsbelasting bij de woonboten reeds wordt gereduceerd tot de toetswaarde is het scherm niet verder in westelijke richting doorgetrokken. Bij knooppunt De Nieuwe Meer is in de huidige situatie deels nog het minder stille fijn asfalt en ZOAB aanwezig. Door het toepassen van het stillere tweelaags ZOAB wordt de bijdrage aan de geluidsbelasting vanuit oostelijke richting gecompenseerd en is een scherm hier niet nodig om te voldoen aan de toetswaarde.

- i. Waarom wordt op de Schinkelbrug een transparant scherm aangebracht? Het zorgt voor ons voor een onrustig beeld en kan minder geluid en fijnstof afvangen dan een andersoortig scherm. Er zou een geluid en fijnstof absorberend scherm van minimaal 4 meter moeten worden geplaatst, inclusief het beweegbare deel, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de verbinding van het scherm met de brug, zonder kier.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan. De keuze voor een transparant scherm in de zijberm is vanuit landschappelijk oogpunt gekozen.

- j. Waarom wordt er op de schinkelbruggen niet in dubbellaags ZOAB voorzien?*

Reactie

Op de beweegbare brugdelen is het toepassen van dubbellaags ZOAB vanwege het gewicht niet mogelijk. Indien een dergelijk zwaar wegdektype wordt toegepast kunnen de bruggen niet meer open. Op de vaste bruggen is tweelaags ZOAB wel technisch haalbaar en daar wordt het toegepast.

- k. Worden op de Schinkelbruggen net als op de vaste bruggen geluidsarme voegovergangen gerealiseerd?*

Reactie

Geluidsarme voegovergangen worden toegepast tussen vaste brugdelen. Voor beweegbare brugdelen is deze techniek vooralsnog niet beschikbaar.

- l. Dat de emissie van fijnstof en stikstofdioxide in de toekomstige situatie binnen de Europese normen blijft neemt niet weg dat de emissie toeneemt terwijl deze bij een ongewijzigde situatie zou afnemen. Daarom zijn geluid en fijnstofabsorberende schermen van minimaal 4 meter hoog op zowel de hoofd- als parallelrijbaan, incl. de*

Schinkelbruggen, onmisbaar.

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen en de geluidsschermen van twee meter zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan. Als aanvulling hierop wordt bovendien opgemerkt dat hogere schermen niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit.

- m. *De bouwfase zal voor overlast zorgen. Kunt u garanderen dat de aanvoer van zand/grond en bouwmaterialen niet plaatsvindt via de Jachthavenweg noordzijde?*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- n. *Er zal sprake zijn van aanzienlijke waardevermindering van mijn boot. Tevens neemt mijn woongenot af en heb ik een groter risico op psychische en gezondheidsschade. Ik ga er vanuit dat u de schade volledig compenseert en dat ik voor de overlast gedurende de bouw wordt gecompenseerd.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- o. *Gelieve de kap van bomen zoveel mogelijk te beperken en –indien dat niet mogelijk is – zoveel mogelijk nieuwe bomen terug te planten. Aan het einde van de*

Jachthavenweg zou een nieuw begroeid talud met bomen kunnen worden gecreëerd in plaats van een begroeide steile grondkering.

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'.

Bij het Frans Ottenstadion is in het Tracébesluit voorzien in een begroeide damwand. Deze damwand kan niet worden omgezet in een talud omdat achter de damwand de bestaande watergang wordt verbreed. De sloot is nodig in het kader van de watercompensatie. De betreffende duiker zou een grote afstand (meer dan vijftien meter) moeten afleggen. Een dergelijk lange afstand is nadelig voor de waterkwaliteit en wordt in principe niet toegestaan door Waternet.

Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- p. Kunt u garanderen dat de nieuw de plaatsen parallel-Schinkelbrug de doorgang van boten naar en van de kom van de Nieuwe Meer niet belemmert?*

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. Er worden bovendien enkele jachthavenplaatsen verplaatst zodat er ruimte komt om de bocht te maken. In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en -hoogte opgenomen.

3.5.31 Zienswijze T51

- a. De noodzaak van het project is gebaseerd op acherhaalde groeiprognoze, gebaseerd op de wens-ambitie om van de Zuidas een internationale toplocatie te maken. De realiteit wijkt al af omdat er eerder sprake is van leegstand van kantoren dan van toegenomen vraag. Ook de voorspelde groei van Almere vindt niet plaats.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra

rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *De maatregelen die onder Zuidasdok worden getroffen hebben minimale impact op de doorstroming van verkeer. De bottlenecks bij op- en afritten worden niet opgelost. Met het extra verkeer neemt daarmee de luchtvervuiling en geluidsoverlast toe.*

Reactie

Uit verkeersberekeningen blijkt dat de wegcapaciteit van het hoofdwegennet inclusief de op- en afritten en het stedelijk wegennet ook in de toekomst afdoende is. In samenhang met de verdere ontwikkeling van de Zuidas worden de benodigde berekeningen in ieder geval periodiek opnieuw uitgevoerd, waarbij wordt gezien op welk moment maatregelen nodig zijn om de wegcapaciteit gelijke tred te laten houden met de toenemende gebruiksintensiteit. In de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluid is rekening gehouden met een toename van het verkeer. Zie voor een toelichting op het verkeersonderzoek paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *In het rapport wordt vermeld dat er geen "gevoelige objecten" langs de A10 liggen waar geluidshinder e/o luchtvervuiling een rol spelen. Dat is niet correct. In de kom aan de Jachthavenweg liggen woonboten die geraakt worden door een structurele toename van geluids- en fijnstofoverlast.*

Reactie

In de effectbeschrijving van het project Zuidasdok wordt er niet van uitgegaan of geconcludeerd dat er geen gevoelige objecten naast de weg liggen. In het onderzoek luchtkwaliteit (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 ProjectMER)) is het effect bij alle aanwezige en toekomstige woningen en bestemmingen die vanuit de wetgeving als 'gevoelige bestemmingen' zijn aangemerkt, in beeld gebracht. Voor de definitie van gevoelige objecten is daarbij aangesloten bij het landelijk Besluit gevoelige bestemmingen en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Ook in het geluidsonderzoek is rekening gehouden met de woonboten. Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen en de geluidsschermen van twee meter zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- d. *De 12 jaar die nodig is voor de bouw zorgen voor extra overlast.*

Reactie

Het project Zuidasdok is een ingewikkeld bouwproject en de ruimte om de bouwwerkzaamheden uit te voeren is beperkt. Dat betekent dat relatief lange tijd sprake is van hinder voor de omgeving. De hinder is niet overal gelijk en de mate van

de hinder neemt af naar gelang de bouw vordert. In de nabijheid van de Schinkel wordt de hinder onder andere veroorzaakt door het ophogen van het maaiveld, het aanbrengen van damwanden en taluds en het bouwen van de kunstwerken. Inschatting is dat de totale bouwperiode nabij de Schinkel circa drie jaar in beslag neemt. Binnen deze drie jaar zijn ook rustigere perioden omdat bijvoorbeeld de grond moet zetten. Tijdens de bouw wordt ingezet op het beperken van hinder. Verwezen wordt naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- e. *Het feit dat de volledige groenvoorziening langs de A10 verdwijnt maakt het uitzicht vanaf de woonboten minder aantrekkelijk.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- f. *In het hele document en op de gepresenteerde kaarten wordt niet tot nauwelijks melding gemaakt van de aanwezige woonboten. Wij vinden daarmee nauwelijks erkenning van de impact die de plannen heeft op onze leef- en woonomgeving.*

Reactie

In de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan de besluitvorming zijn de effecten voor de aanwezige woonboten in beeld gebracht. In het Landschapsplan Zuidasdok zijn de woonboten inmiddels ook ingetekend. De woonboten zijn tevens weergegeven op de bij het (ontwerp)tracébesluit behorende tracékaarten.

- g. *De uitkomsten van de rekenmodellen voor de hoeveelheid fijnstof langs de A10 komen niet overeen met feitelijke metingen van PM10.*

Reactie

Het is niet mogelijk om een relatie te leggen tussen de (gemeten) concentraties langs de A10 West en de (berekende) concentraties nabij het project Zuidasdok. Bovendien

is ten behoeve van de besluitvorming over het project Zuidasdok niet de huidige luchtkwaliteit van belang, maar de luchtkwaliteit bij openstelling van de gewijzigde infrastructuur en in de jaren daarna. Voorspellingen van de toekomstige luchtkwaliteit kunnen alleen met behulp van rekenmodellen; gemeten concentraties zijn niet direct bruikbaar voor voorspellingen.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) controleert jaarlijks de resultaten van de berekende en de gemeten concentraties. In het rapport 'Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland - Rapportage 2014' wordt de uitkomst van deze vergelijking toegelicht. Het RIVM concludeert dat gemiddeld over alle meetlocaties in Nederland de berekende concentraties goed overeenkomen met de gemeten concentraties. In de regio Amsterdam waren de berekende NO₂-concentraties meestal hoger dan de gemeten concentraties. Op basis van deze conclusie leiden meetresultaten niet tot andere conclusies (inzake het overschrijden van grenswaarden) dan de conclusies die zijn getrokken aan de hand van de berekende concentraties.

- h. *Uitgaande van de huidige geluidkaart van de gemeente Amsterdam zal het project leiden tot een overschrijding van de norm. Dat is een andere uitkomst dan de modelmatige berekening.*

Reactie

Het akoestisch onderzoek en de geadviseerde maatregelen zijn gericht op het beperken van de geluidsbelasting tot de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Als bij een woonark op basis van het bestaande geluidsproductieplafond de geluidsbelasting bijvoorbeeld 64 dB bedraagt dan moet met toepassing van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting in de toekomstige situatie beperkt blijven tot 64 dB. Als de geluidsbelasting op basis van het bestaande geluidsproductieplafond bijvoorbeeld 70 dB bedraagt dan moet met toepassing van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting in de toekomstige situatie beperkt blijven tot 70 dB. De geluidsbelasting op basis van het bestaande geluidsproductieplafond bepaalt dus de geluidsbelasting die in de toekomstige situatie is toegestaan en niet de geluidkaart van de gemeente Amsterdam.

Na toepassing van de geadviseerde maatregelen blijft de geluidsbelasting bij de woonarken onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Door het toepassen van de bronmaatregel tweelaags ZOAB (ter hoogte van de woonarken ligt nu het minder stille enkellaags ZOAB) en het plaatsen van de geadviseerde schermen blijft de geluidsbelasting bij de woonarken onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan.

- i. *12 jaar leven in een verbouwing en uiteindelijk wonen in een omgeving met meer verkeer, meer geluidsoverlast en meer luchtvervuiling heeft impact op het woon- en leefgenot. Ook het eventueel verhuizen heeft een grote impact als gevolg van de waardedaling van de woning.*

Reactie

De zorg voor het beperken van de hinder wordt gedeeld. Zie voor een toelichting de bouwfase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording. Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.32 Zienswijze T57

- a. *De geluidschermen t.p.v. de Schninkel zouden 4 meter hoog moeten zijn in plaats van 2 meter, niet transparant, wel fijnstof- en geluidabsorberend.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen en de geluidsschermen van twee meter zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan. Als aanvulling hierop wordt bovendien opgemerkt dat hogere schermen niet per definitie gunstig zijn voor de luchtkwaliteit. De keuze voor een transparant scherm in de zijberm is vanuit landschappelijk oogpunt gemaakt.

- b. *Overlast van vrachtverkeer op het IJsbaanpad moet voorkomen worden.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- c. *Doordat er geen dubbellaags ZOAB op de Schinkelbruggen komt zal er in de toekomst nog meer geluidoverlast en fijnstof zijn.*

Reactie

Op de beweegbare bruggen is het toepassen van dubbellaags ZOAB vanwege het gewicht niet mogelijk. Indien een dergelijk zwaar wegdektype wordt toegepast kunnen de bruggen niet meer open. Op de vaste bruggen is tweelaags ZOAB wel technisch haalbaar en daar wordt het toegepast.

In het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit (2006-2009) zijn diverse metingen uitgevoerd om het effect te bepalen van verschillende maatregelen waaronder het effect van het reinigen van wegdekken op de concentraties fijnstof in de buitenlucht. Daarbij is met de nodige voorzichtigheid – geconcludeerd dat de

hoeveelheid fijnstof langs het meettraject met (nieuw) ZOAB lager is dan bij het meettraject met (oud) DAB. Of dit positieve effect van (nieuw) ZOAB zich blijft voordoen bij veroudering van de ZOAB is niet onderzocht. In ieder geval is gebleken dat het effect onvoldoende relevant is om daarmee rekening te houden bij het voorspellen van de luchtkwaliteit bij nieuwe projecten. Daarenboven moet worden opgemerkt dat de fijnstof concentraties nabij het project Zuidasdok dermate laag zijn, dat er geen noodzaak is voor het treffen van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

- d. *De voegovergangen van de Schinkelbruggen moeten geluidsarm worden.*

Reactie

Geluidsarme voegovergangen worden toegepast tussen vaste brugdelen. Voor beweegbare brugdelen is deze techniek niet beschikbaar.

- e. *Ik wil schadevergoeding in verband met waardevermindering van mijn woonark, afname woongenot, geluidsoverlast die jaren gaat duren, minder bomen in de omgeving en de jarenlange bouwoverlast. Mijn woonark ligt straks 50 meter van de snelweg, dus eigenlijk direct aan de snelweg.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.33 Zienswijze T60, Zienswijze T62, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *Wij hebben grote twijfel of er met betrekking tot geluid een goed gemeten uitgangspunt is gebruikt. In 2012 is al een toename van geluid ontstaan door toevoeging van spitstroken. Het kleine geluidsschermpje heeft amper bijgedragen aan een afname van de geluidsoverlast. Uitgangspunt 2012 is dus vertekend.*

Reactie

Het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek behorende bij het tracébesluit is de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Het bestaande geluidsproductieplafond is wettelijk vastgelegd en bepaald op basis van het zogeheten geluidsregister. Het vertrekpunt blijft dus in alle gevallen de geluidsbelasting die op grond van het geluidsproductieplafond is toegestaan. Met behulp van rekenmodellen is vervolgens onderzocht of in de toekomstige situatie de geluidsbelasting onder de waarden blijft die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond zijn toegestaan. Als er sprake is van een overschrijding is onderzoek gedaan naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Met toepassing van de in het Tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen blijft de geluidsbelasting bij de woonschepen onder de geluidsbelasting die op grond van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan.

- b. *Wij vinden dat net als langs de rest van de ringweg A10 vanuit gelijke behandeling bij ons ook de geluidsoverlast verder terug moet worden gebracht.*

Reactie

Uitgangspunt (volgens uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Dit uitgangspunt wordt niet alleen bij het project Zuidasdok gehanteerd maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- e. *Enige jaren geleden is een nieuw beweegbaar brugdeel geplaatst op de rijbanen aan de noordzijde van de brug over de sluis. Om technische redenen kon dit niet geluidsisolerend. Het beweegbare brugdeel dreunt vaak zwaar met een lage frequentie. Vooral bij vrachtverkeer. De dilatatievoegen zijn al vele malen vervangen maar worden door kleine verzakkingen steeds weer ongelijk. Oplossingen als Zoab blijken nu al niet technisch niet mogelijk op de bruggen over de Schinkel. Alle mooie beloften over bijzonder dubbel zoab zullen dus niet op de bestaande brugdelen van toepassing zijn. Dit heeft Rijkswaterstaat in het verleden herhaalde malen aangegeven. Alle aannames die geluidsbelasting omlaag zullen brengen door dubbel Zoab zijn dus fout. Het is ter plaatse eenvoudigweg niet mogelijk. De nieuwe brug moet op zijn minst technisch wel berekend zijn op het aanbrengen van dubbel Zoab. Alleen een extra hoog scherm is dan afdoende om de extra geluidsbelasting tegen te gaan. Ook de bestaande brugdelen zullen geluidssarm gemaakt moeten worden als het verkeer op die brugdelen, volgens de prognoses uit het rapport, verder zal toenemen.*

Reactie

Zie onderdeel b van de beantwoording. Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- c. *Er wordt in de aannames uitgegaan van een sterk afschermend effect van het geluid doordat de woonboten een onderlinge afscherming zouden veroorzaken. Alle onderzoeken over akoestiek en voortplanting van geluid wijzen uit dat afscherming alleen werkt als er geen gaten in een wand zitten. De ruimtes tussen de woonboten zijn minimaal 2 meter vanwege brandveiligheid. Hierdoor kan van afscherming eenvoudigweg geen sprake zijn.*

Reactie

Bij de berekeningen voor het akoestische onderzoek voor het (ontwerp)tracébesluit is geen rekening gehouden met de afscherming van de woonboot zelf of andere woonboten.

- d. *Om geluidsisolatie te bevorderen wordt gesproken over het extra isoleren van woonboten. Dit zal voor veel woonboten niet mogelijk zijn in verband met een te hoog gewicht ten opzichte van het huidige drijfvermogen.*

Reactie

Voor woonboten gelden geen grenswaarden voor het binnenniveau. In artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer zijn de geluidsgevoelige ruimten van geluidsgevoelige objecten aangewezen. In dit artikel is geen geluidsgevoelige ruimte van een ligplaats voor een woonschip aangewezen. Alleen de geluidsbelasting op de grens van de ligplaats wordt wettelijk beschermd.

- e. *Bij de geluidsberekeningen is uitgegaan van een strook van 3 rijbanen voor bestemmingsverkeer waar 80 km/u wordt gereden. Op basis van politiek en publieke opinie is al vaker (op de A10 en bijvoorbeeld bij Eindhoven en Utrecht) de maximum snelheid op parallelbanen verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. Kortom, de aannames voor de geluidsbelasting zijn zeer discutabel. Om die reden moet er dus van uit gegaan worden dat de snelheid 100 km/u is om de toekomstige geluidsoverlast goed in kaart te kunnen brengen.*

Reactie

Uitgangspunt voor het akoestische onderzoek zijn de wettelijke rijsnelheden of lager indien duidelijk is dat er niet sneller kan worden gereden (bijvoorbeeld krappe verbindingsbogen). De wettelijke snelheid voor de parallelbanen bedraagt 80 km per uur en is daarom uitgangspunt voor het onderzoek.

- f. *De doorvaart in verband met vervanging/onderhoud onder de nieuwe bruggen van woonschepen (van 25 meter lang plus sleepboot) die in de kom liggen zal onmogelijk worden. Bovendien zal de doorgang, ook al is die uitgediept, snel verzanden omdat er veel professionele en dus grote scheepvaart de sluis en bruggen in en uitvaren. Een diepte van 2,5 m is veel te ondiep. Dit moet minimaal 3,5 m zijn. Er zijn al woonarken met een diepgang van 2,5 m. Ook de hoogte van 5,5 m is onvoldoende. De norm voor woonboten is 5,5 m hoog. Ook is het noodzakelijk dat hulpdiensten, mn blusboten, de doorvaart kunnen gebruiken. Een veel beter alternatief is om toch de brede doorvaart, die nu al wordt gebruikt, toegankelijk te maken. Dit kan door het kleine ronde schiereilandje, ter hoogte van de sluisdeur, tot de helft in te korten. De*

sluisdeur kan dan nog normaal functioneren.

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. Er worden bovendien enkele jachthavenplaatsen verplaatst zodat er ruimte komt om de bocht te maken. In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en –hoogte opgenomen. In de Keur is hiernaast aangegeven aan welke eisen dient te worden voldaan. Deze eisen zijn vooral gericht op waterprofielen en doorstroombreedte van de verschillende watergangen. De aannemer dient te voldoen aan de eisen van de Keur en de watergangen weer in oorspronkelijke staat terugbrengen. Uit ervaringen van de Brandweer blijkt dat bij een brand van een woonboot deze met een brandweerauto vanaf de wal wordt geblust.

Voor de doorvaartopening van de bruggen in de A10 Zuid aan de zijde van de Jachthavenweg wordt uitgegaan van woonboten met een lengte tot 25 meter, een breedte tot 9 meter en een diepgang tot 2,5 meter, waarbij een ruimte onder brug open moet worden gehouden van ten minste 5,5 meter boven het waterpeil van NAP -0,59 meter. Deze hoogtebepaling sluit aan bij de voorschriften hierover in het bestemmingsplan Groengebied Schinkel.

- g. Hogere geluidsschermen zullen ook bijdragen aan een grotere veiligheid. Onlangs vielen bij een botsing op de snelweg grote brokstukken op een woonark. Dat heeft levensgevaarlijke situaties opgeleverd. Doordat de rijbanen veel dichterbij de woonarken komen wordt het risico bij ongelukken substantieel groter.*

Reactie

Bij het verbrede talud is een afschermingsvoorziening voorgeschreven en langs de vluchtstrook wordt een geleiderail geplaatst om het risico te reduceren dat voertuigen van het viaduct of de weg kunnen raken.

- h. Door het verdwijnen van het talud langs de rijbanen verdwijnt ook de beplanting die een absorberend effect heeft op de geluidsoverlast, zeker in de zomer. Wij pleiten daarom voor een talud met beplanting op alle plaatsen waar dit maar enigszins mogelijk is. Met name bij het laatste deel vlak voor de brug moet dit mogelijk gemaakt worden. Een begroeide damwand is hier geenszins effectief. Het verdient grote voorkeur om het talud helemaal langs het Frans Otten Stadion te laten lopen. Een talud met beplanting heeft ook een groot esthetisch belang. Een begroeid talud is veel attractiever dan een damwand, zelfs als daar begroeiing op staat. Ons voorstel is om het talud ook over de bestaande sloot langs het Frans Ottenstadion te laten lopen. Dit is eenvoudig te realiseren met een duiker als de waterafvoer in het geding zou komen. De begrenzing is eenvoudig met een hek te realiseren. Bovendien is het terrein aan de voorkant vrij toegankelijk. De sloot is naar onze mening niet nodig. Deze was er tot 10 jaar geleden ook niet.*

Reactie

Bij het Frans Ottenstadion is in het tracébesluit voorzien in een begroeide damwand. Deze damwand kan niet worden omgezet in een talud omdat achter de damwand de bestaande watergang wordt verbreed. De sloot is nodig in het kader van de

watercompensatie. De betreffende duiker zou een grote afstand (meer dan vijftien meter) moeten afleggen. Een dergelijk lange afstand is nadelig voor de waterkwaliteit en wordt in principe niet toegestaan door Waternet.

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'.

Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- i. *Tijdens de bouwfase geen aanvoer van zand/grond en bouwmaterialen over de Jachthavenweg, Noordzijde, waar de woonboten liggen.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- j. *Wij vragen nadeelcompensatie vanwege overlast gedurende de bouw. Uitvoering van de plannen zal leiden tot aanzienlijke waardevermindering van de woonarken en substantiële vermindering van het woongenot in ons woonbotendorp. Wij vragen dan ook een tegemoetkoming in verband met de forse planschade.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.34 Zienswijze T69, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *Wij willen een geluidsschermbreedte van minimaal 4 meter. De onderbouw van een scherm van maar 2 meter is ondeugdelijk.*

Reactie

Uitgangspunt (volgens uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- b. *Er moet ook in de bocht (A-10Zuid, A-10 West) en voorbij de bocht van de A-10 West een geluidsschermbreedte aangebracht, dat aansluit op de bestaande geluidsschermen.*

Reactie

Met de in het tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen wordt de geluidsbelasting beperkt tot de toegestane waarde. Er worden daarom geen verdere maatregelen getroffen ter hoogte van de bocht van de A10 Zuid met de A10 West.

- c. *De onderzijde van de bruggen dienen geïsoleerd te worden, de naden moeten geluidsarm worden aangelegd. De schermen moeten aansluiten op het wegdek (geen kieren waardoor al het geluid kan ontsnappen).*

Reactie

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Er moeten maatregelen getroffen worden om de luchtkwaliteit in onze leefomgeving op acceptabel niveau te krijgen*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Met betrekking tot het treffen van maatregelen wordt ook verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma waarin maatregelen zijn opgenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn ook niet-projectspecifieke maatregelen opgenomen op basis van autonoom beleid dat is gericht op verbetering van luchtkwaliteit.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- e. *Er dient een meetpunt voor luchtkwaliteit aangelegd te worden (waarbij i.i.g. fijnstof en de soorten fijn stof, de gezondheidseffecten ervan en stikstofdioxide gemeten worden).*

Reactie

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) controleert jaarlijks de resultaten van de berekende en de gemeten concentraties. In het rapport 'Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland - Rapportage 2014' wordt de uitkomst van deze vergelijking toegelicht. Het RIVM concludeert dat gemiddeld over alle meetlocaties in Nederland de berekende concentraties goed overeenkomen met de gemeten concentraties. In de regio Amsterdam waren de berekende NO₂-concentraties meestal hoger dan de gemeten concentraties. Op basis van deze conclusie leiden meetresultaten niet tot andere conclusies (inzake het overschrijden van grenswaarden) dan de conclusies die zijn getrokken aan de hand van de berekende concentraties.

- f. *Zandboten die tijdens de bouwphase zand aanvoeren dienen een schone motor te hebben en geen golf/zuigoverlast te geven.*

Reactie

Het beperken van hinder tijdens de bouwphase verdient aandacht. Zie voor een reactie aangaande de beperking van bouw hinder paragraaf 2.4 over de bouwphase van deze Nota van Beantwoording.

g. *Al het gekapte groen dient te worden gecompenseerd.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

h. *Wij willen een schadevergoeding voor de waardevermindering en een compensatie voor de afname van ons woongenot.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.35 Zienswijze T71

Politiek draagvlak en nut en noodzaak voor het project ontbreken. Brahim Abid van de PvdA stelt dat de argumenten ten faveure van het dokmodel deels zijn achterhaald, in de media wordt geschreven dat Amsterdam de extra capaciteit aan snelweg in de toekomst niet nodig heeft en dat het project meer gaat kosten en langer gaat duren dan nu wordt voorgesteld. Duco Stadig stelde eerder al dat de aanleg van een zesde baan niet nodig is en stelt als tussen oplossing voor alleen een zuidelijke tunnel aan te leggen.

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zuidas is het internationale zakencentrum van Nederland. Het gebied ligt dicht bij Schiphol en het centrum van Amsterdam en kent al langer een sterke economische en stedelijke ontwikkeling. Verschillende verkeers- en vervoersstromen komen hier samen, maar het wordt steeds lastiger om die allemaal op te vangen. Zo blijft het autoverkeer groeien, terwijl de capaciteit van de A10 Zuid nu al ten volle wordt benut. Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer, waardoor station Amsterdam Zuid erg druk is en de verdere groei niet aankan. Zuidas is ook een

woongebied waar de komende jaren duizenden nieuwe woningen worden bijgebouwd. De ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu rond deze drukke verkeersader brengt knelpunten met zich mee. Het project Zuidasdok geeft hieraan de gewenste ruimte. Maar die oplossing is ook complex. Het vraagt om een zorgvuldige aanpak, waarbij het een met het ander moet worden gecombineerd. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.36 Zienswijze T80

- a. *Een groot onderzoek van het kennisinstituut CROW-KpVV heeft aangetoond dat we in Nederland steeds zieker worden van verkeersgeluiden en meer mensen dan nu zullen hier de komende jaren zelfs aan overlijden. In 2020 zal de schade aan mensen door geluidhinder ongeveer even groot zijn als de schade door verkeersongevallen. Het huidige scherm van 2 meter heeft geen enkel effect, de toegezegde 4 meter bij de uitbreiding zal niet toereikend zijn.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- b. *De uitstoot van fijnstof zal toenemen en die is nu al te hoog in ons gebied. Onderzoek heeft uitgewezen dat blootstelling aan fijnstof de levensverwachting met gemiddeld 9 maanden verlaagt en een toename in respiratoire aandoeningen zal vergroten. Wij moeten nu al wekelijks de kozijnen van onze ramen die openstaan schoonmaken omdat er zwarte roet op zit. Laat staan met de uitbreiding van het wegennet.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- c. *De kap van de bomen wordt niet genoemd in het plan laat staan voor gecompenseerd. Destijds is ons gebied aangemerkt als groenstrook. Van deze belofte blijft weinig over met de beoogde uitbreiding van het wegennet en een extra brug die een heleboel groen in de omgeving zal doen verdwijnen.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'. Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- d. *De leefomgeving van verschillende soorten vogels (o.a. van de zeer zeldzame ijsvogel) zal verdwijnen. Bovendien is de uitbreiding een overtreding van bestaande verbodsbepalingen op de flora en faunareglementen.*

Reactie

De nieuwe taluds en verticale grondkeringen worden voorzien van een nieuwe groene beplanting. Alle in het wild levende vogels zijn beschermd op grond van de Flora- en faunawet. Van negatieve effecten tijdens de broedperiode is geen sprake omdat bomen buiten de broedperiode worden gekapt. Jaarrond beschermde nestlocaties zijn op betreffende locatie niet aangetroffen.

- e. *Het aanzicht van de sport Zuid-as zal ernstige schade leiden.*

Reactie

Voor de wijze waarop invulling wordt gegeven aan een zorgvuldige inpassing van het project Zuidasdok wordt verwezen naar het Landschapsplan Zuidasdok.

- f. *De verbinding Amsterdamse Bos en Vondelpark als groenstrook zal hiermee ernstig worden beschadigd.*

Reactie

Er is slechts een beperkte (ecologische) verbinding tussen het Amsterdamse Bos en het Vondelpark aanwezig omdat de Zuidwestpunt van het Vondelpark geheel wordt omsloten door woonbebouwing. De inpassing van de nieuwe bruggen over de Schinkel wordt redelijk overeenkomstig de bestaande situatie uitgevoerd waardoor het karakter van de noord-zuidverbinding niet essentieel wijzigt.

- g. *Materiaal aan-afvoer zorgt vanwege overlast werkverkeer jarenlang voor een onleefbare situatie. Bovendien is er geen ontsluitingsweg/vluchtroute. Slechts één kant op die in het weekend door evenementen vaak versperd zijn, laat staan als er in het weekend doorgewerkt moet worden. De veiligheid van de bewoners kan dan niet meer worden gegarandeerd.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- h. *De toekomst wijst uit dat steeds meer mensen zullen gaan flexwerken en thuis gaan werken. Een uitbreiding van het wegennet anticipeert niet op de toekomst.*

Reactie

Bij het uitvoeren van de verkeersonderzoeken is rekening gehouden met verschillende ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie. Zie voor meer informatie over het verkeersonderzoek paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.37 Zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81) en Zienswijze T111

- a. *De A10 is een zeer belangrijke factor in ons woongenot. Nergens in het plangebied wonen zo veel mensen zo dicht op de A10 hier. In uw plannen is bijzonder weinig aandacht voor dit gebied en de desastreuze gevolgen voor onze leefomgeving.*

Reactie

Het gebied rondom de Schinkel en de woonboten zijn betrokken in de verschillende onderzoeken en de effectbeoordelingen waaronder bijvoorbeeld het geluidsonderzoek.

- b. *Het is een miljardenoperatie die grotendeels overbodig en onnodig is. Zowel voor wat betreft het verkeer op de rijksweg als voor wat betreft de capaciteit van de OVT.*

Reactie

Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad in de toekomst te verbeteren. Verschillende verkeers- en vervoersstromen komen hier samen, maar het wordt steeds lastiger om die allemaal op te vangen. Zuidas is ook een woongebied waar de komende jaren

duizenden nieuwe woningen worden bijgebouwd. De ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu rond deze drukke verkeersader brengt knelpunten met zich mee. Het project Zuidasdok geeft hieraan de gewenste ruimte. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *De gebruikte software (Geomilieu) is niet zonder meer geschikt om de transmissiepaden onder objecten (bruggen) door te rekenen. In de rapporten is geen aanwijzing gevonden dat de bruggen over de Schinkel apart worden behandeld anders dan dat de wegdekverharding hier het referentiewegdek betreft. In de nieuwe situatie wordt daardoor de geluidbelasting op de ligplaatsen te laag berekend. Naar verwachting zijn meer maatregelen nodig om de aangegeven uitgangssituatie niet te verslechteren. M.a.w. u gaat er vanuit in de berekeningen dat geluid zich niet kan verplaatsen onder de bruggen. Niets is minder waar: geluid verplaatst zich wel onder de bruggen, uw aanname is onjuist. Er wordt geen geluidemissie van de bruggen zelf meegenomen. Dit is op zich verheugend, de brug zelf zal dus geen geluid produceren of versterken. Deze aanname zal bij de aanbesteding wel als eis meegenomen moeten worden, omdat een standaard stalen brug relevant geluid afstraalt via de onderzijde.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken. Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Als beoordelingshoogte voor de ligplaatsen wordt 1,5 m boven lokaal maaiveld gehanteerd. Uit de figuren is te zien, dat het bekend is, dat de meeste woonboten uit twee lagen bestaan, in het bestemmingsplan wordt een bouwhoogte van max 5,5*

meter boven de waterlijn toegestaan. De beoordelingshoogte dient derhalve tenminste 4,5 m te bedragen. Door de keuze van een beoordelingshoogte van 1,5 m en het als objecten in de berekening meenemen van de boten (sterke onderlinge afscherming) wordt een onjuist en veel te rooskleurig beeld gegeven van de feitelijke geluidbelasting van de boten. Het feit dat (overigens volgens voorschrift) met slechts één reflectie per overdrachtspad wordt gerekend versterkt dit effect nog.

Reactie

Conform art 5.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de beoordelingshoogte voor een ligplaats voor woonschepen één meter boven lokaal maaiveld grenzend aan de ligplaats. De beoordelingsposities in het akoestisch onderzoek zijn hierop gebaseerd. Omdat vanuit de wet de ligplaats wordt beschermd en niet het object zelf wordt bij de berekeningen voor het akoestische onderzoek voor het Tracébesluit geen rekening gehouden met de afscherming van de woonboot zelf of andere woonboten. Dit is te beschouwen als een worst-case aanpak.

- e. *De rapporten geven geen inzicht in de bijdrage van individuele rijlijnen. Daardoor is het niet mogelijk om te beoordelen of er wellicht met relatief beperkte aanpassingen (verhogen van schermen/aanvullende schermen) nog relevante milieuwinst te boeken is. Het zou jammer zijn als een dergelijke kans zou worden gemist. Omdat voor de ligplaatsen nog nooit een optimalisatie van maatregelen heeft plaatsgevonden is het niet denkbeeldig dat hier nog het een en ander te bereiken is.*

Reactie

De geluidsbelasting ter plaatse van de woonboten is de optelsom van de bijdrage van vele deelbronnen. In het onderzoek en de bepaling van geluidsmaatregelen is hiermee rekenig gehouden. Gezien de zeer omvangrijke hoeveelheid aan rekenresultaten is het niet haalbaar om deze per afzonderlijke bronbijdrage te presenteren.

- f. *In de plannen is voorzien in een geluidsscherf van 2 m hoogte op de nieuw aan te leggen parallelrijbaan. Op de hoofdrijbaan is voorzien in een scherm van 4 m hoog. Waarom deze twee niet omgedraaid? Wij hebben immers veel meer baat bij een schermhoogte van 4 m langs de weg die het dichtst bij ons komt te liggen, de toekomstige parallelrijbaan. Of nog beter: Langs elke rijbaan een scherm van 4 meter.*

Reactie

Een belangrijk aspect voor het project is het zoveel mogelijk voorkomen/beperken van visuele barrières. Er wordt daarom uitgegaan van een oplossing met hogere middenbermschermen (die de drukst bereden rijbanen afschermen) aangevuld met lagere zijbermschermen voor de parallelrijbanen met lagere geluidsemissie. Het doel van de maatregelen is het reduceren van de geluidsbelasting tot de toetswaarde. Ter plaatse van de woonboten in de Schinkel wordt na toepassing van de maatregelen volgens het tracébesluit hieraan voldaan.

- g. *Onbegrijpelijk dat het scherm op de hoofdrijbaan stopt voor de Schinkelbrug, precies daar waar ons woonbotendorp begint en dat het scherm op de nieuw aan te leggen parallelrijbaan stopt aan het einde van de Schinkelbrug, terwijl deze nieuwe rijbaan zich pas honderden meters verder samenvoegt met de A10 West. Te meer daar de wind in Nederland vooral uit het zuidwestelijke/westelijke richting waait. Dus uit de richting waar het voorgestelde scherm nu ophoudt.*

Reactie

De geluidsschermen zijn zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied Zuidasdok (zoveel mogelijk) wordt beperkt tot de geluidsbelasting die nu op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Omdat met het nu in het tracébesluit opgenomen schermenpakket de geluidsbelasting bij de woonboten reeds wordt gereduceerd tot de toetswaarde is het scherm niet verder in westelijke richting doorgetrokken. Bij knooppunt De Nieuwe Meer is in de huidige situatie deels nog het minder stille fijn asfalt en ZOAB aanwezig. Door het toepassen van het stillere tweelaags ZOAB wordt de bijdrage aan de geluidsbelasting vanuit oostelijke richting gecompenseerd en is een scherm hier niet nodig om te voldoen aan de toetswaarde.

- h. *Wij woonbootbewoners willen geen transparant scherm op de brug. Dit leidt namelijk bij de omwonenden tot visuele hinder als gevolg van voorbijflitsende koplampen. Wij willen een geluid- en fijnstof absorberend scherm van minimaal 4 m hoog.*

Reactie

De keuze voor een transparant scherm in de zijberm is vanuit landschappelijk oogpunt. Door het gebruik van transparante schermen is er vanaf de A10 Zuid zicht op de stad.

- i. *Wij nemen aan dat toekomstige schermen in tegenstelling tot het huidige scherm naadloos aansluiten op de brugconstructie en de rijbaan.*

Reactie

Aangezien het toekomstige scherm gerealiseerd zal worden op een nieuw te bouwen beweegbare brug, kan dit scherm in tegenstelling tot het huidige scherm, met de nieuwste technieken worden geconstrueerd, waarbij het streven is om scherm en brug zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten.

- j. *Op de parallelrijbaan komt een maximum snelheid van 80 km per uur. Wij gaan er vanuit dat er voldoende maatregelen worden getroffen om de maximum snelheid te controleren en handhaven. Ook gaan wij er vanuit dat deze maximum snelheid niet door een ander gekleurd kabinet na een aantal jaren weer overboord wordt gegooid.*

Reactie

Uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek zijn de wettelijke rijsnelheden of lager indien duidelijk is dat er niet sneller kan worden gereden (bijvoorbeeld krappe verbindingsbogen). De wettelijke snelheid voor de parallelbanen bedraagt 80 km per uur en is daarom uitgangspunt voor het onderzoek.

- k. *Waarom wordt er op de Schinkelbruggen geen dubbellaags ZOAB voorzien?*

Reactie

Op de beweegbare brugdelen is het toepassen van dubbellaags ZOAB vanwege het gewicht niet mogelijk. Indien een dergelijk zwaar wegdektype wordt toegepast kunnen de bruggen niet meer open. Op de vaste bruggen is tweelaags ZOAB wel technisch haalbaar en daar wordt het toegepast.

- l. *Waarom geen dubbellaags ZOAB op het nieuw aan te leggen kunstwerk dat vanaf de A10 aansluiting gaat geven op de A4? Juist dit kunstwerk zal vanwege de hoge ligging veel geluidsoverlast veroorzaken en bovendien zal dit geluid ver dragen.*

Reactie

Het is niet duidelijk welk kunstwerk dit exact betreft. Alle nieuwe kunstwerken (met uitzondering van de beweegbare brugdelen) worden voorzien van tweelaags ZOAB.

- m. *Wij gaan er vanuit dat ook de voegovergangen van de Schinkelbruggen, zowel op de vaste als tussen de vaste en beweegbare gedeelten van de bruggen, geluidsarm zullen zijn.*

Reactie

Geluidsarme voegovergangen worden toegepast tussen vaste brugdelen. Voor beweegbare brugdelen is deze techniek vooralsnog niet beschikbaar.

- n. *Hoe gaat u monitoren of het geluid als gevolg van de maatregelen de facto minder wordt?*

Reactie

De geluidsproductieplafonds worden gebaseerd op de geluidsmaatregelen die worden opgenomen in het tracébesluit. De wegbeheerder (Rijkswaterstaat) moet jaarlijks monitoren of geluidsproductieplafonds in het voorgaande jaar niet zijn overschreden en dit rapporteren aan de minister. Bij (dreigende) overschrijding moet de beheerder onderzoek naar maatregelen starten om deze overschrijding weg te nemen.

- o. *Met betrekking tot luchtkwaliteit constateren wij dat de plannen gebaseerd zijn op globale waarden, waardoor het niet mogelijk is de precieze effecten te vertalen naar ons woonbotendorp. Met de gegevens uit de stukken zijn de berekeningen die zijn gemaakt met betrekking tot fijnstof (pm10 en pm2,5) en stikstofdioxide tenminste niet reproduceerbaar.*
De gebruikte invoergegevens (in het bijzonder verkeersintensiteiten) waar de grafisch gepresenteerde verschilconcentraties op zijn gebaseerd zijn niet 1 op 1 terug te vinden. In de rapportage luchtkwaliteit wordt, voor wat de verkeersintensiteiten betreft, verwezen naar de rapportage wegverkeer (PP 05-Rp-19). Er wordt niet verwezen naar een specifieke paragraaf, tabel of bijlagen. De gegevens in de bijlagen komen, voor zowel de autonome situatie als het basisalternatief niet exact overeen met wat in de rapportages zelf is vermeld. De berekeningen zijn te globaal om iets te

kunnen zeggen over de effecten op zeer korte afstand van de A10. In tabel 4.1 van de rapportage wegverkeer staat "Nieuwe Meer – S109". Dit kan niet juist zijn en is gelezen als "Nieuwe Meer – S108". In bijlage 3.2 (tabel B3.2b; verrijkte verkeersgegevens prognosejaar (2030), referentiesituatie) zijn deze verkeersgegevens meer in detail weergegeven. Het weggedeelte in het aandachtsgebied betreft de wegvakken D1 en D2 (zie bijlage 3.1 en afbeelding 6.1 op pagina 48 van de verkeersrapportage). Volgens deze bijlage hebben de wegvakken D1 en D2 een etmaalintensiteit van 263.792, wat wel in de buurt, maar niet exact overeenkomt met de in tabel 4.1 vermelde intensiteit van 278.000 (verschil van 5,1% is niet verklaard). Tabel B3.2c (bijlage 3.2) geeft de verkeerscijfers voor de "projectsituatie baseline" (wat "baseline" inhoudt is niet vermeld). Volgens deze bijlage is de totale etmaalintensiteit 319.784, wederom in de buurt, maar niet gelijk aan wat de rapportage vermeld (verschil 5,7%).

We moeten constateren dat de berekeningen tenminste zeer onvoldoende zorgvuldig zijn gemaakt en dat op basis van deze berekeningen niet de conclusie kan worden getrokken dat de concentratie fijnstof in onze omgeving niet onverantwoord toeneemt.

Reactie

De verkeersgegevens die zijn gebruikt voor het bepalen van de luchtkwaliteitseffecten zijn beschreven in de Integrale rapportage wegverkeer. Op basis van deze verkeersgegevens en andere verkeerskundige en geometrische factoren zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. De in het voorliggende onderzoek gebruikte rekenmethodes geven een voldoende nauwkeurig beeld in de effecten van het plan op de luchtkwaliteit. De gebruikte rekenparameters zijn eveneens vastgesteld volgens de geldende "Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007".

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- p. *Om de luchtkwaliteit zo veel mogelijk te beschermen, wensen wij geluidschermen te plaatsen die zowel geluid als fijn- en stikstof absorberen.*

Reactie

(Geluids)schermen hebben niet per definitie een gunstig effect voor de luchtkwaliteit. De schermen zijn zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele

projectgebied (zoveel mogelijk) wordt beperkt tot de geluidsbelasting die nu op basis van het geluidsproductieplafond is toegestaan. Zie verder de beantwoording onder n.

- q. *De bouwfase zal voor flink wat overlast zorgen. Wij verzoeken u dringend de aanvoer van zand/grond en bouwmaterialen niet te laten plaatsvinden via de Jachthavenweg noordzijde.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- r. *Uitvoering van de plannen zal leiden tot aanzienlijke waardevermindering van een flink aantal boten in ons woonbotendorp. De weg komt ca. 30 meter dichterbij te liggen. Geluid neemt toe, luchtkwaliteit neemt af, bomen worden gekapt, onze horizon vervuult en het licht wordt minder. Naast waardevermindering van onze boten krijgen wij te maken met een forse afname van ons woongenot. De bewoners willen voor zowel de waardevermindering als ook de jarenlange overlast gecompenseerd worden.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- s. *Wij willen bepleiten de kap van bomen zoveel mogelijk beperken en - indien dat niet mogelijk is - zoveel mogelijk nieuwe bomen terug te planten. Zo zou aan het einde van de Jachthavenweg een nieuw begroeid talud met bomen kunnen worden gecreëerd in plaats van een begroeide steile grondkering.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt

ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'.

Bij het Frans Ottenstadion is in het tracébesluit voorzien in een begroeide damwand. Deze damwand kan niet worden omgezet in een talud omdat achter de damwand de bestaande watergang wordt verbreed. De sloot is nodig in het kader van de watercompensatie. De betreffende duiker zou een grote afstand (meer dan vijftien meter) moeten afleggen. Een dergelijk lange afstand is nadelig voor de waterkwaliteit en wordt in principe niet toegestaan door Waternet.

Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- t. *Voor zover wij kunnen overzien, gaat de nieuw te plaatsen parallel-Schinkelbrug de doorgang van boten naar en van de kom van de Nieuwe Meer, waar 50 van onze woonboten liggen, flink belemmeren. Kunt u ons de garantie geven dat dit niet het geval zal zijn?*

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. Er worden bovendien enkele jachthavenplaatsen verplaatst zodat er ruimte komt om de bocht te maken. In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en -hoogte opgenomen.

- u. *De te verplaatsen doorgang van boten naar de oostzijde zal met zich meebrengen dat er vermoedelijk jaarlijks gebaggerd zal moeten worden vanwege het schuin in het water aflopende talud en de snelle aangroei van slib in en naar de kom van ons woonbotendorp toe. U houdt daarbij rekening met de volgende maximale bootmaten: 5,5 m hoog, 2,5 m diep en 25 m lang. Om te beginnen liggen hier een paar boten die dieper steken. Ten tweede is 5,5 m hoogte de belaste maat. Zonder ballast is een boot hoger. Heeft u hiermee rekening gehouden in uw plannen? M.a.w. is het vrijhouden van de doorgang ook na de realisatie en ingebruikname van de nieuwe brug gewaarborgd? Voor uw informatie hebben we nog even de hoogste, langste en breedste boten opgenomen. De hoogste boot is 6,4 meter. De breedste woonark is 8 meter en de langste ark is 25 meter.*

Reactie

In de Keur van Rijnland is aangegeven aan welke eisen dient te worden voldaan. Deze eisen zijn vooral gericht op waterprofielen en doorstroombreedte van de verschillende watergangen. Aan eisen op grond van de Keur van Rijnland zal worden voldaan.

Voor de doorvaartopening van de bruggen in de A10 Zuid aan de zijde van de Jachthavenweg wordt uitgegaan van woonboten met een lengte tot 25 meter, een breedte tot 9 meter en een diepgang tot 2,5 meter, waarbij een ruimte onder brug open moet worden gehouden van ten minste 5,5 meter boven het waterpeil van NAP -0,59 meter. Deze hoogtebepaling sluit aan bij de voorschriften hierover in het bestemmingsplan Groengebied Schinkel.

3.5.38 Zienswijze T85

- a. *Het nieuwe tracé komt zo dicht aan de gevel van mijn woonschip dat hierdoor een onleefbare situatie ontstaat. Geluidsoverlast zal verder toenemen. Licht inval aanzienlijk verminderen. Het algemene woongenot zal sterk verminderen. Mede als gevolg van het feit dat het tracé richting mijn gevel opschuift, zullen ook de speakers van het PA-systeem van de Nieuw Meersluis opschuiven en straks op nog geen 10 mtr. van mijn slaapkamer zitten. Het bedienend personeel geeft hier tijdens de nachtelijke uren aanwijzingen door. Dit zal alleen maar toenemen gezien alle bruggen en sluizen in Amsterdam in de nabije toekomst van één centraalpunt bediend gaan worden.*

Reactie

De locatie van de speakers bij het sluizencomplex vallen buiten hetgeen met het tracébesluit wordt geregeld. Voor de overige geluidaspecten wordt verwezen naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- b. *Als gevolg dat het tracé dermate kort op mijn gevel komt zal dit met een aanzienlijke waarde vermindering van mijn woonschip gepaard gaan. Zo niet onverkoopbaar worden.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot de waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Hoe wordt de gegarandeerd dat de uitstoot van roet en fijn stof niet zal toenemen? Zowel op de korte als lagere termijn. De huidige rapportage betreffende fijn stof is niet overtuigend. Resultaat wordt door deskundige van M-tech welke door de VWZ is geraadpleegd niet overtuigend genoemd.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel. Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). Ook in de bouwfase wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

- d. *Hoe wordt mijn veiligheid gegarandeerd? Gezien de bouwwerkzaamheden zo kort aan mijn gevel plaats zullen vinden dat hierdoor mogelijk schade zou kan ontstaan.*

Reactie

De specifieke situatie is nader in beeld gebracht en er kan worden geconcludeerd dat de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd. Zie voor een reactie aangaande de beperking van bouw hinder en de bouw fase paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Hoe wordt, gezien de bouwwerkzaamheden dermate kort aan mijn gevel plaats zullen vinden, gegarandeerd dat de hiermee gepaard gaande geluidsoverlast minimaal zal zijn. Zeker in geval bij e.v.t. nachtelijke bouwactiviteiten.*

Reactie

Bouwwerkzaamheden veroorzaken altijd geluid en trillingen. De tgeluids- en trillingshinder moet altijd binnen de wettelijke kaders blijven en daarnaast krijgt de aannemer van het bouwcontract aanvullende eisen opgelegd. Vergunningsplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording over de bouw fase.

- f. *De voorgestelde geluidsschermen van ca. 2 mtr. hoog zullen ontoereikend zijn om een aanvaardbaar geluidsniveau te verkrijgen. Geluidskundige Jeroen Zeedijk stelt dat de gebruikte simulatieprogramma/ software niet geschikt/ ontworpen is voor het berekenen van geluidsbelastingen voor bruggen. Om enig effect voor de woonschepen in het Schinkel gebied krijgen, zullen de schermen hoger moeten zijn, ca. 4 mtr. en onder een positieve of negatieve hoek geplaatst worden dit om terug kaatsen van het geluid op de naast gelegen bruggen te voorkomen. Vervolgens moeten ze ook geluidsvrij aansluiten op de brug. Ook moeten deze hogere geluidsschermen niet alleen op "de Schinkelbrug" geplaatst worden maar vanaf de Amstelveenseweg doorlopen tot aan kruising A10 - Henk Sneevlietweg. Hoe wordt het dreunen, galmen en resoneren van nieuwe bruggen aangepakt om te gegarandeerd dat hier nu wel een aanvaardbaar geluidsniveau verkregen wordt?*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- g. De huidige transparante geluidschermen geven hinderlijke reflectie van zonlicht en hebben geen geluidsabsorberend vermogen. Geluidschermen moeten geluid- en fijnstof absorberend zijn en 4 mtr. hoog.*

Reactie

Het uitgangspunt voor het project Zuidasdok is de geluidsemissie van de A10 Zuid welke maximaal is toegestaan op basis van het huidige geluidsproductieplafond. Met het toe te passen geluidsscherm wordt hieraan voldaan. De keuze voor een transparant scherm in de zijberm is vanuit landschappelijk oogpunt gemaakt. Door het gebruik van transparante schermen is er vanaf de A10 Zuid zicht op de stad.

- h. Waarom hebben in het voorgestelde tracé alleen de parallelrijbanen een snelheidsbeperking en niet ook de overige rijbanen een snelheidsbeperking van max. 80 km? Gezien dit ook kan bijdragen om geluidsoverlast te beperken.*

Reactie

Uitgangspunt voor de ring A10 is een maximumsnelheid van 100 km per uur zoals ook in de huidige situatie op de A10 Zuid geldt. De capaciteitsuitbreiding door het project Zuidasdok is voor de hoofdrijbanen geen aanleiding om deze maximumsnelheid te veranderen. Op basis van de in het tracébesluit vastgelegde maximumsnelheden van 100 km per uur op de hoofdrijbanen en 80 km per uur op de parallelrijbanen zijn de geluidsmaatregelen bepaald in een doelmatig voorstel. Daarnaast is een aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen opgenomen om het geluidsniveau te verlagen en de leefbaarheid daarmee te verhogen.

- i. Nergens in uw reportage vind ik terug dat de vrije doorgang onder de Schinkelbruggen gegarandeerd is voor woonschepen gelegen in de kom van het Nieuwe Meer. Vereiste maten zijn 8.0 mtr. breed 6.40 mtr. hoog, 25 mtr lang en min. 2,5 mtr. diep. Dit zowel tijdens de bouw van de nieuwe bruggen als na het voltooien hiervan.*

Reactie

De meest oostelijke doorgang onder de Schinkelbruggen wordt zodanig gedimensioneerd dat de bocht kan worden gemaakt. Er worden bovendien enkele jachthavenplaatsen verplaatst zodat er ruimte komt om de bocht te maken. In het tracébesluit worden een minimale doorvaartbreedte en –hoogte opgenomen.

3.5.39 Zienswijze T91, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *Het concept Ringweg A11 is gelanceerd. Na de aanleg van de A5 zal er, met delen van bestaande wegen, een ring om Amsterdam ontstaan. Autoverkeer zal de stad op grotere afstand passeren. Dat vermindert luchtvervuiling, geluidsoverlast en drukte voor bewoners. De A10 krijgt daardoor een andere functie, met als gevolg dat een verbreding misschien wel niet zo essentieel wordt.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, dienen grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016).

- b. *Wij hebben grote twijfel of er met betrekking tot geluid een goed gemeten uitgangspunt is gebruikt. In 2012 is al een toename van geluid ontstaan door toevoeging van spitstroken. Het kleine geluidsschermpje heeft amper bijgedragen aan een afname van de geluidsoverlast. Uitgangspunt 2012 is dus vertekend.*

Reactie

Het uitgangspunt voor het project Zuidasdok is de geluidsemissie van de A10 Zuid welke maximaal is toegestaan op basis van het huidige geluidsproductieplafond. Het geluidsproductieplafond ter hoogte van de Schinkel is gebaseerd op de situatie met de toevoeging van de spitsstroken in 2012. Er wordt dus rekening gehouden met het juiste wettelijke uitgangspunt.

- c. *Wij vinden dat net als langs de rest van de ringweg A10 vanuit gelijke behandeling bij ons ook de geluidsoverlast verder terug moet worden gebracht.*

Reactie

Zoals hiervoor reeds is vermeld is het uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Dit uitgangspunt wordt niet alleen bij het project Zuidasdok gehanteerd maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- j. *Enige jaren geleden is een nieuw beweegbaar brugdeel geplaatst op de rijbanen aan de noordzijde van de brug over de sluis. Om technische redenen kon dit niet geluidsisolerend. Het beweegbare brugdeel dreunt vaak zwaar met een lage frequentie. Vooral bij vrachtverkeer. De dilatatievoegen zijn al vele malen vervangen maar worden door kleine verzakkingen steeds weer ongelijk. Er is ooit aangegeven dat men met "vingers" ging werken als dilatatie overgang. Tot op heden is daar niets mee gedaan. Dit zou met een verouderd ontwerp van de bruggdelen te maken hebben? Het bestaande fundament is te licht uitgevoerd voor het huidige verkeer. De zware trillingen zijn continu te voelen in de boten. Oplossingen als Zoab blijken nu al niet technisch niet mogelijk op de bruggen over de Schinkel. Alle mooie beloften over bijzonder dubbel zoab zullen dus niet op de bestaande bruggdelen van toepassing zijn. Dit heeft Rijkswaterstaat in het verleden herhaalde malen aangegeven. Alle aannames die geluidsbelasting omlaag zullen brengen door dubbel Zoab zijn dus fout. Het is ter plaatse eenvoudigweg niet mogelijk. De nieuwe brug moet op zijn minst technisch wel berekend zijn op het aanbrengen van dubbel Zoab. Alleen een extra hoog scherm is dan afdoende om de extra geluidsbelasting tegen te gaan. Net als een isolatie onder de stalen 'doorklinkende' constructie/wegdekdelen. Ook de bestaande bruggdelen zullen geluidsarm gemaakt moeten worden als het verkeer op die bruggdelen, volgens de prognoses uit het rapport, verder zal toenemen.*

Reactie

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken. Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Er wordt in de aannames uitgegaan van een sterk afschermend effect van het geluid doordat de woonboten een onderlinge afscherming zouden veroorzaken. Alle onderzoeken over akoestiek en voortplanting van geluid wijzen uit dat afscherming alleen werkt als er geen gaten in een wand zitten. De ruimtes tussen de woonboten zijn minimaal 2 meter vanwege brandveiligheid. Hierdoor kan van afscherming eenvoudigweg geen sprake zijn, zeker niet voor de boten die aan de rand liggen.*

Reactie

Bij de berekeningen voor het akoestische onderzoek voor het (ontwerp)tracébesluit is geen rekening gehouden met de afscherming van de woonboot zelf of andere woonboten.

- e. *Door het verdwijnen van het talud langs de rijbanen verdwijnt ook de beplanting die een absorberend effect heeft op de geluidsoverlast, zeker in de zomer. Wij pleiten daarom voor een talud met beplanting op alle plaatsen waar dit maar enigszins mogelijk is. Met name bij het laatste deel vlak voor de brug moet dit mogelijk gemaakt worden. Een begroeide damwand is hier geenszins effectief. Het verdient grote voorkeur om het talud helemaal langs het Frans Otten Stadion te laten lopen.*

Reactie

Bij het Frans Ottenstadion is in het tracébesluit voorzien in een begroeide damwand. Deze damwand kan niet worden omgezet in een talud omdat achter de damwand de bestaande watergang wordt verbreed. De sloot is nodig in het kader van de watercompensatie. De betreffende duiker zou een grote afstand (meer dan vijftien meter) moeten afleggen. Een dergelijk lange afstand is nadelig voor de waterkwaliteit en wordt in principe niet toegestaan door Waternet.

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene berm en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'.

Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Een bijzonder aanwezig geluidsbron zijn de soms gillende wielen van de NS-treinen bij hoge snelheden. Wat opvalt is dat internationale treinen veel minder geluidsoverlast voortbrengen.*

Reactie

Het spoor bij de Schinkel wordt niet gewijzigd waardoor geen aanleiding is tot het onderzoeken van maatregelen. Het doorgaande spoor en daarmee ook het railverkeerslawaai valt buiten de reikwijdte van het project Zuidasdok.

- g. *Tijdens de bouwfase geen aanvoer van zand/grond en bouwmaterialen over de Jachthavenweg, Noordzijde, waar de woonboten liggen.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- h. *Wij vragen nadeelcompensatie vanwege overlast gedurende de bouw. Uitvoering van de plannen zal leiden tot aanzienlijke waardevermindering van de woonarken en substantiële vermindering van het woongenot in ons woonbotendorp. Wij vragen dan ook een tegemoetkoming in verband met de forse planschade.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- i. *Een andere optie is een verplaatsing van een aantal woonboten die zeer dichtbij de nieuwe weg komen te liggen. Bijv naar de nieuwe meer of elders in het schinkel gebied.*

Reactie

Er wordt geen aanleiding gezien om woonboten te verplaatsen.

3.5.40 Zienswijze T92, tevens zienswijze Vereniging woonschepen Zuid (T81)

- a. *Mijn burens moeten tijdelijk hun ligplaats opgeven omdat de werkplaats onder andere in hun tuin wordt gesitueerd. Dit betekent wat wij vanaf 2017 gedurende enkele jaren in de bouwoverlast zitten. Gedurende de bouwperiode en al vanaf het moment dat de plannen Zuidasdok definitief bekend waren (begin 2014) is de waarde van mijn woonark gereduceerd. Dat levert mij vanwege privéomstandigheden direct financiële problemen op. Ik ondervind vanuit de projectorganisatie Zuidasdok geen bereidheid om tegemoet te komen aan problemen die mij dit oplevert.*

Reactie

Er is geen sprake van een ligplaats in de Schinkel die tijdelijk moet worden opgegeven. Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- b. *Ik vrees een forse toename van de geluidsoverlast en ben bang voor een forse afname van de luchtkwaliteit.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- c. *Ik wil voor zowel de waardevermindering als voor de jarenlange overlast gecompenseerd worden.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.5.41 Zienswijze T94, tevens zienswijze Vereniging Woonschepen Zuid (T81)

- a. *De projectplannen hebben een zeer grote invloed op mijn woonbeleving. De afstand van mijn woonark tot de ring van 62 meter verkleind wordt met minimaal een derde. Dit zorgt voor een veel 'benauwder' uitzicht. De impact op de ruimtelijke beleving van mijn woonplek wordt exponentieel groter naar mate de ring dichterbij komt. Ook komt de horizon exponentieel hoger te liggen wanneer het nieuwe kunstwerk dichterbij komt. Dit heeft ook direct invloed op de hoeveelheid natuurlijk licht dat bij mijn ark binnenvalt. Ik dring er op aan dat het nieuwe kunstwerk zo smal als mogelijk en zo dichtbij op het oude kunstwerk als mogelijk wordt gebouwd. Het projectbureau heeft aan mij al een toezegging gedaan in die trant... er zou hooguit 25 cm tussenruimte komen tussen het oude en het nieuwe kunstwerk. Maar op de plattegrond ('Ontwerptracébesluit Zuidasdok, Deel II Kaartbladen') is een stuk grotere tussenruimte te zien.*

Reactie

De nieuwe brug wordt zo dicht mogelijk tegen de bestaande brug aangebouwd (dit is een wijziging ten opzichte van het ontwerp tracébesluit).

- b. *Ik dring aan een kunstwerk te bouwen, dat een voldoende doorvaarthoogte kent, maar een minder hoog profiel, waardoor het wegdek en liggerrand lager komen te liggen dan bij bestaande kunstwerken. Dit om de verhoging van de horizon te minimaliseren.*

Reactie

Voor het vaarverkeer wordt een doorvaarthoogte (bij gesloten brug) van zes meter gerealiseerd voor het beweegbare deel van de Schinkelbruggen. Voor het vaste deel van de Schinkelbruggen aan de oostelijke oever wordt een doorvaarthoogte van 5,5 meter gerealiseerd.

- c. *In het OTB is gekozen voor een enkel geluidsscherm van 2 meter hoog ter hoogte van de kom, om de bewoners aldaar te beschermen tegen het geluid van 14 rijbanen, 4 spoorvlakken en de metro. Dit is ronduit absurd. Tot pal aan de kom worden onbewoonde gebieden beschermd door 2 schermen, 1 van 2 meter en 1 van 4 meter hoog. Waarom gekozen is om juist onze woningen nauwelijks te beschermen tegen verhoogde overlast blijft gissen, maar het zal hoe dan ook niet verdedigbaar zijn. Bovendien loopt de ingetekende geluidsmuur aan de westzijde maar tot het eind van de kunstwerken. Dit betekent dat het lawaai van het verkeer dat de muur gepasseerd is alsnog vrij over de wijk zal uitwaaien. De zwaarte van de geluidsdruk moet niet onderschat worden; de wind waait meestal uit het Zuidwesten en heeft bij ons vrijspel door het achter de ring liggende Nieuwe Meer. Ik verwacht daarom ter plaatse van de kom de best mogelijke bescherming tegen geluidsoverlast dat technisch mogelijk is. Geen onredelijke wens, mede gezien dat op ring A10 Oost, ter hoogte van IJburg, in recente jaren wél 4 meter hoge schermen zijn opgetrokken op een plek waar de dichtstbijzijnde bebouwing op ruim 200 meter ligt en waar de kans op verwaaiing veel groter is. Bovendien bestaat het verkeer daar uit 'slechts' 8 rijbanen. Ook zou gekeken moeten worden naar het geluiddempend maken van de onderkant en pijlers van de kunstwerken. Ook het geluidwerend of -dempend maken van de tussenruimten tussen de kunstwerken zou onderzocht moeten worden.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken.

Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- d. *Ik dring aan op het plaatsen van volledig transparante, kleurloze schermen. Dit om, opnieuw, het natuurlijke daglicht zoveel mogelijk vrij spel te geven. Ondoorzichtige schermen zouden het eerder genoemde verlies aan daglicht en gevoel van ruimtelijkheid enorm versterken.*

Reactie

Bij de viaducten en bruggen worden transparante schermen gebouwd. Op de overige locaties langs de A10 Zuid is voor dichte schermen gekozen. De keuze voor waar transparante of dichte schermen worden geplaatst is vanuit landschappelijk oogpunt gemaakt. Door het gebruik van transparante schermen is er vanaf de A10 Zuid zicht op de stad.

- e. *Naar ik begrepen heb wordt in de gebruikte rekenmodellen voor geluidsdruk ervan uitgegaan dat het geluid van de wegvlakken op de kunstwerken zich op eenzelfde manier voortplant als het geluid van wegvlakken op dichte bodem. Volgens die rekenmodellen plant geluid zich niet voort onder de bruggen. Ik kan u er op wijzen dat dat niet zo is. Een aanzienlijk deel van al het geluid van het verkeer en het grootste deel van het geluid van trein en metro bereiken mijn woning via de onderkant van de bruggen. Dit zou betekenen dat de berekeningen van de toegenomen geluidsoverlast ter hoogte van de woonarken en alle daaruit volgende keuzes, ronduit niet juist zijn. Ik verwacht nieuwe berekeningen met een realistischer model van de situatie ter plaatse en correcties op alle, op basis van verkeerde gegevens gemaakte, keuzes.*

Reactie

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken. Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid

van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Ik dring erop aan een hogere marge te hanteren bij het bepalen van de te nemen maatregelen tegen luchtvervuiling en geluidsoverlast dan het huidige streven om net aan de minimale wettelijke normen te voldoen.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Dit uitgangspunt wordt niet alleen bij het project Zuidasdok gehanteerd maar ook bij andere projecten waarbij een rijksweg wordt gewijzigd. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan. Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenisvolle mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- g. *Doordat zowel aan de zuid- als noordzijde van de ring nieuwe kunstwerken geplaatst worden zal het reeds bestaande tunneleffect bij harde wind en storm verergeren. Nu is het al zo dat door de ligging van de arken ten Noord-Noordoosten van de bruggen, wind en storm uit Zuidwestelijke richting versterkt worden door het tunneleffect van de kunstwerken. De nieuwbouw zorgt hierdoor voor afname van het woongenot en vergroot de kans op stormschade.*

Reactie

Gezien de afstand tussen de bruggen en de situering van de woonschepen is de relatie tussen de aanleg van de nieuwe/extra brug en de mogelijke verslechtering (van betekenis) niet aannemelijk.

- h. *Volgens projecties van het projectbureau zelf, zal door uitvoering van de plannen de wegcapaciteit bij S107, waar de ontvlochten banen zich weer bij het hoofdverkeer op ring West moeten voegen, kleiner zijn dan wanneer de huidige situatie gehandhaafd zou blijven. Dit betekent dat daar meer filevorming zal zijn en de kans op stilstaand verkeer voor de neus van de kombewonders groter gemaakt wordt. Dat terwijl de weg een stuk dichter bij de woningen zal liggen en er geen intentie lijkt te zijn om voor de wijk de verhoogde geluids- en luchtvervuiling aan te pakken. Het ontwerp zou daarom moeten worden herzien en/of de maatregelen ter bestrijding van de bijhorende verzwarende van luchtvervuiling en geluidsoverlast zouden moeten worden verbeterd.*

Reactie

De wegwitbreiding op de A10 Zuid door de realisatie van het project Zuidasdok zorgt ervoor dat de groei van het verkeer beter kan worden verwerkt op het wegennet rondom de Zuidas. De wegcapaciteit op de A10 West rondom de aansluiting S107 wordt echter niet uitgebreid en door het extra verkeer en betere doorstroming op de A10 Zuid kan daar, zo blijkt uit de integrale rapportage wegverkeer, filevorming optreden met name in de avondspits. Voor een reactie op de effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar onderdeel f van de Nota van Beantwoording.

- i. *Ik pleit er voor om waar dan ook mogelijk een beplant talud terug te brengen. Dit groen zorgt voor demping van het verkeersgeluid en afvang van fijnstof en voor een prettiger, natuurlijker uitzicht dan met een damwand ooit bereikt kan worden. Dit moet zeker goed mogelijk zijn aan de oostzijde van de woonbotenkom, tot waar de kunstwerken beginnen. Ook vraag ik om compensatie van de 'visuele schade' door zoveel groen te planten waar mogelijk. Ook is het een idee het nieuwe kunstwerk zelf van bijvoorbeeld klimop te voorzien.*

Reactie

Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. Bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordening van de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk herplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving. Voor de uiteindelijke herinrichting van het gebied wordt ingezet op een groene corridor van knooppunt Amstel tot en met knooppunt De Nieuwe Meer. In de groene bermen en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. De tunnels komen onder maaiveld te liggen, waardoor groenaanplant ook boven de tunnels mogelijk is. De uitwerking daarvan heeft plaatsgevonden in het Landschapsplan Zuidasdok. De herplant vindt plaats binnen de op de kaarten bij het (ontwerp)tracébesluit aangegeven maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, Talud'.

Bij het Frans Ottenstadion is in het tracébesluit voorzien in een begroeide damwand. Deze damwand kan niet worden omgezet in een talud omdat achter de damwand de bestaande watergang wordt verbreed. De sloot is nodig in het kader van de watercompensatie. De betreffende duiker zou een grote afstand (meer dan vijftien

meter) moeten afleggen. Een dergelijk lange afstand is nadelig voor de waterkwaliteit en wordt in principe niet toegestaan door Waternet.

Voor meer informatie over het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.15 van de Nota van Beantwoording.

j. *Ik eis dat de werkzaamheden tot minimale overlast leiden:*

- *Alle werkzaamheden in de buurt moeten in een zo kort mogelijke tijd verricht worden.*
- *Bouwmaterialen mogen niet door de Jachthavenweg (noordelijk kant A10) vervoerd worden.*
- *Bij stilleggen van bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld voor het inklinken van het nieuwe dijkdeel achter de damwand, zou alle bouwmaterieel uit beeld moeten verdwijnen.*
- *Landschapsverfraaiing moet toegepast worden voor de periode dat het nieuwe dijkdeel inklinkt. Het is niet redelijk te verwachten dat we anderhalf jaar tegen een roestkleurige damwand in een kaalgeslagen landschap aankijken.*
- *Ook drijvend bouwmaterieel mag alleen zichtbaar zijn op het moment dat het werkelijk gebruikt wordt in de kom.*
- *Doorvaart onder de bruggen voor plezier- en beroepsvaart moet te allen tijde mogelijk blijven.*

Reactie

Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid verdienen inderdaad de volle aandacht tijdens de bouw van het project Zuidasdok. De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

k. *Ik verlang sowieso nadeelcompensatie voor overlast van de werkzaamheden. Door uitvoering van de plannen zullen mijn woongenot danig afnemen en de waarde van mijn woning aanzienlijk verminderen. Na afwikkeling van het project door een veel minder fraaie woonomgeving. Tijdens de realisatie door bouwoverlast, lokaal en in de buurt. Ook maken de plannen een eventuele verhuizing en woningverkoop bijzonder gecompliceerd. Hoe verkoopbaar is een woning in het midden van een bouwgebied als dat van Zuidasdok? Bewoners van de Ferdinand Bol, Vijzelgracht en Rokin (Stations Noord-Zuidlijn) kunnen erover meepraten. Daarom vraag ik forse schadevergoeding in verband met deze planschade.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- l. Ik geloof niet in de haalbaarheid van het belangrijkste gestelde doel van Zuidasdok door middel van het huidige ontwerp. Bedoeling is, kort gezegd, de bereikbaarheid van de Zuidas te vergroten, waardoor de Zuidas nog veel verder kan doorgroeien als aantrekkelijk economisch centrum van Amsterdam. De capaciteit van het huidige wegennet en het OV aldaar zouden binnenkort niet meer toerijkend zijn volgens sommige rekenmodellen.*

Mijn zorg is dat een beperkte hogere capaciteit van A10 Zuid zorgt voor aanzuiging van regionaal verkeer dat andere knelpunten probeert te vermijden. Hierdoor zou het kunnen zijn dat het iets verhogen van de capaciteit grotendeels 'self defeating' wordt. Het wegverkeer lijkt mij beter af bij het doorontwikkelen van de zogenoemde A11; het ontsluiten van Amsterdam door de doorstroom via de wegen A1, A4, A5 en A9 te moderniseren en verbeteren, een proces dat al gaande is. Zo is de A5 een groot succes na ingebruikname en is al gestart met de verbreding van de A9.

Ook voorzie ik problemen voor de lokale wegen. Het is moeilijk te zien hoe de lokale wegen die de stad in leiden de extra druk aan zullen kunnen. Het verkeer ter hoogte van het Olympisch Stadion loopt nu doordeweeks dagelijks helemaal vast en er is geen ruimte om de capaciteit aldaar te verhogen. Dit kan weer de af- en opritten van S108 onder druk zetten, waardoor het niet ondenkbaar is dat de ontvlochten banen van de A10 regelmatig zullen dichtlopen. Dit zou files ten gevolge kunnen hebben, tot in de geplande tunnel. Files die zich, door de beperkte bewegingsruimte, maar lastig laten oplossen. Filerijden is voor niemand een plezier, maar stilstaan in een tunnel is extra onaangenaam.

Voor wat betreft het OV: De grootste toename van verkeer wordt verwacht op het spoor van trein, tram en metro. Door te kiezen voor een dokmodel voor al het weg- en spoorverkeer wordt uitbreiding van het aantal sporen in de toekomst veel ingewikkelder en een veelvoud duurder. Een betere oplossing lijkt mij de wegen en het treinspoor te laten waar ze nu zijn en de trams en metro ondergronds te brengen, samen met een busterminal. Zo kunnen zowel treinsporen als autowegen uitgebreid worden op de bestaande dijk, of op een slechts enigszins verbrede versie ervan.

Reactie

Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Verwezen wordt hierbij naar de hoofdstuk 5 van de Integrale Rapportage Wegverkeer (maart 2016). Uit verkeersberekeningen blijkt dat de wegcapaciteit van het stedelijk wegennet ook in de toekomst afdoende is. Bovendien hanteert de gemeente Amsterdam het zogeheten Actieplan Weginfrastructuur Zuidas. Dat is een pakket van mogelijke maatregelen dat de gemeente Amsterdam hanteert op het moment dat verkeersontwikkelingen op het stedelijk wegennet hier om vragen. In samenhang met de verdere ontwikkeling van de Zuidas doet de gemeente Amsterdam periodiek onderzoek naar de verkeersontwikkelingen in en rond de Zuidas. Zo kan zij bepalen

in welke fase van de ontwikkeling van de Zuidas maatregelen wenselijk zijn en worden ingezet.

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

Doorgroei met een vijfde en zesde spoor is op termijn zeker een optie. Hiermee wordt in het bestemmingsplan Zuidasdok in zoverre rekening gehouden dat ter plaatse van het vijfde en zesde spoor geen functies worden toegestaan die realisatie van de spooruitbreiding in de toekomst onmogelijk maken.

- m. Door te blijven volharden in het dokmodel, ook nadat de plannen om onroerend goed op het dok te bouwen geschrapt zijn, ontstaat een grote openbare ruimte op de huidige plek van de A10. Bij gebrek aan een andere bestemming krijgt dat ´dan maar´ een bestemming als veredeld stadspark met sociale functie. Dit is totaal niet op zijn plaats tussen de kantoortorens van Zuid en het zal door de plaatsing binnen die omgeving nooit een dergelijke rol kunnen vervullen. Het zal op die plek nooit recreanten en passanten aantrekken en vasthouden. Een dure ondertunneling met karakter- en doelloos gebied als cadeau.*

Reactie

Om de doorstroming van de A10 Zuid te verbeteren is noodzakelijk de weg uit te breiden. Het gedeeltelijk in twee tunnels aanleggen van de A10 Zuid is nodig om de capaciteit van station Amsterdam Zuid uit te breiden en het mogelijk te maken dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording, waarin nut en noodzaak van Zuidasdok worden toegelicht.

- n. De op het oog grootste belanghebbenden bij dit project, de bedrijven op de Zuidas, zullen zich geconfronteerd zien met slechte bereikbaarheid en bouwwerkzaamheden voor de deur voor een periode van minstens 12 jaar. Veel bedrijven zullen dit niet uitzitten en vertrekken. Kans is daarom groot dat het project het gebied voor een dusdanig lange termijn zo onaantrekkelijk maakt dat het nooit meer de allure krijgt die het nu nog wel heeft. Project Zuidasdok zou er zo wel eens voor kunnen zorgen dat het gebied later alleen door marginalere bedrijven betrokken wordt die afkomen op verlaagde onroerend goedprijzen.*

Reactie

Bij de realisatie van het project Zuidasdok zal geen sprake zijn van zodanige overlast dat het functioneren of de verdere ontwikkeling van het gebied in het geding is. De verwachting is niet dat de realisatie van het project Zuidasdok voor bedrijven aanleiding is om te vertrekken van de Zuidas. Door het project Zuidasdok worden de kwaliteiten die bedrijven doen besluiten zich op Zuidas te vestigen juist versterkt.

- o. In een tijd waarin iedereen van doen heeft met bezuinigingen en ieder dubbeltje wordt omgedraaid is het ronduit ongepast om het per kilometer duurste infrastructurele project ooit te starten. Dat terwijl de effectiviteit ervan, zelfs gebruikmakend van de voor de stakeholders gunstigste combinatie van berekeningen en projecties, hooguit marginaal is. De praktijk is, in de regel, weerbarstig en de resultaten zullen hoogstwaarschijnlijk tegenvallen. Bovendien zou het hoogst uitzonderlijk zijn wanneer budget en planning niet ruim overschreden zouden worden.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is. Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project Zuidasdok wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

3.5.42 Zienswijze T106

- a. Het is een feit dat wij geruime tijd naast een bouwput zullen wonen. Door het heien en baggeren wat gepland staat verwachten wij geluidsoverlast. Aangezien wij een Bed & Breakfast runnen, kan dit gevolgen hebben voor het welzijn van onze gasten. Graag zouden wij compensatie tegemoet zien voor mogelijk omzetverlies.*

Reactie

Zie voor een algemene reactie met betrekking tot schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- b. Uit onderzoek blijkt dat door het baggeren druk kan ontstaan op de walkanten. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft hierover eerder een negatief advies gegeven. Schade aan de walkanten leidt tot het risico van losraken van boten, schade aan leidingen en gesprongen leidingen.*

Reactie

Op plaatsen waar voor de bouw van Zuidasdok moet worden gebaggerd, wordt rekening gehouden met de kwaliteit van de walkanten en indien nodig worden maatregelen getroffen om schade aan zaken van derden te voorkomen. Mocht onverhoopt schade bij derden ontstaan, dan dient deze te worden hersteld of vergoed. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van

deze Nota van Beantwoording.

- c. *Wij maken ons zorgen over de waterkwaliteit wanneer er in een vervuilde bodem gebaggerd wordt. Het water in de kom van het Nieuwe Meer is erkend zwemwater.*

Reactie

Op ingrepen in verontreinigde waterbodem tijdens de bouwfase is de Waterwet van toepassing. Met de op grond van deze wet te doorlopen procedures is voor verontreinigingen binnen het plangebied geborgd dat geen verspreiding van verontreiniging plaatsvindt.

- d. *Het niet meer kunnen recreëren op en in het water betekent waardevermindering van onze woning en vermindering van ons woonplezier.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Het geluidsscherp van 2 meter is niet voldoende en wij missen passende maatregelen aan de onderkant van de brug.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken. Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Ik wil dat er passende maatregelen worden genomen op toename van fijnstof.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)). De concentratietoename vanwege de tunnelmonden is alleen relevant op zeer kleine afstand van de tunnelmonden zoals valt te zien in de afbeeldingen van de bijlagen van het Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER).

- g. *Wij zien op tegen de komst van dit tracé vanwege de bouwoverlast en het dichterbij komen van de snelweg. Iets waar wij niet voor gekozen hebben. Wij verwachten een afname van ons woonplezier voor en na de bouw en tevens dat onze woning geruime tijd in waarde zal dalen zo niet onverkoopbaar zal zijn. Ik wil dat hier een compensatie voor wordt opgenomen.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- h. *Ik wordt graag geïnformeerd over de vervolgstappen naar aanleiding van mijn zienswijze.*

Reactie

Als indiener van een zienswijze en betrokkene bij het project Zuidasdok wordt u uiteraard geïnformeerd.

3.5.43 Zienswijze T108

- a. *In de media worden vraagtekens gezet over de haalbaarheid van het project binnen gesteld budget en tijd. Nu van de plannen om een verbinding tussen Zuid en Buitenveldert te creëren door een ruimte te maken met divers gebruik, inclusief wonen, vervalt de legitimiteit van het in een tunnel brengen van de A10 Zuid. Ik betwijfel of er zoveel extra verkeer bijkomt dat we naar 10 rijbanen per kant moeten.*
- *Het autobezit in Amsterdam neemt af.*

- *Amsterdam heeft geen andere keuze dan auto's steeds meer uit de binnenstad te weren. P&R's zullen naar verder buiten de ring A1- verplaatst moeten worden.*
- *De buitenring A11 zal een groot deel van het doorgaande verkeer overnemen.*

Reactie

Aan de onderbouwing van de kostenraming is veel aandacht besteed. In de raming is rekening gehouden met een robuuste voorziening voor het opvangen van tegenvallers en risico's, waarbij lessen zijn getrokken uit andere grote projecten. De haalbaarheid van de eindmijlpaal 2028 is getoetst, met als uitkomst dat 2028 realistisch is. Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project Zuidasdok wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- b. *De capaciteit van de Ring A10 is niet het probleem. Files ontstaan door ongelukken. De ontsluitingswegen Amstelveenseweg en Europaboulevard vormen de knelpunten.*

Reactie

Uit verkeersberekeningen blijkt dat de wegcapaciteit van het stedelijk wegennet ook in de toekomst afdoende is. In samenhang met de verdere ontwikkeling van de Zuidas worden de benodigde berekeningen in ieder geval periodiek opnieuw uitgevoerd, waarbij wordt bezien op welk moment maatregelen nodig zijn om de wegcapaciteit gelijke tred te laten houden met de toenemende gebruikintensiteit. Met het pakket van voorziene maatregelen is ook in de eindsituatie sprake van voldoende wegcapaciteit op het stedelijke wegennet. Bovendien zorgt de ontvlechting van de verschillende verkeersstromen voor een veiligere situatie omdat auto's minder van rijstrook hoeven te wisselen.

- c. *Meer capaciteit op de A10 heeft een aanzuigende werking. Dat gaat ten koste van de luchtkwaliteit rond de ring A10.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- d. *Alleen de uitbreiding van Station Zuid is geen legitieme reden voor een dusdanig ingrijpende miljardenoperatie. Er zijn goedkopere en minder ingrijpende aanpassingen mogelijk.*

Reactie

Het project Zuidasdok is nodig om meerdere knelpunten aan te pakken op het gebied van bereikbaarheid. Zie voor een reactie op veel gestelde vragen over nut en noodzaak paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *Het Jaagpad, de sluis en het IJsbaanpad maken deel uit van een van de drukste fietsroutes van Amsterdam. Bouwverkeer mengen met deze fietsstromen (inclusief pedalecs, snorfietsen, bromfietsen, racefietsen en wat dies meer zij) is buitengewoon onveilig. Ik verzoek u ervoor zorg te dragen dat de aan- en afvoerroutes ten behoeve van de bouw via de zuidkant van de A10 lopen.*

Reactie

De omgeving van de Schinkelbruggen kan ook ontsloten worden vanaf de zuidzijde, waardoor de woonbuurt kan worden vermeden. Daarnaast wordt de aannemer via de aanbestedingscriteria uitgedaagd om te komen tot een slimme oplossing voor de bouwlogistiek. Aan het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase en veiligheid worden strenge eisen gesteld. Hier wordt stringent op toegezien. Er wordt alleen toestemming gegeven voor de start van de uitvoering van werkzaamheden als is aangetoond dat veilig wordt gewerkt, dit geldt zowel voor de bouwplaats als de omgeving daaromheen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- f. *Ons woonbotendorp is een oase in het zuidwestpuntje binnen de ring A10. Het is een verbinding tussen de natuurgebieden het Amsterdamse Bos en de Oeverlanden. Een toekomstige verbreding van de ring A10, die hier niet ondergronds zal komen, met steile taluds aan weerskanten in verband met de beperkte ruimte, zal leiden tot een substantiële afname van het aantal bomen in het gebied. En daarmee zal de toch al slechte luchtkwaliteit alleen maar afnemen en de reeds hoge concentratie fijnstoffen alleen maar toenemen. Dat auto's schoner worden, levert niet voldoende op. Bovendien kan dat een stuk trager gaan dan verwacht - zie de tweetakt snorfietsen in de Amsterdamse binnenstad.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties

luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- g. *Zoals u wellicht weet, draagt geluid over water ver. De geplande geluidswerende voorzieningen zijn ondermaats. De rijbanen die het dichtst bij de boten liggen krijgen een half zo hoog geluidsschermbelasting als de verder gelegen rijbanen. Ook houdt het geluidsschermbelasting op voor de brug. Dit is onacceptabel. Het geluidsschermbelasting wat er nu is, voldoet al niet. Het is te laag en absorbeert geen geluid en het is lek. Gezien de vaak (zuid)westelijke wind, zou het aan te bevelen zijn dit scherm en dat langs de A10 West op elkaar aan te sluiten.*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- h. *Het meest storende geluid komt van de brug. De voegovergangen zorgen voor gebonk en de brug zelf vormt een soort klankkast waardoor geluid versterkt wordt. Dubbellaags zoab zou kunnen helpen, maar dat schijnt dan weer niet op de nieuwe brug te komen.*

Reactie

Geluidsarme voegovergangen worden toegepast tussen vaste brugdelen. Voor beweegbare brugdelen is deze techniek vooralsnog niet beschikbaar. Op de beweegbare brugdelen is het toepassen van dubbellaags ZOAB vanwege het gewicht niet mogelijk. Indien een dergelijk zwaar wegdektype wordt toegepast kunnen de bruggen niet meer open. Op de vaste bruggen is tweelaags ZOAB wel technisch haalbaar en daar wordt het toegepast.

Door de nieuwe beweegbare brug in de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid kan zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van een toename van hinder door laagfrequent geluid. Het toetsingskader volgens hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voorziet niet in het onderzoeken en toetsen van dergelijke situaties en de geijkte geluidsmaatregelen (stille wegdekken en/of geluidsschermen) volstaan niet om hinder door laagfrequent geluid van beweegbare bruggen effectief te beperken. Om deze reden is TNO gevraagd geluid- en trillingsmetingen te verrichten voor de bestaande beweegbare brug in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid en te analyseren welke maatregelen mogelijk effectief kunnen zijn om laagfrequent geluid van zowel de bestaande als de nieuwe noordelijke beweegbare brug te reduceren. Het onderzoeksrapport van TNO is als Bijlage F opgenomen bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Zuidasdok Deelrapport Specifiek.

Op basis van het onderzoek zijn in artikel 9 lid 5 en in artikel 9 lid 6 van de besluittekst van het tracébesluit een aantal maatregelen opgenomen. Voor meer informatie over het onderzoek en over de in het tracébesluit opgenomen maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 5.1.4 van de toelichting bij het tracébesluit en naar paragraaf 2.6 van het Hoofdrapport van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie over het geluidsonderzoek in paragraaf 2.11 van de Nota van Beantwoording.

- i. Ik verzoek u ervoor zorg te dragen dat er zo zorgvuldig mogelijk met omwonenden wordt omgegaan, dat de hoeveelheid bomen in ons woongebied niet afneemt en dat geluidsoverlast en fijnstofconcentraties geminimaliseerd worden.*

Reactie

Binnen het project Zuidasdok wordt ingezet om de hinder die het project met zich meebrengt te beperken en hierover met omwonenden in contact te treden. Voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd langs de A10 Zuid en bij de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het tracébesluit bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. In de groene berm en op de taluds worden bomen aangeplant, zodanig dat dit als één continue groene ruimte wordt ervaren. Voor meer informatie over de bouwfase en het terugplantingsbeleid wordt verwezen naar paragraaf 2.4 en 2.15 van de Nota van Beantwoording. Voor een reactie op de effecten met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar de eerdere beantwoording in deze zienswijze over deze onderwerpen.

3.5.44 Zienswijze T127

- a. Ik zie niet in dat de snelweg met meer stroken verbreed moet worden. Ik ben tegen. Nergens voor nodig. Er komt geen verkeersinfarct als je de ringweg niet verbreedt. In Parijs kan het op de Périphérique ook met minder rijstroken toe. Bovendien gaat het Amsterdamse verkeer in de toekomst via de buitenring, na de aanleg van de A5, nl. de A11.*

Reactie

Met de A11 lijkt te worden bedoeld op de combinatie van de A9 en de A5 tussen de A2 en de A10 West. Uit de meest recente verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan het tracébesluit Zuidasdok blijkt dat deze weg geen alternatief is voor uitbreiding van de A10 Zuid. De groei van het autoverkeer zoals voorzien maakt het voor een goede bereikbaarheid van de Randstad noodzakelijk dat beide projecten worden gerealiseerd. Alleen de ringstructuur die wordt gevormd door de A5 en A9 is niet afdoende om het verkeersaanbod vanaf de A1-A6 af te wikkelen. Zie voor een reactie aangaande nut en noodzaak van Zuidasdok paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- b. Het is niet goed voor de gezondheid van mij en mijn gezin, dat wij er geluidsoverlast van gaan ervaren, dat er toch geen goede geluidsoverlast maatregelen getroffen gaan worden, of het moet na jaren procederen zijn!*

Reactie

Uitgangspunt (volgend uit wet- en regelgeving) bij het project Zuidasdok is dat de geluidsbelasting wordt beperkt tot de geluidsbelasting die in de bestaande situatie reeds is toegestaan. Met de geluidsmaatregelen zoals nu voorzien in het tracébesluit wordt daaraan voldaan.

- c. *De waarde van onze woning zal afnemen. Voor mij het belangrijkste is echter dat ik tegen MEER ASFALT ben.*

Reactie

Zie voor een reactie met betrekking tot waardedaling van woningen ('planschade') en andere vormen van schade paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.6 Zienswijzen gebied Amstel

3.6.1 Zienswijze T104 – B16

- a. *In het 'Geluidsplan A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel' van juni 2012 (hierna: Het Geluidsplan) is het uitgangspunt aangehouden dat alleen voor het adres Amsteldijk 316 sprake zou zijn van een saneringssituatie. Ook de adressen Amstelpark 18 en Amsteldijk 316, 319 en 320 zijn echter gebouwd vóór 1 januari 1982, waarbij sprake is van een saneringssituatie of zogenaamde bestaande situatie conform de Wet geluidhinder indien de geluidbelasting in 1986 hoger was dan 55 dB(A). Ten onrechte zijn deze adressen beschouwd als niet geluidgevoelig en aldus ten onrechte niet onderzocht.*

Reactie

Het Geluidsplan A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel heeft als ontwerp ter inzage gelegen waarbij een zienswijze naar voren kon worden gebracht en is vervolgens vastgesteld in 2012, waarbij voor belanghebbenden mogelijk was beroep in te stellen.

- b. *De adressen Amsteldijk 290, 291 en 292 zijn door de gemeente destijds in het kader van de Eindmelding (meldingsgrens 60 dB(A)) aangemeld en geaccepteerd door de Minister. Ook hier was dus sprake van een saneringssituatie. De woningen in het Amstelpark die op vergelijkbare of kortere afstand uit de as van de A10 liggen zijn vreemd genoeg niet gemeld.*

Reactie

Voor de eindmelding van saneringswoningen vanwege wegverkeer gold 1 januari 2009 als uiterste datum. Na vaststelling van de eindmelding door het college van B&W heeft deze ter inzage gelegen met de mogelijkheid om onjuistheden (vergeten woningen) te melden. Na afronding van de procedure is niet meer mogelijk woningen aan de saneringslijst toe te voegen. Verwezen wordt tevens naar de reactie op onderdeel a van de zienswijze.

- c. *Nadat de mogelijkheid tot aanmelding was verlopen is op grond van onderzoek in het kader van Het Geluidplan terecht rekening gehouden met maatregelen die noodzakelijk waren voor de afhandeling van niet-gemelde saneringssituaties.*

Reactie

De A10 Zuid is opgenomen in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer, met de vermelding dat artikel 11.56 Wet milieubeheer van overeenkomstige toepassing is, 'tenzij het tracébesluit voor de omlegging van de A9 Badhoevedorp wordt vastgesteld'. Artikel 11.56 Wet milieubeheer regelt de gevallen waarin de beheerder (Rijkswaterstaat) de Minister van Infrastructuur en Milieu een verzoek dient te doen tot het vaststellen van een saneringsplan. Het Tracébesluit omlegging A9

Badhoevedorp is vastgesteld op 23 april 2012. Dit betekent dat artikel 11.56 Wet milieubeheer niet van overeenkomstige toepassing is en de sanering als afgehandeld geldt. Dit is het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek voor Zuidasdok.

- d. *De woningen Amsteldijk 290, 291, 292, 319 en 320 zijn ten onrechte niet betrokken bij de afhandeling van de saneringssituatie overeenkomstig artikel 88 Wet geluidhinder zoals destijds geldend. Zou dit wel zijn gebeurd dan zou dit hebben geleid tot meer reductiepunten en dus meer geluidmaatregelen destijds (2 tot 3 dB minder geluid) en een andere uitgangssituatie voor de in het kader van Zuidasdok te hanteren referentiesituatie.*

Met de extra reductiepunten zou een scherm van 1 meter hoog over een lengte van 500 meter langs de zuidelijke rijbaan mogelijk zijn geweest. Hierbij is van belang dat, door de grote afstand van de noordelijke rijbaan, alleen een wegdek van tweelaags ZOAB op de zuidelijke rijbaan effectief is.

In het kader van Het Geluidsplan is voor Amsteldijk 316 en Amsteldijk 320 (in het onderzoek aangegeven als Amsteldijk 319) destijds uitgegaan van een beoordelingshoogte van 4,5 meter. Dit diende 7,5 meter te zijn. Daarmee is een te lage geluidbelasting van respectievelijk 63 dB(A) in plaats van 64 dB(A) en 57 dB(A) in plaats van 59 dB(A) vastgesteld.

De geluidsschermen aan de noordzijde zijn geplaatst in 1991 en hadden niet mogen worden meegenomen bij de in 1986 voor Amsteldijk 290, 291 en 292 vastgestelde geluidbelastingen van maximaal 57 dB(A).

Niet duidelijk is welke maatregelpunten van het tweelaags ZOAB en het bestaande geluidsscherm aan de noordzijde zijn toegekend aan Amsteldijk 316 en of de afweging van saneringsmaatregelen correct is uitgevoerd.

Reactie

Verwezen wordt naar de reacties op de onderdelen a tot en met c van de zienswijze. Voor nadere inhoudelijke informatie met betrekking tot het Geluidsplan wordt verwezen naar de daarbij horende akoestische onderzoeken.

- e. *In het onderzoek voor Zuidasdok is niet onderzocht of het voor Amstelpark 18, Amsteldijk 316, 319 en 320 wellicht een betere geluidssituatie oplevert als een (deel van) het geluidsscherm aan de zuidzijde van de parallelbaan wordt gerealiseerd.*

Reactie

Met toepassing van de geadviseerde maatregelen, in dit geval een tussenbermscherm, blijft de geluidbelasting ter plaatse van de genoemde adressen onder de geluidbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Er is hierdoor geen sprake van een geluidsknelpunt en verdere reductie van de geluidbelasting is niet nodig. De geluidsmatregelen zijn afgewogen middels het wettelijke criterium uit het Besluit geluid milieubeheer. Op grond van dit criterium worden geen extra geluidsmatregelen afgewogen zodra de geluidbelasting is teruggebracht tot de waarde waarbij het geluidsknelpunt wordt weggenomen. De

toepassing van een middenbermscherm komt mede voort uit de projectdoelstelling barrièrewerking tussen weg en stad zoveel mogelijk te voorkomen.

- f. Omdat een geluidscherm in de middenberm (uitgedrukt in maatregelpunten) duurder is dan een geluidscherm aan de buitenzijde. Aldus kan aan de buitenzijde voor hetzelfde geld 20% meer scherm worden gerealiseerd, met als gevolg een lagere geluidbelasting voor Amstelpark 18, Amsteldijk 316, 319 en 320.*

Reactie

Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel e van de zienswijze, komt de toepassing van een middenbermscherm mede voort uit de projectdoelstelling om de barrièrewerking tussen weg en stad zoveel mogelijk te voorkomen. Een zijbermscherm op deze locatie is om deze reden als minder wenselijk beoordeeld. Met het tussenbermscherm blijft de geluidsbelasting ter plaatse van de genoemde adressen onder de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan, waarmee geen sprake is van een verplichting verdere of andere geluidsmaatregelen te treffen.

- g. Omdat zeer kleine verschillen in de berekeningen een rol spelen in de maatregelenafweging moeten de geconstateerde fouten (zie ook hierna) in de berekening in hun totaliteit worden beschouwd.*

Reactie

Het geluidsmodel is een schematisering van de werkelijkheid en bevat vereenvoudigingen, omdat het niet haalbaar is de werkelijkheid overal exact te bepalen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de modellering van harde en zachte bodemgebieden en beoordelingshoogten. Met deze kanttekening zijn in het geluidsmodel naar aanleiding van de zienswijze de aanpassingen gedaan die worden beschreven in de reacties op de onderdelen l tot en met o van de zienswijze.

- h. De maaiveldhoogten, de bouwhoogten en de beoordelingshoogten zijn voor wat betreft Amsteldijk 319 en 320, alsmede Amstelpark 18, niet juist opgenomen in de geluidsberekeningen.*

Reactie

In het geactualiseerde akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is het maaiveld binnen het gehele onderzoeksgebied met behulp van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) op hoogte gebracht. Tevens zijn de bouwhoogtes en beoordelingshoogtes ter plaatse van Amsteldijk 319 en 320 aangepast aan de hoogtes zoals aangegeven in de zienswijze.

- i. In de geluidmodellen zijn niet alle relevante verhardingen opgenomen.*

Reactie

Het geluidsmodel voor het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is aangevuld met extra akoestisch harde bodemgebieden.

- j. *Het is onjuist om het geluidscherm van OV-SAAL in de berekeningen op te nemen als zijnde tweezijdig geluidabsorberend. Dit is weliswaar conform de vermelding in het geluidregister, maar niet overeenkomstig de feitelijke situatie. Het scherm is aan de wegzijde reflecterend.*

Reactie

In het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is de reflectiefactor van het scherm aangepast in een reflecterend scherm.

- k. *Rekening moet worden gehouden met de reflecterende werking van de keermuur waarop het geluidscherm vanaf het kunstwerk over de S109 en dit kunstwerk zelf, waarbij rekening moet worden gehouden met de hoogte van het wegdek van de A10, die verschilt van de hoogte van het spoor.*

Reactie

In het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit zijn de keerwand en het kunstwerk als akoestisch reflecterend meegenomen. Tevens is rekening gehouden met het verschil in hoogte tussen het wegdek van de A10 Zuid en het spoor.

- l. *In de rapportage 'Akoestische effecten van het toepassen van hellende geluidschermen' (rapportnummer DWW-2003-085) is geen onderzoek opgenomen naar de specifieke combinaties van geluidschermen langs zowel de noordelijke alsook de zuidelijke rijbaan, waarbij sprake is van openingen tussen de kunstwerken. Een hellend scherm in de tussenberm helt aan de ene zijde voorover en aan de andere zijde achterover. De rapportage kan niet onderbouwen dat de hellende plaatsing zal leiden tot een absorberende werking.*

Reactie

Ter plaatse van Amstelrust worden geen hellende schermen toegepast. Daar waar transparante schermen worden toegepast, is in de geluidsmodellen rekening gehouden met akoestisch reflecterende schermen.

- m. *Omdat het Landschapsplan leidend is voor de vormgeving, dient voor de geluidschermen op de Amstelbrug te worden uitgegaan van reflecterende schermen.*

Reactie

Daar waar transparante schermen worden toegepast volgens het tracébesluit is in de geluidsmodellen gerekend met akoestisch reflecterende schermen. Transparante schermen worden overigens alleen toegepast in de zijberm ter plaatse van kunstwerken (bruggen en viaducten). Het tussenbermscherm langs de zuidelijke hoofdrijbaan op de brug over de Amstel wordt dus niet transparant uitgevoerd.

- n. De gehanteerde brongegevens over (de hoogteligging van) wegen uit het GPP-model behorende bij het geluidregister zijn niet afgestemd op het gehanteerde maaiveldhoogtes uit het bodemmodel.*

Reactie

De bronhoogten van de wegen in het GPP-model zijn voor het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit op hoogte gebracht aan de hand van de maaiveldhoogtes uit het bodemmodel.

- o. Het ontbreken van maaiveldhoogten buiten de grenzen van de DTB is er mede de oorzaak van dat de maaiveldhoogten bij onder andere Amstelpark 18 en Amsteldijk 316, 318 en 319 niet correct zijn bepaald.*

Reactie

Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel h van de zienswijze, is in het geactualiseerde akoestisch onderzoek voor het tracébesluit het maaiveld binnen het gehele onderzoeksgebied met behulp van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) op hoogte gebracht.

- p. Ter plaatse van de Amstel is sprake van meerdere kunstwerken. Verhoogde geluidsniveaus in de orde grootte van 10 dB als gevolg van geluid dat tussen de kunstwerken doorkomt en als gevolg van de geluidafstraling van de kunstwerken zelf, zijn niet uit te sluiten. Het betreft hier met name laagfrequent geluid. Deze openingen dienen in het kader van Zuidasdok te worden dichtgemaakt.*

Reactie

De geluidbijdrage ten gevolge van het geluid wat tussen de kunstwerken door komt is (zeer) beperkt ten opzichte van de geluidbijdrage van de reguliere wegdelen. Dit heeft geen merkbare effecten voor Amstelrust. Amstelrust ligt op ruim 170 meter afstand van het meest nabijgelegen kunstwerk. Een toename van 10 dB komt overeen met een vertienvoudiging van de geluidemissie. Het is niet realistisch dat ten gevolge van de openingen tussen de kunstwerken sprake is van een dergelijke toename. Vanuit een oogpunt van geluid is niet nodig de openingen tussen de kunstwerken dicht te maken en ook om andere redenen is dit niet wenselijk en niet mogelijk.

- q. De gebruikte standaardrekenmethode 2 is niet geschikt om de bijdrage van een akoestisch hard oppervlak als de Amstel te berekenen. Zeker voor de woningen in de directe omgeving is hierbij sprake van een substantiële geluidsbijdrage.*

Reactie

In de reactie op onderdeel p van de zienswijze is toegelicht dat de geluidsbijdrage ten gevolge van het geluid wat tussen de kunstwerken door komt (zeer) beperkt is ten opzichte van de geluidsbedrage van de reguliere wegdelen. Bij Amstelrust, gelegen op ruim 170 meter afstand van het meest nabijgelegen kunstwerk, heeft dit geen merkbaar effect. Een toename van 10 dB komt overeen met een vertienvoudiging van

de geluidsemissie. Het is niet realistisch dat ten gevolge van de openingen tussen de kunstwerken sprake is van een dergelijke toename.

Niet gedeeld wordt dat de standaardrekenmethode 2 niet geschikt zou zijn om een akoestisch harde oppervlakte als de Amstel te berekenen. In het gehanteerde akoestisch rekenmodel is het wateroppervlak van de Amstel als akoestisch hard bodemgebied ingevoerd.

- r. *De effecten van de aanpassingen in het kader van Zuidasdok op het railverkeergeluid en de gecumuleerde geluidbelasting moeten, vanuit zorgvuldigheid en de onderzoeksplicht, inzichtelijk worden gemaakt.*

Reactie

In het tracébesluit Zuidasdok is de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt (bijlage A van Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10, Hoofdrapport). In hoofdstuk 6 van Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Deelrapport Specifiek, wordt dieper ingegaan op cumulatie en het treffen van aanvullende (bron)maatregelen. Cumulatie is relevant voor de geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting hoger is dan de waarde die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Bij Amstelrust is hier geen sprake van en is er geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen vanwege cumulatie dan wel het inzichtelijk maken van de gecumuleerde geluidsbelasting.

- s. *Daar waar bron- en effectmaatregelen niet afdoende zijn kan het Amstelpark als stil\rustig gebied compensatie bieden. Maatregelen in het kader van Zuidasdok kunnen de geluidbelasting in het Amstelpark beperken. Te denken valt aan schermen langs de oprit S109 en zuidelijke parallelrijbaan van de A10, geluidreducerend wegdek op de op- en afritten (SMA NL8G+). Geluidschermen van 2 tot 3 meter met een lengte van circa 1300 meter tot en met knooppunt Amstel. Ter plaatse van de keermuren langs het Amstelpark en het viaduct over de Amstel worden de kosten hiervan beperkt omdat daar geen fundatie nodig is.*

Reactie

Met toepassing van de geluidsmaatregelen volgens het tracébesluit blijft de geluidsbelasting zowel bij het Amstelpark als wel bij Amstelrust lager dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductie plafond is toegestaan. Er is daarom geen aanleiding tot het treffen van verdere maatregelen zoals het plaatsen van geluidsschermen.

3.6.2 Zienswijze T1

In het ontwerp wordt voor de verbindingsweg van de A10 Oost naar de A2 richting Utrecht effectief één doorgaande rijstrook gerealiseerd, wat momenteel nog twee rijstroken zijn. Dit leidt ertoe dat de verbindingsweg tegen overbelasting aan zal komen te zitten en bij toename van het verkeer kan zorgen voor congestie met terugslag op de A10 Oost. Een mogelijke kosteneffectieve oplossing is om twee doorgaande rijstroken vanaf de A10 Oost samen te laten komen met één rijstrook vanaf de S100 en ter hoogte van het viaduct de vluchtstrook in te snoeren, zodat drie rijstroken passen. Vervolgens kan iets verderop de rijstrook afkomstig van de S100 afvallen en daarna komt de rijbaan vanaf de A10 Zuid bij elkaar zoals reeds gepland.

Reactie

De berekende verkeersintensiteiten voor 2030 tonen aan dat de verbindingsweg van de A10 Oost naar de A2 met één rijstrook kan volstaan. De mogelijkheid om genoemde twee stroken te realiseren is ook onderzocht, omwille van de robuustheid en betrouwbaarheid van het wegennetwerk, zodat het netwerk bij een incident reservecapaciteit kan bieden. Hieruit zijn oplossingsrichtingen naar voren gekomen die alle extra kosten met zich meebrengen. Bovendien verrichten de gemeente Amsterdam, de gemeente Ouder-Amstel en Rijkswaterstaat een studie naar de gebiedsontwikkeling ten noorden van het knooppunt Amstel. Niet ondenkbaar is dat de A2 ten noorden van het knooppunt Amstel (deels) komt te vervallen. In dat geval is genoemde verbindingsweg alsnog tweestrooks te realiseren met verwaarloosbare aanpassingen van het huidige ontwerp. Het realiseren van extra voorzieningen om de verbindingsweg tweestrooks te maken in combinatie met volledig behoud van de A2 is in dat geval kapitaalvernietiging.

Om deze redenen is besloten dit achterwege te laten.

3.6.3 Zienswijze T8

Gevraagd wordt de schermen bij de brug over de Amstel te verhogen tot bijvoorbeeld vier meter. Tevens wordt verzocht de cumulatieve geluidsbelasting van zowel spoor als auto aan te houden en op basis daarvan passende maatregelen te nemen.

Reactie

Geluidsschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. In het tracébesluit zijn ter hoogte van de Amstel langs de noordelijke hoofdrijbaan en parallelrijbaan geluidsschermen voorzien met een hoogte van twee meter. Met deze geluidsschermen blijft de toekomstige geluidsbelasting binnen de toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidsproductieplafonds. In dat geval wordt bij de maatregelafweging niet tevens de cumulatieve geluidsbelasting van spoor en wegverkeer betrokken.

3.6.4 Zienswijze T9

Gevraagd wordt de schermen bij de brug over de Amstel te verhogen tot bijvoorbeeld vier meter. Tevens wordt verzocht de cumulatieve geluidsbelasting van zowel spoor als auto aan te houden en op basis daarvan passende maatregelen te nemen.

Reactie

Geluidsschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. In het tracébesluit zijn ter hoogte van de Amstel langs de noordelijke hoofdrijbaan en parallelrijbaan geluidsschermen voorzien met een hoogte van twee meter. Met deze geluidsschermen blijft de toekomstige geluidsbelasting binnen de toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidsproductieplafonds. In dat geval wordt bij de maatregelafweging niet tevens de cumulatieve geluidsbelasting van spoor en wegverkeer betrokken.

3.6.5 Zienswijze T10

- a. Bij de Rozenoordbrug zijn extra rijbanen en een spoorbaan gerealiseerd. Bewoners hebben hiervan jarenlang geluidsoverlast gehad.*

Reactie

Bouwwerkzaamheden brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- b. De bouw van twee extra bruggen met elk drie rijstroken betekent tien jaar lang geluidsoverlast. Gevraagd wordt voor aanvang van de bouw geluidswerende voorzieningen te treffen voor omliggende woningen en woonboten.*

Reactie

De bouw van Zuidasdok duurt als geheel ongeveer tien jaar, maar de hinder door de bouw is niet overal gelijk en neemt af naar mate de bouw vordert. Ter hoogte van de Amstel kunnen vooral de verbreding van het grondlichaam van de A10 Zuid en de aanleg van de bruggen over de Amstel hinder geven. Geluids- en andere bouw hinder moet hierbij altijd binnen de wettelijke kaders blijven. De in het tracébesluit ter hoogte van de Amsteldijk voorziene geluidsschermen langs de noordelijke hoofdrijbaan en parallelrijbaan met een hoogte van twee meter worden gerealiseerd voordat de verbrede A10 Zuid wordt opengesteld. Om bouwtechnische redenen en in

verband met de fasering van de bouw is niet mogelijk deze op een eerder moment te plaatsen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase van Zuidasdok in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Niet in acht wordt genomen dat het woongebied een ecolint is dat moet worden beschermd.*

Reactie

Het ecolint maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) uit het Natuurbeleidsplan van de gemeente Amsterdam. Het Ecolint is een ecologische verbinding van het Nieuwe Diep (aan de oostkant van Amsterdam gelegen) met de Nieuwe Meer (gelegen aan de westkant van Amsterdam). Het Ecolint volgt De Kleine Wetering en loopt dus ook onder de Rozenoordbrug door. Het doel van het Ecolint is tweeledig. De kwaliteit van de watersystemen in Amsterdam verbeteren; niet alleen de waterkwaliteit, maar ook de oevers en de waterbodem. Daarnaast verbindt het ecolint een aantal groengebieden. Kleine diersoorten kunnen zich zo langs het ecolint van het ene naar het andere groengebied verplaatsen. In de komende jaren zal het ecolint in Zuid zich ontwikkelen tot een duidelijk en ononderbroken verbindingslint tussen diverse grote groengebieden in de stad Amsterdam. Ook in het beheer zal hier rekening mee worden gehouden.

- d. *In verband met waardedaling van de woning wordt gevraagd om financiële compensatie.*

Reactie

In bepaalde gevallen kan aanspraak worden gemaakt op financiële compensatie. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *De woning heeft schade opgelopen tijdens de werkzaamheden van ProRail en het bouwen van de brug. In verband hiermee wordt gevraagd om een verbod op bouwverkeer over de Amsteldijk.*

Reactie

Een verbod op bouwverkeer over de Amsteldijk wordt niet opgenomen in het bouwcontract. In het bouwcontract zijn wel eisen opgenomen ter voorkoming van schade aan gebouwen. De aannemer wordt uitgedaagd om voor bouwverkeer zo min mogelijk gebruik te maken van het stedelijk wegennet. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

3.6.6 Zienswijze T11

- a. *Door de bouw van drie extra rijbanen in de richting van de Amsteldijk zullen het uitzicht en de leefomgeving in kwaliteit verminderen.*

Reactie

Zuidasdok is erop gericht de bereikbaarheid van Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad in de toekomst te kunnen blijven garanderen en optimaal te houden, zowel over de weg als per openbaar vervoer. Hiervoor is het noodzakelijk de A10 Zuid uit te breiden. Dit heeft inderdaad nadelige gevolgen ter hoogte van de Amsteldijk. Geprobeerd wordt deze gevolgen door het treffen van maatregelen zo beperkt mogelijk te houden. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van geluidsschermen met een hoogte van twee meter langs de noordelijke hoofdrijbaan en parallelrijbaan van de A10 Zuid ter hoogte van de Amsteldijk. Daarnaast worden inpassingsmaatregelen getroffen om de A10 Zuid groen in te passen. De inpassing wordt beschreven in het Landschapsplan Zuidasdok.

- b. *De geluidsoverlast neemt toe. Ook op dit deel van het tracé dient een hoger scherm te worden geplaatst dan een geluidsscherm met een hoogte van twee meter. Aan geluidsoverlast als gevolg van voegovergangen van de brug, weerkaatsing van geluid op het water en andere geluidseffecten onder de bruggen dient speciaal aandacht te worden besteed. In het ontwerp-tracébesluit zijn hiervoor geen maatregelen opgenomen. De grootste overlast wordt in de tuin ondervonden, waardoor geluidswerende maatregelen aan de woning niet relevant zijn.*

Reactie

Geluidsschermen worden zodanig vormgegeven dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Met de schermen zoals opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit wordt hier bij de Amstel aan voldaan. De toekomstige geluidsbelasting blijft binnen de toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidsproductieplafonds. Bij voegovergangen tussen vaste brug-, viaduct- en wegdelen zijn geluidsarme voegen voorgeschreven. In de berekeningen is eveneens rekening gehouden met de reflectie van het geluid in akoestisch harde vlakken zoals water. Het geluid dat tussen de brugdelen door komt is beperkt en heeft geen relevant effect op de berekende geluidsbelastingen.

- c. *In verband met vermindering van woongenot en waardedaling van de woning wordt gevraagd om financiële compensatie.*

Reactie

Op financiële compensatie kan in bepaalde gevallen aanspraak worden gemaakt. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Om overlast en schade aan de woning tijdens de bouw te voorkomen, wordt gevraagd om een verbod op bouwverkeer over de Amsteldijk.*

Reactie

Een verbod op bouwverkeer over de Amsteldijk wordt niet opgenomen in het bouwcontract. In het bouwcontract zijn wel eisen opgenomen ter voorkoming van schade aan gebouwen. De aannemer wordt uitgedaagd om voor bouwverkeer zo min mogelijk gebruik te maken van het stedelijk wegennet. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

3.6.7 Zienswijze Tuinpark Amstelglorie (T61)

- a. *Het tuinpark is begin jaren vijftig opgericht en telt 440 tuinen, in grootte variërend van 200 tot 250 vierkante meter, waarvan ruim duizend tuinders gebruik maken. In het tuinseizoen van april tot en met oktober is het tuinpark vrij toegankelijk en wordt het bezocht door een onbekend maar minstens even groot aantal bezoekers en belangstellenden.*

Reactie

De waarde van Tuinpark Amstelglorie voor tuinierders en bezoekers is evident.

- b. *Het project mist de ambitie en de urgentie die aanleiding was voor de oorspronkelijke discussie over een Zuidasdok. Zuidasdok biedt geen structurele oplossing voor de overlast en barrièrewerking van de A10. De barrière van de A10 wordt groter en het trein- en metroverkeer blijft bovengronds en neemt significant toe. Zuidasdok betekent een periode van minstens vijftien jaar bouwoverlast.*

Reactie

Door het in tunnels aanleggen van de A10 Zuid in het centrumgebied van Zuidas worden de noord-zuidverbindingen korter en wordt nieuwe openbare ruimte gecreëerd op het dak van de tunnels. De barrière die nu het noordelijke en het zuidelijke deel van Zuidas scheidt, wordt voor een deel geslecht. Aan weerszijden van het gedeelte van de A10 Zuid dat in tunnels wordt aangelegd, neemt de infrastructuurbundel in omvang toe. Negatieve effecten worden door het treffen van mitigerende maatregelen beperkt, zoals door het plaatsen van geluidsschermen en het toepassen van tweelaags ZOAB. Meer hierover kunt u lezen in de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

De bouw van het project Zuidasdok duurt ongeveer tien jaar. De hinder door de bouw is niet overal gelijk en neemt af naar mate de bouw vordert. Ter hoogte van het tuinpark kunnen vooral de verbreding van het grondlichaam van de A10 Zuid, de aanleg van viaducten en de eventuele bouwweg hinder geven. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfae van Zuidasdok in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Gevraagd wordt om een dwarsdoorsnede van de hoofd- en parallelrijbanen en het talud ter plaatse van het tuinpark waarbij specifieke vragen zijn hoe steil het talud wordt, hoe dicht het talud eindigt bij de ringsloot en hoe gronddruk van het wegdek aan het talud wordt opgevangen ter plaatse van de ringsloot en welke beschoeiingen hier worden geplaatst.*

Reactie

Ter hoogte van het tuinpark wordt een talud aangelegd met een helling tussen 1:1 en 1:2 en met een groene uitstraling. De bestaande watergang blijft behouden. Met het tuinpark vinden gesprekken plaats waarbij ook de inpassing aan de orde komt. Het tuinpark wordt bij de inpassing betrokken.

- d. *De cijfers omtrent de hoeveelheid autoverkeer zijn toegeschreven naar de nieuwe wegcapaciteit en door de kredietcrisis achterhaald.*

Reactie

De verkeerscijfers zijn een resultante van de verkeersberekeningen die op basis van de laatste inzichten omtrent lokale, regionale, landelijke en globale ontwikkelingen zijn uitgevoerd. Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) heeft in 2010 onderzocht of de ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie schommelingen vertonen en daarmee afwijken van de groeiscenario's. De ontwikkelingen van de bevolking en de economie vertonen weliswaar grote schommelingen, maar vallen nog binnen de bandbreedtes van de scenario's. De regionale verschillen zijn wat groter uitgekomen dan in de groeiscenario's is voorzien. De toename van de mobiliteit was gemiddeld, maar de congestie is sterker toegenomen dan ook in de hoogste groeiscenario's was verwacht. Samenvattend concludeert het PBL dat de Welvaart en Leefomgevings-scenario's nog steeds bruikbaar zijn voor het beleid op de lange termijn.

- e. *Een aanmerkelijk deel van het verkeer over de A10 zal gemaksverkeer worden, aangemoedigd door een infrastructuur met vooral bevorderende maatregelen voor het traditionele autoverkeer.*

Reactie

Niet-zakelijk, niet-woon-werk en niet-vrachtverkeer (bijvoorbeeld naar de RAI) neemt inderdaad toe, hoewel overwegend buiten de spitsuren.

- f. *Geen onderscheid wordt gemaakt tussen personenvervoer en vrachtvervoer.*

Reactie

In het verkeersmodel voor Rijkswegen (NRM West) worden personenauto's en vrachtverkeer apart berekend. Deze intensiteiten worden in de rapportage niet afzonderlijk gerapporteerd maar gecombineerd tot verkeersstromen in motorvoertuigen, omdat splitsen van deze voertuigtypen geen toegevoegde waarde heeft voor de conclusies die zijn getrokken. In berekeningen waar dit onderscheid wel

van belang is, zoals bijvoorbeeld bij de milieuberekeningen voor geluid en lucht, worden deze voertuigtypen uiteraard wel apart opgenomen.

- g. *Geen rekening wordt gehouden met nieuwe vormen van (elektrisch) vervoer en ontwikkelingen die leiden tot een sterke afname van het eigen autobezit met name onder jongere generaties.*

Reactie

Verkeerskundig wordt uitgegaan van aantallen auto's waarbij het niet uitmaakt op welke brandstof deze rijden. In berekeningen waar dit onderscheid wel van belang is, zoals bijvoorbeeld bij de milieuberekeningen, worden deze voertuigtypen uiteraard wel apart genomen.

Het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek zijn uitgevoerd in overeenstemming met de toepasselijke wettelijke kaders en reken- en meetvoorschriften. Dit geldt ook voor de gehanteerde voertuigemissies. Door rijksbeleid en Europees beleid verminderen de emissies van voertuigen met de jaren. Hiermee is rekening gehouden in de berekeningen voor geluid en lucht. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat bij een hogere snelheid het geluid van de banden van een voertuig dominant is ten opzichte van het geluid van de motor. Een toename van elektrische voertuigen heeft hierdoor beperkt invloed op geluidseffecten.

Hiernaast wordt verwezen naar de beantwoording bij onderdeel d van deze zienswijze.

- h. *De bouwplannen in Zuidas frustreren voor jaren het herstel van verbindingen voor fietsers en voetgangers in de noord-/zuidontsluiting. Tegen de verdrukking in neemt vooral de hoeveelheid fietsers sterk toe, met als gevolg constipatie van de openbare ruimte, gebrek aan (overdekte) stallingmogelijkheden en ongeleide stromen fietsers.*

Reactie

In paragraaf 9.6 van de Integrale rapportage openbaar vervoer en langzaam verkeer is aangegeven dat tijdens de realisatiefase van Zuidasdok de huidige noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers gehandhaafd blijven. Binnen het project Zuidasdok is rekening gehouden met een toenemend gebruik van de fiets en de daarmee samenhangende stallingsbehoefte bij station Amsterdam Zuid. Het aantal stallingsplaatsen voor fietsen in de directe omgeving van het station wordt uitgebreid tot circa 15.000. Ook tijdens de realisatiefase zijn voldoende (tijdelijke) stallingsplaatsen beschikbaar om aan de stallingsbehoefte te voldoen. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 9.6 van de Integrale rapportage openbaar vervoer en langzaam verkeer, die als bijlage 3 is gevoegd bij het ProjectMER Zuidasdok.

- i. *Bij een verkeersongeval op de A10 ter plaatsen van het tuinpark, kan een (vracht) auto vanaf het talud in het tuinpark belanden.*

Reactie

Voor alle autosnelwegen geldt dat de berminrichting moet voldoen aan wettelijke normen en richtlijnen. Wanneer in de berm of naast de weg een gevaarlijke situatie kan ontstaan wordt deze afgeschermd met een voertuigkering.

- j. *Door stapeling van milieubelastende infrastructuur zullen gezondheidsproblemen en geluidsoverlast ontstaan. Voor negatieve effecten voor de woon- en werkomgeving geldt dat de omvang van de bevolking van Amsterdam sterk is toegenomen. Deze effecten zijn niet in kaart gebracht. Aanbevolen wordt tijdig rekening te houden met cumulatie van geluid van metro, auto, trein en vliegtuigen.*

Reactie

Bij het bepalen van de milieubelasting die wordt veroorzaakt door Zuidasdok wordt rekening gehouden met veranderingen in de leefomgeving. De bevolkingsontwikkeling is bijvoorbeeld een aspect dat wordt betrokken bij de berekening van de omvang van het wegverkeer. Maar ook bij het bepalen van effecten op de omgeving ten aanzien van bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluidshinder wordt uitgegaan van gerealiseerde en toekomstige ontwikkelingen. Ook cumulatie van geluid is als zodanig onderzocht.

- k. *Het tuinpark is wel degelijk een geluidsgevoelige bestemming en valt binnen de reikwijdte van de Wet geluidshinder. Gevraagd wordt geluidswerende maatregelen te treffen.*

Reactie

Geluidsgevoelige objecten op grond van artikel 2 van het Besluit geluid milieubeheer zijn: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, kinderdagverblijven, standplaatsen van woonwagens en ligplaatsen van woonboten. Het tuinpark is wettelijk geen geluidsgevoelig object en de geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige objecten terug te brengen tot de wettelijke toegestane waarden. Dit neemt niet weg dat de in het (ontwerp)tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen ten behoeve van geluidsgevoelige objecten ook een gunstig effect hebben op de geluidsbelasting bij het tuinpark. Ter hoogte van het tuinpark wordt door het toepassen van de bronmaatregel tweelaags ZOAB de geluidsbelasting gereduceerd tot de geluidsbelasting die op basis van de nu geldende geluidsproductieplafonds maximaal is toegestaan. Daarnaast wordt ter hoogte van het zuidwestelijke deel van het tuinpark in de tussenberm van de A10 Zuid een geluidsscherm geplaatst met een hoogte van twee meter (figuur 4 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A10 Hoofdrapport, maart 2016).

- l. *Voor de omgeving van het knooppunt Amstel worden waterberging en –verontreiniging niet gedetailleerd in kaart gebracht terwijl nu al ernstige situaties van wateroverlast bekend zijn, onder meer op lager gelegen delen van het tuinpark. De wateroverlast zal door de verbreding en de extra rijbanen van de parallelweg groter worden. Effecten op het freatisch grondwaterniveau tijdens en na de realisatie van het verbrede talud, van het extra asfalt van de parallelrijbanen en van de nog niet ingetekende bouwplaatsen en –wegen dienen in kaart te worden gebracht, met een uitgewerkt voorstel hoe extra wateroverlast kan worden voorkomen.*

Reactie

In het tuinpark is de hoogte van het maaiveld gemiddeld circa NAP -1,90 meter met een laagste punt van circa NAP -2,00 meter en is het polderpeil circa NAP -2,50 meter. De drooglegging is dus meestal circa 0,60 meter en plaatselijk circa 0,50 meter. De genoemde wateroverlast lijkt mede uit deze ontwateringsdiepte te moeten worden verklaard.

Daarnaast wordt voldaan aan andere op de Keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht gebaseerde voorschriften, die mede dienen ter voorkoming van wateroverlast op naburige gronden en ter compensatie van toename van verhard oppervlak.

Overigens leidt het project Zuidasdok niet tot wijziging van de watergangen rond het tuinpark.

- m. *De afwatering van het knooppunt Amstel en de A10 ter hoogte van het tuinpark vinden sinds de ingebruikname in 1981 ongefilterd en via de taluds plaats, direct op de buitensloot van het tuinpark. Bij zware regenval na een droge periode is bij de uitgangen van de lozingsbuizen en op het wateroppervlak duidelijk verontreiniging zichtbaar. Uit onderzoek in november 2014 van de waterbodems van het tuinpark blijkt dat het ongezuiverd lozen van het wegwater de waterkwaliteit en de baggerspecie ernstig hebben verontreinigd en dat deze verontreiniging door onoordeelkundig baggeren door de gemeente is doorgedrongen tot ver in de secundaire sloten van het tuinpark. Statische metingen moeten alsnog ook voor het zuidelijke deel van het tuinpark worden gedaan. De betrokken overheden zijn verantwoordelijk voor de sanering van de watergangen in het tuinpark, zodat geen verdere gezondheidsschade kan optreden bij toekomstige generaties tuinders. Voorkomen moet worden dat in de nieuwe situatie opnieuw vervuild regenwater in de sloten terecht komt.*

Reactie

Het onderzoek dat wordt genoemd had betrekking op de noordzijde van het tuinpark, waar geen werkzaamheden voor het project Zuidasdok plaatsvinden. De watergang tussen het tuinpark en de A10 Zuid is onderzocht bij een verkennend bodemonderzoek. Hierbij is geen verontreinigd slib aangetroffen. Ook is geen verontreiniging van de vaste waterbodem (bestaande uit veen) geconstateerd, de grond is her te gebruiken in oppervlaktewater. Op afwatering van wegwater is het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi) van toepassing. Voldaan zal worden aan de eisen van het Blbi en aan het mede daarop gebaseerde Kader afstromend wegwater van Rijkswaterstaat.

- n. *Het gehele talud langs het tracé van de metro is verontreinigd met zware metalen als lood en zink wat erger zal worden na realisatie van Zuidasdok. Hetzelfde geldt voor verontreiniging met koolwaterstof door de werkzaamheden met asfaltlagen de afgelopen jaren.*

Reactie

De metrolijn wordt niet gewijzigd in het kader van Zuidasdok. Zuidasdok leidt derhalve niet tot een toename van emissie/verontreiniging aan zware metalen in het talud.

Daarnaast is het terrein direct naast het metrospoor (tussen het metrospoor en het tuinpark) aangewezen als werkterrein voor de uitvoeringsperiode van Zuidasdok. Voor een werkterrein geldt dat de aannemer van het bouwcontract een nul- en eindmeting moet uitvoeren naar de kwaliteit van de bodem en eventueel opgetreden belasting in de tussenliggende periode volledig moet opschonen. Hiermee is geborgd dat de kwaliteit niet verslechtert. Het gebruik van het werkterrein leidt derhalve niet tot een toename van verontreiniging.

- o. *Er is onvoldoende aandacht voor de historische en landschappelijke kwaliteiten van Amsterdam, zowel wat betreft de stedelijke lobben als de groene scheggen die door Zuidasdok worden doorsneden.*

Reactie

Zuidas wordt ingesloten door twee groene scheggen met een waterrijk karakter, de Amstel en de Schinkel. Zoals is beschreven in het als bijlage 2 bij de toelichting van het tracébesluit gevoegde Landschapsplan, is de ambitie de A10 Zuid vorm te geven als een groene corridor die de twee groene scheggen verbindt. In het Landschapsplan is per deelgebied (De Nieuwe Meer, Amstelveenseweg, Stedelijk Kerngebied Zuidas, Beatrixpark-RAI, Amstel, Knooppunt Amstel en A2 Amstelscheg) beschreven hoe aan deze ambitie vorm wordt gegeven. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het aanplanten van bomen en groen in de openbare ruimte boven de tunnels en in de overruimtes tussen de rijbanen van de A10 Zuid en het spoor.

- p. *Er dient voldoende oog te zijn voor de internationale uitstraling die Zuidas kan hebben en al heeft en om toeristenstromen voldoende te spreiden.*

Reactie

De internationale allure van Zuidas wordt versterkt door het ondergronds brengen van de A10 Zuid in het centrumgebied van Zuidas. Hierdoor ontstaat ruimte om station Amsterdam Zuid en de aansluitende openbare ruimte de kwaliteit te geven die past bij een hoogwaardig stedelijk milieu.

- q. *Verbindingen voor voetgangers, fietsers en waterverkeer dienen te worden hersteld en verbeterd.*

Reactie

Bestaande fietsonderdoorgangen onder de A10 Zuid blijven bestaan, zodat het fietsnetwerk in tact blijft. Er komen vier verbindingen bij:

- o een passage bij het Beatrixpark;
 - o een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Schinkelbrug, van de Amstelveenseweg naar de Riekerweg;
 - o een fietsverbinding aan de zuid- en westzijde van de rechtbank Amsterdam tussen de Parnassusweg en de Fred. Roeskestraat;
 - o een verbinding aan de zuidkant van het Beatrixpark naar de Beethovenstraat.
- Zuidas moet een fijne omgeving worden om doorheen te fietsen: groen, aantrekkelijk en veilig. Daarop wordt gelet bij de aanleg van de fietspaden en directe omgeving.

Ook bij de materiaalkeuze voor eventuele geluidsschermen langs fietspaden wordt hiermee rekening gehouden.

Tijdens de bouwfase kan het noodzakelijk zijn fietsroutes tijdelijk om te leiden.

Fietsers zullen dan bijvoorbeeld aan één kant van de straat moeten rijden. Hierbij wordt tevens verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- r. *De A10 als groene corridor is volstrekt kunstmatig en heeft buiten de vleermuizen geen relatie met relevante indicatoren en natuurwaarden. In de plannen wordt geen aandacht besteed aan nieuwe barrières die worden opgeworpen voor het nog kwetsbare oost/west ecolint. Hoewel Amstelglorie geen erkende natuurstrook is, hebben vele honderden tuinders zich er voor ingezet om van het gebied een natuurgebied te maken dat integraal onderdeel blijft van het ecolint.*

Reactie

Het Ecolint is een ecologische verbinding van het Nieuwe Diep (aan de oostkant van Amsterdam gelegen) met de Nieuwe Meer (gelegen aan de westkant van Amsterdam). Het Ecolint volgt De Kleine Wetering en loopt dus ook onder de Rozenoordbrug door.

De bouw van project Zuidasdok blijft buiten het tuinpark. Op het tuinpark aanwezige bomen en beplantingen worden dan ook niet aangetast. Zoals hiervoor is toegelicht in de reactie op onderdeel o van de zienswijze, is de ambitie de A10 Zuid in te passen als een groene corridor tussen de twee groene scheggen Amstel en Schinkel. De belangrijkste passages waarlangs momenteel migratie van fauna plaatsvindt tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de huidige infrastructuur zijn de Amstel en de Schinkel. Deze passages blijven behouden. Ter hoogte van de RAI wordt een nieuwe faunapassage gerealiseerd voor de migratie van fauna tussen het Beatrixpark en het gebied ten zuiden van de A10 Zuid.

- s. *Voor de aanleg van het verbrede dijklichaam worden al het huidige groen, bomen en struiken verwijderd. Dit heeft consequenties voor het uitzicht en voor ter plaatse nestelende beschermde vogels (ijsvogel, buizerd, grasmus, bosrietzanger en karekiet) en zoogdieren (bunzing, hermelijn e.a.). In de plannen ontbreken specifieke details over de bescherming van deze natuurwaarden tijdens de bouw en in de plannen voor de nieuwe begroeiing, wat onderdeel moet worden van de aanbesteding en in de detailplanning van de aannemer. Bepleit wordt om in nauw overleg met de stadsecologen en de tuinders van Amstelglorie natuurlijke buffers te plaatsen met natuurvriendelijke toe- en aanpassingen volgens de nieuwste inzichten wat betreft beplanting van taluds, zoals bijvoorbeeld fijnstof afvangende beplanting.*

Reactie

Negatieve effecten op broedende vogels in de beschermde broedperiode zijn uitgesloten doordat bomen buiten de broedperiode worden gekapt. Waar dit aan de orde is, wordt voor het verstoren van jaarrond beschermde nestlocaties een ontheffing aangevraagd op grond van de Flora- en faunawet. Meer informatie over de bescherming van natuurwaarden is opgenomen in paragraaf 7.1 van de toelichting bij het tracébesluit en specifieke maatregelen in verband met de Flora- en faunawet zijn opgenomen in artikel 12 van de besluittekst van het tracébesluit.

Het tuinpark wordt betrokken bij de inrichting van het groen rond het tuinpark.

- t. *De tuinen die vlak langs het tracé liggen zullen aanmerkelijk minder zonlicht krijgen, wat nadelige gevolgen heeft voor de gewassen en de huisjes. Een groen talud heeft de voorkeur, maar om deze reden niet met bomen die hoger kunnen worden dan het talud.*

Reactie

Voor het gedeelte waarop de bouwweg is gelegen - die wordt overgenomen van OV-SAAL - is samen met het tuinpark een groenplan opgesteld dat wordt gerealiseerd. Voor het talud langs de A10 Zuid wordt net als in de huidige situatie voorzien in bomen en hogere beplantingen. Het talud van de A10 Zuid komt inderdaad dicht bij het tuinpark te liggen dan in de huidige situatie, maar met de tussengelegen watergang is geen sprake van een niet-aanvaardbare vermindering van zonlicht.

- u. *In de bijlage met de beschrijving van archeologische waarden binnen het plangebied ontbreken de nieuwste inzichten over de oudste geschiedenis van de stad (850 – 1200 na Christus). Het hier nog aanwezige bodemarchief dient met de grootste omzichtigheid te worden onderzocht en intact te worden gelaten.*

Reactie

In het voor het ProjectMER uitgevoerde archeologische bureauonderzoek zijn alle archeologisch bekende waarden en verwachtingen onderzocht. Bij het onderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden voor bewoning vóór de late middeleeuwen (1050 – 1500 na Christus). Omdat voor het onderzochte gebied geen sprake is van een nieuw inzicht over de periode van bewoning, is er geen noodzaak de nieuwste inzichten op te nemen. In het archeologische terrein binnen het gebied (AMK 14611) en in de op de gemeentelijke signaleringskaarten opgenomen middeleeuwse bewoningslinten (de Sloterweg, Amstelveenseweg, de Watering en de oevers van de Amstel) zijn de oudste in het gebied bekende archeologische waarden aanwezig. In deze hiervoor genoemde gebieden is sprake van bewoning vanaf 1050 na Christus (11^e eeuw).

- v. *Overlast voor tuinders en andere reguliere gebruikers dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. Voor de planning van de werkzaamheden is van belang dat niet in het weekend, in de avonden en tijdens schoolvakanties wordt gewerkt omdat de meeste tuinders op die momenten recreëren.*

Reactie

Een toezegging van deze strekking kan niet worden gedaan. Zo kan het om het verkeersnetwerk overdag in stand te houden nodig zijn om op de genoemde momenten te werken. In het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07.00 en 19.00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. Op deze wijze is geborgd dat geen niet-aanvaardbare hinder ontstaat. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4

van de Nota van Beantwoording.

- w. *Werkzaamheden dienen tevens buiten het broedseizoen plaats te vinden.*

Reactie

Negatieve effecten op vogels in de beschermde broedperiode zijn uitgesloten doordat bomen buiten de broedperiode worden gekapt. Daarnaast wordt gewerkt volgens een ecologisch werkprotocol, dat ook betrekking heeft op het voorkomen van verstoring van broedende vogels en andere dieren.

- x. *De werkzaamheden dienen zoveel mogelijk te worden geconcentreerd in tijd en ruimte om onnodig lange periodes van overlast te voorkomen.*

Reactie

Zoals hiervoor is vermeld in de reactie op onderdeel b van de zienswijze, duurt de bouw van Zuidasdok ongeveer tien jaar, is de hinder door de bouw niet overal gelijk en neemt deze af naar mate de bouw vordert. Ter hoogte van het tuinpark kunnen vooral de verbreding van het grondlichaam van de A10 Zuid, de aanleg van viaducten en het eventuele gebruik van de nabij gelegen bouwweg hinder geven. De bouw van Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder.

Hierover is meer te lezen in de algemene reacties op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase die respectievelijk zijn opgenomen in paragraaf 2.3 en 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- y. *Rekening moet worden gehouden met andere bouwplannen, met name bouwwerkzaamheden in het gebied Amstel 1 en de geplande omvorming van een deel van de A2 tot stadsstraat.*

Reactie

Het eventueel afwaarderen van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug en de woningbouwopgave van de gemeente Ouder-Amstel zijn separate (onderzoeks)trajecten waarover nog niet bestuurlijk is besloten. Om deze reden is voor Zuidasdok uitgegaan van bestaande situaties en ontwikkelingen. Bij de bouwwerkzaamheden voor project Zuidasdok wordt rekening gehouden met andere bouwprojecten in de omgeving. Op het moment dat daarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden geldt dit ook voor het afwaarderen van de A2.

- z. *Rekening moet worden gehouden met het aspect veiligheid tijdens de werkzaamheden.*

Reactie

Aan de veiligheid tijdens de bouwphase worden strenge eisen gesteld en nood- en hulpdiensten worden betrokken bij de voorbereiding. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- aa. *In verband met geluid- en uitstootoverlast is van belang dat wordt gewerkt met de schoonste generatie werktuigen.*

Reactie

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwphase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

- bb. *Op de website van het tuinpark komt een 24/7 bereikbaar telefoonnummer waar overlast en gevaarlijke situaties kunnen worden gemeld. Een aanbeveling is dat vervolgens door de uitvoerder direct wordt gemeld wat de vervolgstappen zullen zijn en dat bij calamiteiten werkzaamheden direct worden stopgezet en aanwezige tuinders direct op de hoogte worden gesteld.*

Reactie

Voor Zuidasdok en voor alle andere bouwprojecten op Zuidas wordt één loket ingericht waar belanghebbenden terecht kunnen voor extra informatie, meldingen en klachten en schadeclaims. Via het loket worden meldingen aan de juiste partij geadresseerd. Hierover is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie in paragraaf 2.3 van deze Nota van Beantwoording.

- cc. *Voor de start van de werkzaamheden dient duidelijk te zijn wat er met de bouwplaats na de bouw gaat gebeuren.*

Reactie

Zoals is vermeld in de reacties op de onderdelen s en t van de zienswijze, is voor het gedeelte waarop de bouwweg is gelegen - die wordt overgenomen van OV-SAAL - samen met het tuinpark een groenplan opgesteld dat wordt gerealiseerd. Voor het talud langs de A10 Zuid wordt net als in de huidige situatie voorzien in bomen en hogere beplantingen. Het tuinpark wordt betrokken bij de groeninrichting.

- dd. *De wijze waarop de werkzaamheden beslag zullen leggen op het tuinpark wordt nog te veel open gehouden. Te denken valt aan opslag van materialen, plaatsing van installaties, pompwerkzaamheden, waterberging en de veiligheid van tuinders, bewoners en gebruikers.*

Reactie

Tijdens de huidige planuitwerkingsfase staan het tracébesluit en het bestemmingsplan centraal, waarin de ruimtelijke keuzen voor Zuidasdok worden vastgelegd. Op dit moment is nog niet precies te zeggen op welke wijze de

werkzaamheden worden uitgevoerd. De bouw van project Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van de Nota van Beantwoording.

ee. *Bij de wijze van aanbesteden wordt veel van de detaillering overgelaten aan de aannemers, met het gevaar dat aanbevelingen en wensen uit de zienswijze die door de projectorganisatie worden overgenomen niet worden meegenomen door de aannemers. Een duidelijke procedure kan dit voorkomen. Integraal onderdeel van de aanbesteding moet zijn dat de aannemers die inschrijven een gedetailleerd plan maken hoe overlast voor de tuinders tot een minimum wordt beperkt. Van belang is dat de projectorganisatie hard toezegt en garandeert dat overgenomen punten uit de zienswijze onderdeel worden van de aanbestedingsprocedure.*

Reactie

Om de expertise van de markt te benutten, wordt de bouw aanbesteed in de vorm van een zogenaamd Design & Construct contract. Hierbij bedenkt de aannemer binnen de grenzen van een programma van eisen van de opdrachtgever de beste oplossing en uitvoeringswijze. Het ontwerp en de uitvoering kunnen zo optimaal op elkaar worden afgestemd. Met het tuinpark en een groot aantal andere belanghebbenden vinden gesprekken plaats over project Zuidasdok. Afspraken die daarbij worden gemaakt en punten die worden overgenomen uit zienswijzen worden opgenomen in het bouwcontract. Verwezen wordt tevens naar de algemene reacties op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase die respectievelijk zijn opgenomen in paragraaf 2.3 en paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

ff. *Het kappen van de huidige groenstrook op het dijklichaam, de ingrijpende veranderingen en de lange periode van overlast leiden tot waardevermindering omdat huisjes veel minder snel worden verkocht of zelfs onverkoopbaar worden. Onderdeel van het project moet een duidelijke en uitgewerkte regeling die erin voorziet dat indien voor een tuin binnen vier maanden na opzegging geen opvolger is gevonden de eigenaar financieel wordt gecompenseerd, waarbij de compensatie bestaat uit het volgens de gebruikelijke procedure door de taxatiecommissie van het tuinpark vastgestelde bedrag.*

Reactie

Op de wijze van beoordeling en behandeling van verzoeken om planschade en nadeelcompensatie zijn wettelijke regelingen van toepassing waarvan niet in de gevraagde zin kan worden afgeweken. Hierbij wordt opgemerkt dat het een betrokkene vrij staat het oordeel van de taxatiecommissie ter onderbouwing van een verzoek in te brengen. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op

zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.6.8 Zienswijze Nationale Politie (T64)

- a. *De gronden waarop het Politie Trainingscentrum Overamstel is gelegen, liggen gedeeltelijk in het gebied waarop het ontwerp tracébesluit betrekking heeft en voor het overige direct daarnaast. Het trainingscentrum zal zowel tijdens de uitvoeringsfase als in de definitieve situatie hinder van het project ondervinden. De aan de orde zijnde belangen zijn ondanks een daartoe strekkend verzoek niet meegenomen in de uit te voeren onderzoeken.*

Reactie

Zoals in de reacties op de hierna volgende onderdelen van de zienswijze nader wordt toegelicht, zijn de met het trainingscentrum gemoeide belangen betrokken bij de onderzoeken die voor het tracébesluit zijn uitgevoerd. Het is juist dat het trainingscentrum tijdens de bouwfase en in de definitieve situatie hinder zal ondervinden. Maatregelen zijn erop gericht om zo min mogelijk overlast te veroorzaken en de hinder te beperken.

- b. *Uit het kaartmateriaal blijkt dat een nieuwe aansluiting zal worden aangelegd vanaf de oprit RAI op de A10 en de A1, op zeer korte afstand van de sportzaal van het trainingscentrum. Op doorsnede K-K zijn de gevels van het trainingscentrum niet te zien, waardoor de precieze afstand niet kan worden vastgesteld.*

Reactie

De gevellijn van het trainingscentrum is in het dwarsprofiel van de kaarten van het tracébesluit opgenomen. De Ouderkerkerdijk ligt op circa 36 meter afstand van de gevellijn. De parallelbaan van de A10 Zuid ligt op circa circa 82 meter afstand van de gevellijn.

- c. *Het ontwerp tracébesluit strekt zich uit over een deel van de gronden die bij het trainingscentrum horen en in gebruik zijn als parkeerterrein. Anders dan is aangekondigd, is nog geen informatie verstrekt over verwerving hiervan.*

Reactie

Met de politie vindt overleg plaats over de te verwerven oppervlakte. Onderdeel van de onderhandelingen is het zoeken naar de mogelijkheid om de parkeerplaatsen die verloren gaan terug te brengen op terrein van de politie of in de directe nabijheid daarvan.

- d. *Het belang van een ongestoord en veilig gebruik van het trainingscentrum had moeten worden betrokken bij de afweging voor de precieze locatie en*

uitvoeringswijze. Uit niets blijkt dat dat is gebeurd. Ook blijkt uit de onderzoeken niet dat de situatie van het trainingscentrum is beoordeeld.

Reactie

Het gekozen tracé is als het meest geschikt beoordeeld vanuit de behoefte van een toereikende wegcapaciteit, verkeersveiligheid en bouwkundige randvoorwaarden die volgen uit de nabijgelegen bestaande viaducten. Ter hoogte van het trainingscentrum in het bijzonder gaat het om de zogenaamde spoorpergola. Het proces van afweging van alternatieven en varianten is nader beschreven in paragraaf 2.2 van deze Nota van Beantwoording. Bij deze afweging zijn ook consequenties voor de omgeving beschouwd. De oplossing uit de verkenningsfase met een extra rijstrook onder de spoorpergola bleek op basis van voortschrijdend inzicht onvoldoende verkeersveilig inpasbaar.

De fysieke hinder voor het trainingscentrum als gevolg van de nieuwe infrastructuur blijft beperkt tot de ruimte binnen de grens van het tracébesluit. Met name ook omdat het trainingscentrum in zijn huidige vorm kan blijven bestaan is op dit punt geen aanleiding gezien om te kiezen voor een alternatief tracé.

- e. Gelet op de zeer korte afstand tussen het trainingscentrum en de toerit is onvermijdelijk dat, zowel in de aanlegfase als in de eindsituatie, hiervan hinder wordt ondervonden in de vorm van verlies van gronden en beperking van gebruiksmogelijkheden. Gelet hierop had in het kader van het projectMER moeten worden onderzocht of een alternatieve situering van de toerit mogelijk is. Ook in het planMER dat is opgesteld ten behoeve van de Structuurvisie Zuidasdok is dat niet gebeurd.*

Reactie

Dit onderdeel van de zienswijze is opgevat in de zin dat hiermee de verbindingsboog van de parallelbaan van de A10 Zuid naar de A10 Oost wordt bedoeld. Beoordeeld is of een alternatieve situering mogelijk is. Verwezen wordt hierbij naar de reactie op onderdeel d van de zienswijze. De oplossing uit de verkenningsfase met een extra rijstrook onder de spoorpergola is echter onvoldoende verkeersveilig inpasbaar. Om deze reden is gekozen voor de configuratie van het (ontwerp)tracébesluit met helaas een groter ruimtebeslag tot gevolg.

- f. Een toename van geluid heeft een negatieve invloed op het gebruik van het trainingscentrum. In het geluidsonderzoek lijkt ervan te zijn uitgegaan dat het trainingscentrum geen geluidgevoelig object is. In de rapportages is geen aandacht besteed aan het specifieke gebruik van het trainingscentrum als sporthal en leslokalen. Hoewel het trainingscentrum blijkens de kaart 'Contouren huidige situatie 2012' in de zone 65-70 dB ligt, is het trainingscentrum niet opgenomen in de lijst van niet-geluidsgevoelige objecten waar sprake is van een toename van de geluidsbelasting.*

Reactie

Het trainingscentrum is meegenomen in het geluidsonderzoek voor de A10 Zuid. De geluidsbelasting is berekend op de grens van het terrein en ter plaatse van de aanwezige gebouwen. In bijlage D van het Akoestische onderzoek Tracébesluit A10

Deelrapport Specifiek is de ligging van de beoordelingspunten weergegeven. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen bronmaatregel tweelaags ZOAB niet hoger wordt dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan.

- g. Eveneens blijkt niet dat, in overeenstemming met de jurisprudentie hierover, is onderzocht in hoeverre de geluidssituatie bij het trainingscentrum verslechtert en in het bijzonder of dat ten aanzien van de functies leslokalen en sporthal het geval is. Hierdoor kan niet worden beoordeeld of na realisatie van het project sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat en daarmee of het tracébesluit in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt eveneens ten aanzien van de geluidseffecten op het hebben van paarden en honden. Ook blijkt niet dat is onderzocht of plaatsing van geluidschermen en/of andere geluid reducerende maatregelen kunnen bijdragen aan het borgen van een goed leefklimaat ter plaatse.*

Reactie

Zoals is toegelicht in de reactie op onderdeel f van de zienswijze is de geluidsbelasting na toepassing van de in het tracébesluit opgenomen bronmaatregel tweelaags ZOAB niet hoger dan de geluidsbelasting die op basis van het bestaande geluidsproductieplafond is toegestaan. Er is daarom geen aanleiding voor het treffen van aanvullende maatregelen. De geluidsbelasting wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die in de huidige situatie is toegestaan.

- h. Het ontwerptracébesluit gaat ten koste van de toegang tot het parkeerterrein ten oosten van het trainingscentrum en van een fors aantal parkeerplaatsen. Zonder deze parkeerplaatsen is het gebruik van het trainingscentrum onmogelijk. Bij realisatie van het project dienen vervangende parkeerplaatsen in de directe nabijheid te worden gerealiseerd met voldoende manoeuvreerruimte voor bussen en ander groot materiaal. Vervangende parkeerplaatsen zijn niet op de kaart ingetekend, noch is daar in de tekst van het ontwerptracébesluit aandacht aan besteed.*

Reactie

De toegang naar het parkeerterrein wordt behouden. De Ouderkerkerdijk wordt hiertoe in zuidelijke richting verschoven, waarbij de breedte van de weg gelijk blijft. In augustus 2015 hebben de eerste gesprekken plaatsgevonden over de te verwerven oppervlakte. Onderdeel van de besprekingen is het zoeken naar de mogelijkheid om parkeerplaatsen die tijdelijk dan wel permanent verdwijnen terug te brengen op terrein van het trainingscentrum of in de directe nabijheid daarvan.

- i. Ook verslechtering van de luchtkwaliteit heeft een negatieve invloed op het gebruik van het trainingscentrum. Het project A10 Amsterdam Zuidas MIRT is opgenomen in het NSL, maar is daarin beperkt tot de reconstructie van km 16 tot km 20,9 en een verbreding tot 2x5 rijstroken. Het is aldus niet duidelijk of het hele project en ook de nieuwe aansluiting is opgenomen in het NSL.*

Reactie

Gelet op de monitoring (en het eventueel treffen van aanvullende maatregelen) vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), zijn overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van het project Zuidasdok nu en in de toekomst uit te sluiten.

Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (zie <https://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt bovendien dat de concentraties NO₂, PM10 en PM2.5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden, ook na ingebruikname van de tunnel.

Het gehele project Zuidasdok is opgenomen in het NSL inclusief alle wijzigingen van de A10 tussen het knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel, de knooppunten zelf en alle gewijzigde toe- en afritten. Voor een exacte beschrijving van alle wijzigingen aan de A10 binnen het project Zuidasdok wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het Deelrapport luchtkwaliteit, bijlage 7 van het ProjectMER. In het NSL is de projectomvang als volgt samengevat beschreven (project nr. 1001): *'A10 van knooppunt De Nieuwe Meer t/m knooppunt Amstel (incl. knooppunten); reconstructie van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel verbreding naar 2x6 rijstroken en/of weefstroken, in een hoofd- en parallelrijbanen structuur; maximum-snelheid hoofdrijbanen 100 km/u en parallelrijbanen 80 km/u Aanleg tunnel: Noordbaan: - westzijde open deel km 19,730; - westzijde gesloten deel km 19,575; - oostzijde open deel km 18,430; - oostzijde gesloten deel km 18,525. Zuidbaan: - westzijde open deel km 19,640; - westzijde gesloten deel km 19,490; - oostzijde open deel km 18,335; - oostzijde gesloten deel km 18,450;'*

Overigens is de invloed van het project Zuidasdok op de luchtkwaliteit beperkt. Op een aantal plaatsen is sprake van een beperkte toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en op andere plaatsen van een beperkte afname van de concentraties, telkens niet in een betekenende mate (Deelrapport luchtkwaliteit (bijlage 7 van het ProjectMER)).

- j. *Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het planMER ten behoeve van de Structuurvisie Zuidasdok blijkt niet of rekening is gehouden met de aanleg van de toerit. In het deelrapport luchtkwaliteit ten behoeve van het projectMER is hiernaar geen nader onderzoek verricht, laat staan dat aandacht is besteed aan de aanwezigheid van leslokalen en de sportzaal op zeer korte afstand van de toerit.*

Reactie

Het luchtkwaliteitsonderzoek omvat alle wijzigingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel waarin het tracébesluit voorziet. Een gedetailleerde beschrijving van de wijzigingen is opgenomen in artikel 1 van de besluittekst van het tracébesluit.

De politieschool is wel beschouwd in het luchtkwaliteitsonderzoek. De effecten van het plan Zuidasdok op de luchtkwaliteit (toe- en afnames van de concentraties luchtverontreinigende stoffen van het plan ten opzichte van de situatie zonder het project Zuidasdok) zijn bepaald op alle locaties in de omgeving van de A10 Zuid en ook ter plaatse van de politieschool. Verwezen wordt naar de bijlagen 3 t tot en met 5 van het deelrapport Luchtkwaliteit - bijlage 7 van het ProjectMER. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat na planrealisatie de concentratie NO₂ met 1,2 tot 3 µg/m³ toenemen als gevolg van het plan en de concentraties PM10 met 0,4 tot 1,2

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hoofdrede van de concentratietoename is de aanleg van de verbinding tussen de zuidelijke parallelbaan van de A10 Zuid en de A10 Oost.

De concentraties zijn echter zeer laag, zoals blijkt uit de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald op een afstand van tien meter van de rand van de autoweg; ook in de omgeving van het opleidingscentrum van de politie. Op tien meter uit de rand van de autoweg zijn de optredende concentraties van de luchtverontreinigende stoffen (jaargemiddeld $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 en $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} in 2030) ruim lager dan de grenswaarden ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en PM_{10}). Bij de politieschool zijn de concentraties nog lager dan op tien meter afstand van de autoweg.

- k. *Een goede bereikbaarheid is voor het functioneren van het trainingscentrum cruciaal, in het bijzonder voor het gebruik als verzamelpunt/uitvalsbasis bij grote evenementen. De bereikbaarheid dient zowel tijdens de bouwfase als in de definitieve situatie te zijn geborgd. Uit het projectMER en het ontwerptractébesluit is echter niet op te maken wat de effecten zijn van de aanleg van de toerit voor de bereikbaarheid van het trainingscentrum.*

Reactie

De bereikbaarheid van het trainingscentrum via de Oudekerkerdijk en/of via het viaduct Dijkzicht is geborgd, zowel in de definitieve situatie als tijdens de bouwfase. Bestaande ontsluitingswegen komen pas te vervallen nadat de nieuwe zijn opgesteld.

- l. *In een eerder stadium is er al op gewezen dat zich op het terrein een bovengronds opslagreservoir voor propaan bevindt. Uit de ter inzage gelegde documenten blijkt niet dat hiermee rekening is gehouden.*

Reactie

Het opslagreservoir voor propaan is beoordeeld en brengt, mede gelet op de locatie in het midden van het trainingscentrum, geen beperkingen met zich mee tijdens de bouwfase en in de eindsituatie van project Zuidasdok.

- m. *Ter plaatse van het trainingscentrum moet hinder in de vorm van onder meer geluid, stof en trillingen zoveel mogelijk worden voorkomen. Van groot belang is dat maatregelen die in dat kader worden getroffen in een zo vroeg mogelijk stadium worden besproken.*

Reactie

De bouw van project Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving, in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder en de aannemer van het bouwcontract wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met creatieve oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd over de aard, omvang en duur van hinder. Hierover is meer te lezen in de algemene reacties

op zienswijzen over omgevingsmanagement en communicatie en de bouwfase die respectievelijk zijn opgenomen in paragraaf 2.3 en paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

3.6.9 Zienswijze JurRed Bedrijfshuisvesting (T86)

- a. *JurRed Bedrijfshuisvesting is eigenaar van gronden in de directe nabijheid van het knooppunt Amstel waarop een kantoorgebouw, een magazijn en een reclamemast aanwezig zijn. De reclamemast kan slechts functioneren wanneer de zichtbaarheid niet wordt gehinderd door obstakels als (geluid)schermen, beplantingen (bomen en struiken) en andere obstakels. Dit kan leiden tot een volledige of zeer substantiële inkomensderving. Deze schade dient zo veel mogelijk te worden vermeden. Bovendien geldt de huidige kantoorlocatie als zichtlocatie en bestaat belang bij blijvende zichtbaarheid van de opstallen. Hoewel de opstallen op zich ten behoeve van Zuidasdok niet hoeft te worden verplaatst, kunnen de wijzigingen aan de A10 en alles wat daarmee in verband staat de zichtbaarheid, functionaliteit en de exploitatiemogelijkheden van de opstallen waaronder de reclamemast nadelig beïnvloeden. Het knooppunt Amstel is aangewezen als compensatiegebied voor bomen, met een groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro en het invullen van de noordoostzijde van het knooppunt met bomen. Voor zover de opstallen zijn gesitueerd buiten de eigendomsgrenzen en/of het beheersgebied van de rijksoverheid, kan de zichtbaarheid van de opstallen bovendien worden belemmerd zonder dat dit bij de voorbereidingsprocedure van de wijzigingen aan de A10 zichtbaar is geweest.*

Reactie

Voor verkeer op de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is er tot aan de Joan Muyskenweg geen verschil met de huidige situatie. Ten westen van de Joan Muyskenweg zal het zicht op de reclamemast deels door de voorziene bomen tussen de rijbanen van de A10 Zuid worden beperkt. In verband met de beperkte ruimte om bomen in het projectgebied te compenseren is er voor gekozen om op deze locatie wel bomen te planten. Voor verkeer op de zuidelijke rijbaan van de A10 Zuid leidt de aanplant van bomen tussen het spoor en de rijksweg niet tot een vermindering van het zicht op de reclamemast. In de huidige situatie is hier een hooggelegen spoorviaduct aanwezig, die het zicht op de reclamemast vanaf de rijksweg ontnemt.

- b. *De rijksoverheid is gehouden te zorgen dat zo min mogelijk schade voor derden ontstaat. Als wel schade ontstaat dan wel schade onvermijdelijk is, dient in samenspraak met de betrokkenen te worden gezien hoe beperkingen daarvan zijn te ondervangen of te voorkomen. Teneinde schade aan de exploitatie van de opstallen te voorkomen, dient de zichtbaarheid te allen tijde te worden bewaard en verzekerd. Vooraf dient te worden toegezegd dat medewerking wordt verleend aan alle schade beperkende maatregelen voor zover redelijkerwijs inpasbaar. Uitgangspunt hoort daarbij te zijn een goede ruimtelijke inpassing van de opstallen waarbij de zichtbaarheid en daarmee de functionaliteit van de opstallen (met name de reclamemast) niet wordt aangetast.*

Reactie

Bij een project met een omvang als Zuidasdok zijn nadelige gevolgen niet steeds te voorkomen. Bij project Zuidasdok betrokken belangen, waaronder belangen van derden, worden zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen, waarbij geldt dat de nadelige gevolgen van het tracébesluit en het bestemmingsplan voor één of meer belanghebbenden niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met deze besluiten te dienen doelen. Zoals blijkt uit de reactie op onderdeel a van de zienswijze, blijft de zichtbaarheid van de reclamemast grotendeels behouden, maar wordt dit ten westen van de Joan Muyskenweg beperkt door de aanplant van bomen waarin vanwege de beperkte ruimte voor herplant binnen het projectgebied ook op deze locatie is voorzien.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

3.6.10 Zienswijze Spectate (T100)

- a. *Spectate is eigenaar en exploitant van een reclamemast in de directe nabijheid van het knooppunt Amstel. De reclamemast kan slechts functioneren wanneer de zichtbaarheid niet wordt gehinderd door obstakels als (geluid)schermen, beplantingen (bomen en struiken) en andere obstakels. Dit kan leiden tot een volledige of zeer substantiële inkomensderving. Deze schade dient zo veel mogelijk te worden vermeden.*

Reactie

Voor verkeer op de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is er tot aan de Joan Muyskenweg geen verschil met de huidige situatie. Ten westen van de Joan Muyskenweg zal het zicht op de reclamemast deels door de voorziene bomen tussen de rijbanen van de A10 Zuid worden beperkt. In verband met de beperkte ruimte om bomen in het projectgebied te compenseren is er voor gekozen om op deze locatie bomen te planten. Voor verkeer op de zuidelijke rijbaan van de A10 Zuid leidt de aanplant van bomen tussen het spoor en de rijksweg niet tot een vermindering van het zicht op de reclamemast. In de huidige situatie is hier een hooggelegen spoorviaduct aanwezig, die het zicht op de reclamemast vanaf de rijksweg ontnemt.

- b. *Hoewel de reclamemast op zich ten behoeve van Zuidasdok niet hoeft te worden verplaatst, kunnen de wijzigingen aan de A10 en alles wat daarmee in verband staat de zichtbaarheid, functionaliteit en de exploitatiemogelijkheden nadelig beïnvloeden. Het knooppunt Amstel is aangewezen als compensatiegebied voor bomen, met een groene corridor tussen rijbanen en spoor/metro en het invullen van de noordoostzijde van het knooppunt met bomen. Voor zover de reclamemast is gesitueerd buiten de eigendomsgrenzen en/of het beheersgebied van de rijksoverheid, kan de zichtbaarheid van de reclamemast bovendien worden belemmerd zonder dat dit bij de voorbereidingsprocedure van de wijzigingen aan de A10 zichtbaar is geweest.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel a van de zienswijze.

- c. *De rijksoverheid is gehouden te zorgen dat zo min mogelijk schade voor derden ontstaat. Als wel schade ontstaat dan wel schade onvermijdelijk is, dient in samenspraak met de betrokkenen te worden gezien hoe beperkingen daarvan zijn te ondervangen of te voorkomen. Teneinde schade aan de exploitatie van de reclamemast te voorkomen, dient de zichtbaarheid te allen tijde te worden bewaard en verzekerd. Vooraf dient te worden toegezegd dat medewerking wordt verleend aan alle schade beperkende maatregelen voor zover redelijkerwijs inpasbaar. Uitgangspunt hoort daarbij te zijn een goede ruimtelijke inpassing van de reclamemast, waarbij het informatieve karakter volledig en onbelemmerd kan worden behouden.*

Reactie

Bij een project met een omvang als Zuidasdok zijn nadelige gevolgen niet steeds te voorkomen. Bij project Zuidasdok betrokken belangen, waaronder belangen van derden, worden zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen, waarbij geldt dat de nadelige gevolgen van het tracébesluit en het bestemmingsplan voor één of meer belanghebbenden niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met deze besluiten te dienen doelen.

Zoals blijkt uit de reactie op onderdeel a van de zienswijze, blijft de zichtbaarheid van de reclamemast grotendeels behouden, maar wordt dit ten westen van de Joan Muyskenweg beperkt door de aanplant van bomen waarin vanwege de beperkte ruimte voor herplant binnen het projectgebied ook op deze locatie is voorzien.

Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.

3.6.11 Zienswijze T116

- a. *Al in de huidige situatie wordt zeer aanzienlijke lawaaioverlast ondervonden van de nabij gelegen drukke snelweg en het minstens zo drukke treintraject.*

Reactie

Zowel voor de A10 Zuid als de spoorweg gelden geluidsproductieplafonds waarbinnen de geluidsbelasting dient te blijven. Ten gevolge van de verbreding van de A10 Zuid zou de geluidsbelasting zonder aanvullende maatregelen toenemen. Ter hoogte van de Amstel worden langs de noordelijke hoofdrijbaan en langs de noordelijke parallelrijbaan geluidsschermen geplaatst met een hoogte van twee meter. Met deze geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit wordt de geluidsbelasting door de A10 Zuid terugbracht tot de toetswaarde op basis van de geldende geluidsproductieplafonds.

- b. *Alle aandacht als vernieuwend planologisch project gaat uit naar het in tunnels aanleggen van de A10 Zuid en ook het leeuwendeel van de financiën wordt hieraan besteed. Bij een project van deze omvang dat mede is gericht op verbetering van de woon- en werkkwaliteit van en rondom het te ondertunnelen gebied, zou ook aandacht moeten zijn voor de woon- en werkkwaliteit van omwonenden die niet de lusten van het project verkrijgen maar wel een toename van de toch al bestaande lasten. Ook zij zouden er wat op vooruit moeten gaan.*

Reactie

Om de doorstroming van de A10 Zuid te verbeteren is verbreding noodzakelijk. Het gedeeltelijk in twee tunnels aanleggen van de A10 Zuid is nodig om de capaciteit van station Amsterdam Zuid uit te breiden en mogelijk te maken dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording, waarin nut en noodzaak van project Zuidasdok worden toegelicht. Bij de Amstel is de uitbreiding van de A10 Zuid met twee nieuwe bruggen een nadelige wijziging. Zoals hierna nader wordt toegelicht, wordt door het plaatsen van geluidsschermen op de bruggen de geluidsbelasting beperkt tot het niveau dat ook in de huidige situatie is toegestaan. Tijdens de bouwfase zijn maatregelen erop gericht zo min mogelijk overlast te veroorzaken en hinder te beperken. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- c. *Concreet betekent dit dat de overlast substantieel moet worden teruggedrongen. Dat hierop aanspraak kan worden gemaakt volgt niet alleen uit de geldende regelgeving, maar ook uit de vierde hoofddoelstelling van Zuidasdok die ziet op duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.*

Reactie

De doelstelling van Zuidasdok om een duurzame inpassing van de infrastructuur te bewerkstelligen richt zich in het bijzonder op de aanleg van de A10 Zuid in twee tunnels ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas. De verbinding tussen de stadsdelen wordt verder versterkt door het verbreden van de Minervapassage en het aanleggen van de Brittenpassage. Bij de bruggen over de Amstel wordt met de geluidsschermen voldaan aan de geldende geluidswetgeving en ook in andere opzichten wordt aan geldende regelgeving voldaan.

- d. *In het projectMER worden de effecten van Zuidasdok vergeleken met de referentiesituatie 2030. Een vergelijking met een ongebreidelde toename van verkeer en overlast tot 2030 is niet erg realistisch. Deze vergelijking zal natuurlijk altijd meevallen, terwijl mag worden aangenomen dat de overheid in die periode wat aan de voortdurende overlast van verkeerslawaaï zal doen.*

Reactie

De gehanteerde methode voor het berekenen van de effecten door middel van een toekomstig referentiejaar is een zuivere methode van vergelijken en de standaardmethode waarmee projecten worden berekend. Het effect dat project Zuidasdok toevoegt ten opzichte van de autonome ontwikkeling (niets doen) wordt hiermee het best in beeld gebracht. De referentiesituatie 2030 omvat het volledige bouwprogramma tot en met het jaar 2030. Gezien de snelheid waarmee geplande ontwikkelingen na een periode van economische crisis weer worden opgepakt (vooral in het Zuidasgebied) is dit een realistisch scenario. De ontwikkeling van de Zuidas is hierbij als een vast gegeven verondersteld. De referentiesituatie 2030 geeft hiermee

zicht op een reëel verkeersbeeld dat kan ontstaan in de situatie dat de A10 Zuid niet zou worden aangepast.

Inmiddels is bij de actualisatie van het verkeersrapport na de terinzageligging van de ontwerpbesluiten, op basis van actuele data, een vergelijking opgesteld met de huidige situatie.

Wat betreft de referentiesituatie voor verkeerslawaaï geldt dat de bestaande geluidsproductieplafonds (en de daarbij behorende brongegevens) als autonome situatie kunnen worden beschouwd, vanwege de plicht die de beheerder heeft om die plafonds te blijven naleven.

Ook indien een vergelijking wordt gemaakt met de huidige situatie is sprake van een afname van het aantal geluidgehinderden (huidig: 5.027, plansituatie met maatregelen: 2.911), ernstig geluidgehinderden (huidig: 2.156, plansituatie met maatregelen: 1.065) en slaapverstoorden (huidig: 992, plansituatie met maatregelen: 860). Voor de genoemde aantallen wordt verwezen naar tabel 15 (paragraaf 7.1) en tabel 17 (paragraaf 8.1) van het Deelrapport geluid, ProjectMER Zuidasdok.

- e. *Uitsluitend de beoogde eindsituatie na uitvoering van het project mag worden vergeleken met de huidige situatie waarbij dan bovendien aan de hiervoor genoemde hoofddoelstelling 'kwaliteit van de leefomgeving verbeteren' moet worden getoetst. Bij deze toetsing is tevens het Vierde Nationale Milieubeleidsplan relevant, dat als doelstelling bevat dat in 2030 in alle gebieden een goede akoestische kwaliteit heerst en dat daarbij wordt aangesloten bij grenswaarden in het wettelijk kader.*

Reactie

Op basis van de geldende wetgeving wordt de geluidsbelasting van de A10 Zuid begrensd door het geldende geluidsproductieplafond. Op het moment dat de geluidsbelasting van de rijksweg het geluidsproductieplafond dreigt te overschrijden, dient Rijkswaterstaat onderzoek te doen naar maatregelen om te voorkomen dat de geluidsbelasting onbegrensd kan toenemen. In het ProjectMER is behalve de toekomstige situatie na uitvoering van het project tevens de huidige situatie in beeld gebracht en de situatie die op basis van het geldende geluidsproductieplafond maximaal is toegestaan (te beschouwen als de toekomstige autonome situatie). Met de geluidsmaatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit blijft de geluidsbelasting door de A10 Zuid binnen de geldende geluidsproductieplafonds, wat tevens in overeenstemming is met de aangehaalde doelstelling uit het Vierde Nationale Milieubeleidsplan.

- f. *Zuidasdok wordt gereguleerd door Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, waarmee vast staat dat de voorkeurswaarde voor wegen 50 dB bedraagt en voor spoorwegen 55 dB. Op basis van het Geluidregister bestaat de indruk dat voor de A10 Zuid ter hoogte van de omwonenden vrijstelling is verleend voor het vaststellen van een geluidproductieplafond. Die vrijstelling zou dan moeten gelden tot de in het tracébesluit beoogde maatregelen zijn getroffen. Nu het gaat om aanleg c.q. vervanging van een weg dient en technische eisen zich daartegen verzetten, dient ten minste de voorkeurswaarde van 50 dB te worden gerespecteerd. Uit de tabellen in het akoestisch onderzoek leiden de omwonenden af dat na het treffen van de in het*

ontwerptracébesluit voorziene maatregelen de geluidsbelasting nog altijd ruim hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB zal zijn.

Reactie

Vanwege de recente aanleg van spitsstroken moest de bronmaatregel tweelaags ZOAB worden getroffen. Omdat bij het vaststellen van het wettelijk vereiste Geluidsplan dat de openstelling van de spitsstroken mogelijk maakt, nog niet direct de bronmaatregel was aangelegd, is een vrijstelling van naleving van de geluidsproductieplafonds van toepassing. Inmiddels is het tweelaags ZOAB aangelegd en is de vrijstelling vanwege het Geluidsplan vervallen. In het wettelijk vereiste verslag van de naleving van geluidsproductieplafonds over 2015, dat nog in voorbereiding is, wordt de A10 Zuid opgenomen. Naleving van de in het tracébesluit vastgestelde geluidsproductieplafonds zal vervolgens weer na realisatie van project Zuidasdok aan de orde zijn.

De voorkeurswaarde van 50 dB is van toepassing als een nieuwe rijksweg wordt aangelegd. Voor de uitbreiding van de A10 Zuid wordt de toetswaarde bepaald door de geluidsbelasting op basis van het geldende geluidsproductieplafond. Het geluidsproductieplafond is te beschouwen als de geluidsbelasting die de weg maximaal mag produceren en verschilt per weg(deel) en is in dit geval gebaseerd op de geluidsbelasting die volgens het Geluidsplan door de aanleg van spitsstroken maximaal is toegestaan. Op basis van het geluidsproductieplafond wordt per geluidsgevoelig object (bijvoorbeeld een woning) met een akoestisch rekenmodel de toetswaarde berekend en deze is hierdoor in veel gevallen hoger dan 50 dB.

- g. Noch in het akoestisch onderzoek, nog in het projectMER is onderzocht met welke maatregelen de voorkeurswaarde wel zou worden gerespecteerd, zodat dit element van de verbeterdoelstelling van Zuidasdok niet naar behoren is behandeld.*

Reactie

Zoals hiervoor is vermeld bij onderdeel f, is de genoemde voorkeurswaarde van 50 dB van toepassing als een nieuwe rijksweg wordt aangelegd. Omdat het hier gaat om de wijziging van een bestaande rijksweg, wordt de toetswaarde bepaald door de geluidsbelasting op basis van het geldende geluidsproductieplafond. Het reduceren van de geluidsbelasting tot 50 dB is redelijkerwijs niet haalbaar. Zelfs met zeer hoge geluidsschermen (hoger dan tien meter) zal de geluidsbelasting nog niet overall worden gereduceerd tot 50 dB. Met name bij hoogbouw is het niet haalbaar te voldoen aan een voorkeurswaarde van 50 dB.

- h. Uit de tabellen wordt daarnaast niet goed duidelijk in hoeverre het om cumulatief berekende waarden gaat, inclusief al het voorziene railverkeer met de toename daarvan.*

Reactie

In de koppen van de tabellen is met de aanduiding 'cumulatief' aangegeven of het gaat om al dan niet gecumuleerde geluidsbelastingen. Zie bijvoorbeeld tabel 15 (paragraaf 7.1) en tabel 17 (paragraaf 8.1) van het Deelrapport geluid, ProjectMER Zuidasdok. De berekende gecumuleerde geluidsbelasting is inclusief het railverkeerslawaaï.

- i. *De ter inzage liggende stukken maken duidelijk dat duidelijk dat de omwonenden in feite een drukke snelweg erbij krijgen, de verkeersintensiteit met bijna 50% toeneemt en dat de overlast dus eerder zal toenemen dan afnemen. Niet is onderzocht wat er voor nodig zou zijn om wel substantiële verbeteringen te realiseren, bijvoorbeeld door toepassing van geluidschermen over een grotere lengte. Dat is ten onrechte niet gebeurd. Aldus schiet het projectMER tekort en kan het tracébesluit niet conform het ontwerp-tracébesluit worden vastgesteld.*

Reactie

Het ontwerp voorziet ter plaatse van het centrumgebied van Zuidas in tunnels om station Amsterdam Zuid te kunnen uitbreiden tot een openbaarvervoerterminal en een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit. Op andere plaatsen worden de gevolgen van het groeiende verkeersaanbod conform het tracébesluit gemitigeerd met geluidsmaatregelen. Zoals is vermeld in de reactie op onderdeel a van de zienswijze, wordt de geluidsbelasting ter hoogte van de Amstel hiermee gereduceerd tot de toetswaarde op basis van het geldende geluidsproductieplafond. Het tracébesluit voldoet op dit punt en ook in andere opzichten aan de toepasselijke wettelijke eisen.

3.6.12 Zienswijze T124

- a. *Door de weg twintig meter te verbreden komt deze direct tegen het perceel te liggen. Hiermee ontstaat een onleefbare situatie die ernstig inbreuk maakt op de leefsituatie en op het (grond)recht een normaal en gezond leven te leiden.*

Reactie

Zoals in de reactie op de hierna volgende onderdelen van de zienswijze nader wordt toegelicht, houdt de uitbreiding van de A10 Zuid ter plaatse van de woonboot een nadelige wijziging in ten opzichte van de bestaande woonomgeving, maar is geen sprake van een zodanig grote inbreuk dat een onleefbare situatie ontstaat. Ter plaatse wordt langs de A10 Zuid een geluidsscherm met een hoogte van twee meter geplaatst en tweelaags ZOAB toegepast als wegverharding en ook aan de wettelijke eisen inzake luchtkwaliteit wordt voldaan. Ook in andere opzichten is geen sprake van een zodanige verslechtering van het woonklimaat dat de woonboot (tijdelijk) moet worden verplaatst.

- b. *Primair is het standpunt dat het tracé geen doorgang zou moeten vinden wegens onvoldoende onderbouwing van het nut en de noodzaak van de capaciteitsuitbreiding en de gekozen variant. Ook ontbreekt een (voldoende) financiële onderbouwing voor het gekozen tracé in relatie tot de beoogde verbetering voor het verkeer. Indien wel extra rijstroken worden aangelegd dienen deze zo ver mogelijk van het perceel te worden gerealiseerd.*

Reactie

De doorstroming van de A10 Zuid staat onder druk en zelfs na realisatie van project Zuidasdok kunnen er locaties zijn waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekort schiet. Niets doen is echter geen optie. Dan zou er in de toekomst sprake zijn

van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en zou Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar worden. Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak van Zuidasdok in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.

- c. *Bij de verkeersprognoses is uitgegaan van het Global Economy (GE) scenario dat veel te hoge verkeersaantallen laat zien voor de toekomst. Het lijkt erop dat de besluitvorming is ingehaald door maatschappelijke ontwikkelingen die als zodanig niet zijn meegewogen in het ontwerp-tracébesluit. Van de vier scenario's die in de studie Welvaart en Leefomgeving van het CPB worden gehanteerd, is alleen het GE scenario dat is gebaseerd op de grootste bevolkingsomvang meegewogen, waardoor de investeringen ten onrechte een positief economisch effect lijken te hebben. Met de volgende omstandigheden is onvoldoende rekening gehouden:*
- *Uit een rapport van PBL in samenwerking met CPB en publicaties van verschillende auteurs blijkt dat de toename van de automobilititeit gestaag afvlakt, niet alleen in Nederland maar ook daarbuiten. In een publicatie van CE Delft 'uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?' wordt bevestigd dat de verkeersprognoses en scenario's waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd achterhaald zijn en leiden tot onevenredige investeringen.*
 - *De vergrijzing heeft een dempend effect op de ontwikkeling van de automobilititeit. Dit effect wordt vanaf 2020 langzaam aan groter dan het stuwende effect van de bevolkingsgroei en op langere termijn zal de vergrijzing bijdragen aan een afname van de totale mobiliteit.*
 - *Gedeeld autogebruik komt snel op en leidt tot een bewustere omgang met autogebruik en een daling van het autobezit.*
 - *Nederland telt volgens gegevens van het CBS in 2040 naar verwachting 17,8 miljoen inwoners, 1,1 miljoen meer dan begin 2015. Voor de twintig jaar daarna wordt slechts een geringe jaar-op-jaar-groei verwacht tot een bevolkingsomvang van 17,9 miljoen in 2060. Bij het GE scenario wordt echter uitgegaan van een bevolkingsomvang van 19,7 miljoen inwoners in 2040.*

Reactie

Bij de (verkeerskundige) onderbouwing van het (ontwerp)tracébesluit is van een worst case benadering uitgegaan door het zwaarste CPB-scenario te hanteren. Het Global Economy scenario (GE-scenario) is om deze reden gehanteerd als invoer bij de milieukundige onderzoeken zoals het geluidsonderzoek. Dit wordt gedaan om bij de bepaling van mitigerende en compenserende maatregelen geen onderschatting te krijgen.

- d. *In het ontwerp-tracébesluit is onvoldoende onderbouwd waarom drie extra rijstroken worden toegevoegd aan deze zijde van de A10 Zuid en daarmee bijna boven de tuin.*

Reactie

De behoefte aan extra rijstroken volgt uit de verkeersberekeningen voor het modeljaar 2030. Hierin worden de voertuigbewegingen berekend op basis van toekomstige ontwikkelingen. De methodiek is landelijk voorgeschreven en wordt voor alle projecten toegepast. Zie voor een verdere reactie aangaande nut en noodzaak van project Zuidasdok en daarmee ook van de extra rijstroken aan de noordzijde van

de Rozenoordbrug, paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording.

- e. *De woonark is in het ontwerp tracébesluit ten onrechte niet opgenomen als te amoveren object.*

Reactie

Zoals hiervoor bij onderdeel a en in de reactie op de andere onderdelen van de zienswijze nader is toegelicht, houdt de uitbreiding van de A10 Zuid ter plaatse van de woonboot een nadelige wijziging in ten opzichte van de bestaande situatie, maar wordt voldaan aan de wettelijke eisen inzake geluid en lucht en is ook in andere opzichten geen sprake van een zodanig grote inbreuk dat een onleefbare situatie ontstaat. Om deze reden is de woonboot niet als (tijdelijk) te verplaatsen aangemerkt.

- f. *De Voorkeursbeslissing gaat uit van twee extra rijstroken terwijl dat nu drie rijstroken zijn. Nog geen jaar geleden is meegedeeld dat het ruimtebeslag van de wegverbreding 12 meter zal zijn. Een paar maanden later is gemeld dat het ruimtebeslag 20 meter is. In het licht van het gekozen en omstreden toekomstscenario is onvoldoende gemotiveerd waarom zo'n verbreding, die groter is dan de Voorkeursbeslissing, nodig is.*

Reactie

De Voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Structuurvisie Zuidasdok houdt in dat de A10 Zuid wordt uitgebreid tot twaalf rijstroken, waarbij per rijrichting sprake is van vier rijstroken voor doorgaand verkeer en twee rijstroken voor bestemmingsverkeer. Tevens is in de Voorkeursbeslissing voorzien dat in de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en ter hoogte van de Amstel en de Schinkel bestaande kunstwerken moeten worden aangepast en nieuwe kunstwerken moeten worden aangelegd. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 5.2.1 van de Structuurvisie.

De Voorkeursbeslissing is tijdens de huidige planuitwerkingsfase uitgewerkt, onder andere wat betreft het ruimtebeslag van de maatregelen. In het ontwerp tracébesluit bedroeg de afstand tussen de rand van het nieuwe kunstwerk en de tuin bij de woonboot circa 1,25 meter. In het tracébesluit is deze afstand toegenomen tot circa 3,80 meter. De grotere afstand is het gevolg van het in verband met kostenoverwegingen vervallen van de vluchtstrook langs de parallelbaan op de brug over de Amstel, zoals is vermeld in paragraaf 3.2.6 van de toelichting bij het tracébesluit.

- g. *Alternatieven zijn denkbaar, bijvoorbeeld door de verbreding geheel of gedeeltelijk aan de binnenzijde van de A10 Zuid te realiseren. Extra rijstroken zouden ook door de lucht kunnen worden aangelegd, wat tevens veel goedkoper is.*

Reactie

Het realiseren van extra wegcapaciteit aan de binnenzijde van de huidige A10 Zuid is niet mogelijk zonder de bestaande Amstelbrug te slopen. Het slopen van de Amstelbrug is niet mogelijk omdat de bestaande verkeersstroom moet kunnen

worden afgewikkeld en is ook niet verantwoord vanwege de kosten die met de bouw van een nieuwe, vervangende brug zouden zijn gemoeid, terwijl de bestaande brug in gebruik kan blijven. Bij een dubbeldeks snelweg zou een hoge brug voor de brede hoofdrijbaan moeten worden gebouwd, omdat anders vanwege hoogteverschillen met de parallelbaan niet zou kunnen worden aangesloten op de Europaboulevard. Een dubbeldeks snelweg zou disproportionele kosten met zich meebrengen en nadelige landschappelijke effecten hebben.

- h. Onvoldoende gemotiveerd is waarom de drie rijstroken met een stevige tussenruimte met de bestaande snelweg zijn geprojecteerd. Vanzelfsprekend geeft dit extra overlast, die deels kan worden voorkomen door de rijstroken dichtert tegen de bestaande snelweg te realiseren.*

Reactie

De nieuwe brug wordt op zo kort mogelijke afstand van de bestaande brug gebouwd. Daarnaast vervalt uit kostenoverwegingen langs de parallelbaan op de brug de vluchtstrook, wat gunstig is voor de afstand van de nieuwe brug tot de woonboot. Op de kaarten bij het tracébesluit zijn binnen de maatregelvlakken voor nieuwe en aan te passen kunstwerken slechts de rijstroken en de vluchtstroken aangegeven. Binnen de maatregelvlakken worden echter ook de kunstwerkranden gerealiseerd (geleiderail, inspectiepad, leuning, randafwerking). Hierdoor lijkt het alsof er meer afstand tussen de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan zit dan nodig, maar dat is niet het geval.

- i. Het ontwerp tracébesluit geeft niet voldoende inzicht hoe het tracé ter hoogte van het perceel wordt gerealiseerd wat betreft de beoogde maatregelen, de inpassing daarvan ter plaatse en in het terrein, de wijze waarop de geluidswering wordt gerealiseerd en de tijdelijke maatregelen en voorzieningen. Dit is belemmerend voor het kennisnemen van de ingrijpende maatregelen en daarmee voor de mogelijkheid van (voldoende) inspraak en bezwaar. Als gevolg hiervan krijgt de aannemer van het design en construct contract onevenredig veel ruimte naar eigen inzicht maatregelen uit te voeren waar niet tijdig kennis van kan worden genomen. Het doel en de strekking van de Tracéwet worden hiermee uitgehold en rechtsbescherming wordt illusoir, wat in strijd is met de wet en met de rechtszekerheid.*

Reactie

Met het tracébesluit worden de ruimtelijke keuzen voor de aanpassingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel vastgelegd. De beschrijving van de maatregelen en voorzieningen die in het tracébesluit zijn opgenomen stemt overeen met eisen die daarvoor op grond van de Tracéwet gelden en de bouw dient in overeenstemming daarmee plaats te vinden. De uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit biedt slechts beperkt ruimte om af te wijken van de op de kaarten bij het tracébesluit weergegeven maatregelen en voorzieningen. Over het tracébesluit in relatie tot de bouwfase en de aanbesteding en het bouwcontract is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- j. *Aan de aannemer wordt teveel ruimte gelaten om zelf een keuze te maken waar exact de weg wordt gebouwd. Aan het verzoek om dwangpunten op te nemen is niet, althans onvoldoende, tegemoet gekomen terwijl daar gelet op de positie van het perceel wel reden voor is.*

Reactie

De ruimte om af te wijken van het ontwerp dat is weergegeven op de bij het (ontwerp)tracébesluit horende tracékaarten, wordt begrensd door de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling in artikel 15 van de besluittekst van het (ontwerp)tracébesluit. Zoals blijkt uit artikel 15 lid 1 in combinatie met artikel 15 lid 5, is het 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone nieuwe/aan te passen Kunstwerken' een harde grens voor de nieuw te bouwen brug over de Amstel. De brug mag niet buiten het maatregelvlak worden gebouwd en met het maatregelvlak kan niet worden geschoven. Tevens is artikel 15 lid 3 van belang, op grond waarvan de maatregelen dienen te worden gerealiseerd binnen de begrenzing van het tracébesluit, dat hiervoor eveneens als een harde grens fungeert.

- k. *Het perceel is een geluidsgevoelig object. De huidige geluidsbelasting is in de huidige situatie ruim 55 dB. Bij de voorbereiding van het besluit en de uitwerking van het tracé is hiermee onvoldoende rekening gehouden. De Wet geluidhinder kent voor woningen langs Rijkswegen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Onvoldoende is in beeld gebracht wat het effect zal zijn van de geluidstoename van het beoogde tracé. Indien met artikel 10 van het ontwerp-tracébesluit wordt beoogd het geluidproductieplafond te wijzigen dan wordt daartegen bezwaar gemaakt. Met het op een geluidsgevoelige locatie oprekken van de grenswaarden om een weg te verbreden worden rechten op een gezond en normaal leven geschonden en op onaanvaardbare wijze aangetast. Dit levert een inbreuk op van geldende regelgeving, alsook van artikel 8 EVRM.*

Reactie

De toetswaarde wordt bepaald door de geluidsbelasting op basis van het geluidsproductieplafond. Het geluidsproductieplafond is te beschouwen als de geluidsbelasting die de weg maximaal mag uitstralen en verschilt per weg(deel) en is in dit geval gebaseerd op de geluidsbelasting die volgens het Geluidsplan vanwege de aanleg van spitsstroken maximaal is toegestaan. Op basis van het geluidsproductieplafond wordt per geluidsgevoelig object (bijvoorbeeld een woning of een ligplaats van een woonschip) met een akoestisch rekenmodel de toetswaarde berekend die hierdoor in veel gevallen hoger is dan 48 dB. Voor aanleg of wijziging van rijkswegen is overigens niet de Wet geluidhinder maar Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing, met een voorkeurswaarde van 50 dB bij aanleg van een nieuwe rijksweg. Het tracébesluit voorziet in wijziging van de bestaande A10 Zuid. Zoals hiervoor is vermeld wordt de toetswaarde in dat geval bepaald door de geluidsbelasting op basis van het geluidsproductieplafond. De geluidsbelasting ter plaatse van Ouderkerkerdijk 45 (in zienswijze wordt nr. 55 genoemd, aangenomen is dat nr. 45 wordt bedoeld) bedraagt op basis van het geldende geluidsproductieplafond 52 dB. In de toekomstige plansituatie bedraagt de geluidsbelasting na toepassing van maatregelen 50 dB. De geluidsbelasting is in de toekomstige situatie 2 dB lager dan de geluidsbelasting die nu is toegestaan.

Ter plaatse van Ouderkerkerdijk 45 zal met vaststelling van het tracébesluit tevens het geluidsproductieplafond worden gewijzigd. Hiermee is geborgd dat de geluidsbelasting ter plaatse van de ligplaats vervolgens niet meer verder mag toenemen.

Van strijd met de toepasselijke nationale wetgeving en artikel 8 EVRM is geen sprake.

- l. Dit geldt temeer omdat ook richtwaarden van de WHO ruim worden overschreden. Voor de dag- en avondperiode is 50 dB(A) de richtwaarde voor matige hinder en voor de nachtperiode is 40 dB(A) de richtwaarde. Overschrijding leidt tot welzijnseffecten (hinder en slaapverstoring) en toename van het risico op een hoge bloeddruk en daarmee ischemische hart- en vaatziekten.*

Reactie

Voor het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van de geldende Nederlandse wet- en regelgeving. Voor rijkswegen zijn dat Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en onderliggende besluiten en regelingen. Hieruit volgt dat getracht moet worden de geluidsbelasting te reduceren tot de geluidsbelasting die op basis van het geldende geluidsproductieplafond is toegestaan. In dit geval is dat 52 dB.

- m. De waarden die in de bijlage bij het ontwerp-tracébesluit zijn vermeld bij het adres Ouderkerkerdijk 55 zijn twijfelachtig en in ieder geval niet actueel. Genoemd wordt een geluidproductieplafond van 62,6 dB terwijl de heersende waarde 64,1 dB is. Het geluidproductieplafond zou bij besluit van 4 juli 2013 zijn gewijzigd zonder dat daarover in kennis is gesteld. In de basisberekeningen geluidgevoelige bestemmingen OTB worden echter andere getallen genoemd.*

Reactie

In de zienswijze wordt huisnummer 55 genoemd, maar aangenomen is dat huisnummer 45 wordt bedoeld. Het geldende geluidsproductieplafond ter plaatse (referentiepunt 23118) bedraagt 62.6 dB. Het geluidsproductieplafond is met een wijzigingsbesluit ingevolge artikel 11.47 Wet milieubeheer gewijzigd vanwege een landelijke onjuistheid in de oorspronkelijke brongegevens (besluit van 4 juli 2013 met kenmerk IENM/BSK-2013/136263) en gepubliceerd in de Staatscourant en enkele landelijke dagbladen.

Onderscheid dient te worden gemaakt in de vastgestelde geluidsproductieplafonds en de berekende geluidsbelasting ter plaatse van een geluidsgevoelig object zoals een woning of een ligplaats voor een woonschip. Het geluidsproductieplafond bestaat uit de geluidsproductie die berekend wordt ter plaatse van een referentiepunt.

Referentiepunten zijn fictieve punten en liggen aan weerszijden van de weg op een afstand van circa vijftig meter op vier meter hoogte boven maaiveld. Met behulp van een landelijk rekenmodel is de geluidsbelasting (geluidsproductieplafond) ter plaatse van deze referentiepunten berekend. Met behulp van deze referentiepunten wordt de geluidsuitstraling van de rijksweg gemonitord (jaarlijks onderzocht of deze binnen de geluidsproductieplafonds blijft).

Het geluidsproductieplafond zoals berekend op een referentiepunt is dus iets anders dan de geluidsbelasting die ter plaatse van een geluidsgevoelig object wordt berekend. Voor het akoestische onderzoek ten behoeve van het tracébesluit is allereerst onderzocht waar ten gevolge van project Zuidasdok

geluidsproductieplafonds worden overschreden. Vervolgens is met een gedetailleerd geluidsmodel de geluidsbelasting bij de geluidsgevoelige objecten berekend. Omdat bij deze berekening rekening wordt gehouden met aspecten die van invloed zijn op de overdracht van het geluid, leidt dit tot andere berekende geluidsbelastingen. Het geluidsproductieplafond kan dus niet zonder meer worden vergeleken met de geluidsbelasting die ter plaatse van een geluidsgevoelig object wordt berekend. De geldende geluidsbelasting op het referentiepunt is berekend conform bijlage 5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dit is de methodiek waarmee de geluidsbelasting op referentiepunten wordt berekend en jaarlijks wordt gemonitord. Aan het (ontwerp)tracébesluit ligt een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau ten grondslag overeenkomstig bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

- n. Uitgegaan wordt van het plaatsen van een geluidsscherm van twee meter hoog. Aan de andere zijde is echter een veel hoger geluidsscherm voorzien. Weerkaatsing van geluid zal geluidsoverlast veroorzaken en is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.*

Reactie

In het onderzoek wordt rekening gehouden met reflecties van geluidsschermen. Indien er sprake is van een reflecterend scherm wordt dit in de geluidsberekeningen meegenomen. Het genoemde scherm aan de andere zijde is geprojecteerd in de tussenberm van hoofdrijbaan en parallelrijbaan en wordt akoestisch absorberend uitgevoerd. Ook dan is sprake van een berekende bijdrage door reflecties, zij het dat die kleiner is dan van een reflecterend scherm.

- o. De locatie is niet conform de regelgeving als saneringslocatie gekwalificeerd en mitsdien als te verplaatsen object. In hetzelfde stadsdeel is wel een alternatieve ligplaats aangeboden voor woonboten langs de Diemerzeedijk, hoewel deze op grotere afstand van de A10 liggen en mede door de kortere afstand de geluidbelasting in dit geval groter is. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Uit het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 lid 2 Awb) volgt dat het tracébesluit alleen in de huidige vorm worden vastgesteld indien een oplossing wordt gezocht in de vorm van een alternatieve ligplaats dan wel onteigening.*

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op onderdeel a van deze zienswijze. Het verplaatsen van woonboten die waren gelegen langs de Diemerzeedijk tussen de Amsterdamsebrug en de Zeeburgerbrug hield mede verband met de in het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' van stadsdeel Oost voorziene ecologische ontwikkeling aan de Diemerzeedijk en in het Nieuwe Diep en niet met uitbreiding van de A10 Oost door Rijkswaterstaat. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake.

- p. *De meetresultaten die in het ontwerp tracébesluit worden gepresenteerd zijn ofwel verouderd of onzorgvuldig. De huidige geluidsbelastingen zijn veel hoger en de toekomstige geluidsbelasting is veel te rooskleurig in beeld gebracht. Om een juist beeld te krijgen van de geluidsbelasting hadden metingen moeten worden verricht.*

Reactie

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met hoofdstuk 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Berekeningen zijn niet op basis van metingen maar op basis van een geluidsmodel uitgevoerd omdat:

- o toekomstige situaties niet zijn te meten;
- o variabelen die erg kunnen variëren en tijdsgebonden zijn kunnen worden uitgesloten, zoals weersomstandigheden of een niet reguliere verkeerssituatie;
- o het onderzoeken van mogelijke geluidsmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen niet goed mogelijk is;
- o metingen niet reproduceerbaar zijn en berekeningen met modellen wel.

- q. *Ter plaatse is sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Op de weg van de bevoegde autoriteit had gelegen dit ter kennis te brengen van de omwonenden, zodat daarvan niet pas bij de terinzagelegging van het ontwerp tracébesluit kennis van wordt genomen. Voorzienbaar is dat bij het uitvoeren van bouwwerkzaamheden in het kader van het tracé de verontreiniging zal verspreiden of vrijkomen. In het ontwerp tracébesluit zijn onvoldoende maatregelen genoemd om dit tegen te gaan.*

Reactie

De aard en de mate van verontreiniging brengen in de huidige situatie geen beperkingen voor het gebruik van gronden door omwonenden met zich mee. Een separate voorlichting aan omwonenden voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp tracébesluit is om deze reden niet noodzakelijk geacht.

Met gebiedsdekkend bodem- en waterbodemonderzoek is de bodemkwaliteit binnen het plangebied van project Zuidasdok verkennend vastgesteld (verwijzing hoofdstuk 7 van het Deelrapport bodem Zuidasdok, Milieueffectrapport - bijlage 12, maart 2015). Op plaatsen waar verontreiniging is aangetroffen is aanvullend onderzoek gedaan naar de aard (welke stoffen) en de mate (in welke concentratie zijn deze stoffen aanwezig) van de verontreinigingen. Dit is ook het geval voor de verontreiniging in de rechteroever van de Amstel, aan de noordzijde van de A10. De omvang van de verontreinigingen is bij dit aanvullend onderzoek zoveel mogelijk in beeld gebracht, maar bij enkele locaties is de exacte omvang van de verontreiniging nog niet vastgesteld. Het onderzoek levert evenwel voor de huidige planuitwerkingsfase voldoende informatie op om de risico's voor het project (kosten en planning) en de effecten op het milieu in te schatten. De uitwerking van specifieke maatregelen met betrekking tot een verontreiniging vindt niet plaats tijdens de huidige planuitwerkingsfase maar bij de voorbereiding van de bouwwerkzaamheden. Werkzaamheden in verontreinigde grond mogen pas plaatsvinden nadat instemming op grond van de Wet bodembescherming is verkregen van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het afgraven en afvoeren van verontreinigde grond is (via de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit) aan strikte regels gebonden, waarbij voorkomen dient te worden dat verspreiding van verontreiniging plaatsvindt. (zie de toelichting van (ontwerp) tracébesluit Zuidasdok, paragraaf 9.1.2).

- r. *Onvoldoende aandacht is besteed aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter hoogte van de Amstel. Uit het ontwerptracébesluit blijkt niet dat rekening is gehouden met deze gevoelige locatie en ook uit het deelrapport Luchtkwaliteit bij het projectMER blijkt dit niet. Dat geldt ook voor het in beeld brengen van de verschil concentratiecontouren. De gepresenteerde gegevens rechtvaardigen geenszins de (impliciete) conclusie dat de luchtkwaliteit ter plaatse niet zal verslechteren.*

Reactie

Woningen en woonboten langs de Amstel zijn betrokken bij de beoordeling van het aantal woningen en gevoelige bestemmingen waar de luchtkwaliteit verandert door het project. Uit de kaarten met de verschilconcentratiecontouren (zie deelrapport Luchtkwaliteit - bijlage 7 van het ProjectMER) blijkt dat boven en langs de Amstel de verandering van de concentraties fijnstof (PM10) en ultrafijnstof (PM2.5) door het project overal kleiner is dan $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De verandering van de concentraties NO_2 is kleiner dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De invloed van het project op de luchtkwaliteit boven en langs de Amstel is dan ook beperkt (wettelijk aangeduid als Niet In Betekenende Mate, NIBM).

- s. *Verzuimd is in het landschapsplan alle woonboten in de Amstel mee te nemen.*

Reactie

In de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan de besluitvorming zijn de effecten voor de aanwezige woonboten in beeld gebracht. In het Landschaps Zuidasdok zijn de woonboten inmiddels ook ingetekend. De woonboten zijn tevens weergegeven op de bij het (ontwerp)tracébesluit behorende tracékaarten.

- t. *Door de realisatie van het tracé zal gedurende een lange periode aanzienlijke overlast ontstaan. Hierbij vinden bouwwerkzaamheden op nog geen meter afstand van het perceel plaats, in de vorm van onder andere zware heilwerkzaamheden, drillen, het trillen van damwanden en zwaar bouwverkeer. Bij de planvorming is onvoldoende rekening met de ligging van het perceel zo dicht bij het tracé. Onverantwoord is dat de woonark blijft liggen tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden, waarbij opnieuw de hiervoor genoemde woonboten aan de Diemerzeedijk relevant zijn die wel zijn verplaatst.*

Reactie

Het streven bij de bouw van het project Zuidasdok is erop gericht dat zo min mogelijk hinder wordt ervaren van de bouwwerkzaamheden. De bouw dient te voldoen aan wet- en regelgeving en in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder. Ondanks de beperkte afstand tot het tracé kan het werk op een veilige en verantwoorde wijze worden uitgevoerd. Op dit moment wordt dan ook geen aanleiding gezien woonboten te verplaatsen. Hierover is meer te lezen in de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

u. Een motivering voor de toepassing van de Crisis- en herstelwet ontbreekt.

Reactie

Zuidasdok is met ingang van 15 mei 2014 opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Staatsblad 2014, nummer 168). Dit is gebeurd om zeker te stellen dat de Crisis- en herstelwet op Zuidasdok als geheel van toepassing is. Wat betreft het tracébesluit Zuidasdok volgde het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet voor de opname van Zuidasdok in Bijlage II reeds uit artikel 5.1 van Bijlage I in combinatie met artikel 1.1 lid 1 van de Crisis- en herstelwet.

3.7 Zienswijzen keerspooren Diemen-Zuid

3.7.1 Zienswijze Buurtvereniging Kruidenspoor (T84)

- a. *De beoogde locatie voor de keerspooren omvat een brug, een viaduct en diverse wissels. Dit leidt tot een grotere geluidsoverlast bij passage van treinen, terwijl de geluidsisolatie juist op deze locatie niet functioneel is. Veel mensen ondervinden ernstige hinder van het treinlawaaï, waaronder verstoring van de slaap. Het aantal bewoners neemt in de komende jaren aanzienlijk toe.*

Reactie

In het geluidsonderzoek is beoordeeld of de geluidsbelasting in de toekomstige situatie niet hoger wordt dan dat nu op basis van het geldende geluidsproductieplafond is toegestaan. Uit het onderzoek volgt dat dit niet overal het geval is. Om deze reden is onderzoek naar geluidsmaatregelen verricht. Met behulp van het wettelijk voorgeschreven doelmatigheidscriterium zijn maatregelen afgewogen die er op zijn gericht de overschrijdingen (zoveel mogelijk) weg te nemen. Ter plaatse van negen woningen is na toepassing van de geluidsmaatregelen de geluidsbelasting nog steeds hoger dan nu op basis van het geldende geluidsproductieplafond is toegestaan. Bij deze woningen wordt een onderzoek naar de gevelwering verricht om na te gaan of de grenswaarde voor het binnenniveau niet wordt overschreden en of maatregelen aan de gevel moeten worden getroffen.

- b. *In het projectMER wordt ten onrechte aangenomen dat de geluidsoverlast door stillere treinen tijdig en in voldoende mate wordt verminderd. In het projectMER is geheel geen rekening gehouden met de extra geluidsoverlast van schoonmaakwerkzaamheden.*

Reactie

Het beleid van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu is gericht op de inzet van stiller materieel. De afgelopen jaren is het aandeel stiller treinmaterieel steeds toegenomen. In 2011 was reeds 70% van het aantal reizigerstreinen stil. Voor goederentreinen is het doel voor 2016 40% stiller materieel. Voor nieuw materieel zijn Europese voorschriften (TSI Noise en TSI Wagons) vastgesteld die eisen stellen aan de geluidsemisatie van treinen. Voor bestaand materieel is er geen wettelijke verplichting maar zijn er nationale stimuleringsregelingen voor het gebruik van en de ombouw naar stille goederentreinen. Een belangrijke waarborg tegen verslechtering van de geluidssituatie zijn de geluidsproductieplafonds die gelden langs hoofdspoorwegen. Hiermee is de geluidsproductie van het hoofdspoorwegennet aan maxima gebonden. Jaarlijks wordt door ProRail vooraf (bij het maken van de dienstregeling en bij nieuwe projecten) en achteraf (door middel van een nalevingsverslag) de geluidsproductie door het treinverkeer in kaart gebracht. Als sprake is van (dreigende) knelpunten dan worden maatregelen afgewogen.

De keersporen ten noordoosten van station Diemen Zuid worden alleen gebruikt voor het keren van binnenlandse hogesnelheidstreinen die deel uitmaken van de reguliere dienstregeling en niet voor activiteiten zoals rangeren, opstellen en het reinigen van treinen. Van toename van de geluidsbelasting door schoonmaakwerkzaamheden is dus geen sprake.

- c. *Aangenomen wordt dat het keerspoor en de wissels net als het huidige spoor worden uitgerust met geluiddempende maatregelen. De huidige geluidschermen zijn niet overal even hoog. Onder andere ter hoogte van het Zwanenpad waar de wissels komen zijn de geluidschermen lager en van mindere kwaliteit en sluiten deze niet goed aan op de naastgelegen panelen.*

Reactie

Bij de keersporen worden geluidsarme wissels toegepast. Daarnaast worden schermmaatregelen getroffen, die worden uitgevoerd in overeenstemming met daarop toepasselijke eisen. Raildempers worden niet toegepast. In tabel 10 van het Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï Zuidasdok van maart 2015 is een overzicht van de schermmaatregelen opgenomen.

- d. *Een vraag is in hoeverre is afgestemd met de bouwplannen van Holland Park. Hiervoor is een ontheffing verleend voor een hogere geluidsbelasting tot de maximale waarde van 68 dB. Een toename van het geluidsniveau betekent dat ook hier geluidschermen noodzakelijk worden.*

Reactie

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in overleg met de gemeente geïnventariseerd. In het geluidsonderzoek is rekening gehouden met alle ruimtelijke plannen die in een bestemmingsplan of middels een omgevingsvergunning mogelijk zijn gemaakt. Ter hoogte van Holland Park is overigens geen sprake van een overschrijding van het geluidsproductieplafond en is het onderzoeken en treffen van geluidsmaatregelen niet aan de orde.

- e. *Rekening moet worden gehouden met cumulatie van geluid van vliegtuigen, snelwegen en treinen.*

Reactie

Voor de geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting niet wordt terug gebracht tot de toetswaarde is de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 4.5 en tabel 14 van het Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï Zuidasdok van maart 2015. In paragraaf 4.5 is een afweging gemaakt met betrekking tot de gecumuleerde geluidsniveau's. Hieruit volgt dat bij de in de reactie op onderdeel a van de zienswijze genoemde negen woningen de toetswaarde na toepassing van de geadviseerde maatregelen in geringe mate wordt overschreden en de gecumuleerde geluidsbelasting beduidend lager is dan de maximaal onthefbare waarde. Op grond hiervan is geoordeeld dat dit aanvaardbaar is.

- f. *In 2009 is een voorstel van ProRail voor de realisatie van een wachtspoor bij station Diemen-Zuid afgewezen vanwege overlast voor omwonenden. Een keerspoor heeft dezelfde bezwaren.*

Reactie

Dit wachtspoor voor goederentreinen is er niet gekomen omdat uiteindelijk in 2013 een variant is gekozen waarbij dit wachtspoor niet nodig is. De toegevoegde waarde van het wachtspoor woog daardoor niet op tegen de investeringskosten. Het is dus niet zo dat het wachtspoor niet doorging vanwege overlast voor omwonenden.

- g. *Almere is niet of nauwelijks onderzocht als alternatieve locatie. Bij het argument dat Diemen-Zuid de laagste kosten met zich meebrengt is de vraag of de kosten van geluidschermen en planschade in de afweging zijn meegenomen.*

Reactie

Vanuit een oogpunt van baanvakbezetting (drukke op het spoor) en het aantal benodigde hogesnelheidstreinen is verleggen van de keerspooren naar Almere niet mogelijk.

- h. *Door een keerspoor met de daarbij horende wissels en kruisend treinverkeer wordt de situatie op het spoor gevaarlijker, wat ongewenst is in de buurt van een woonwijk.*

Reactie

Het tracébesluit voor OV-SAAL voorziet in wissels die zodanig zijn gekoppeld dat een botsing niet mogelijk is (eiswissels), de meest recente versie van automatische treinbeïnvloeding (ATB-vv) en calamiteitsvoorzieningen. De maatregelen worden getroffen voor de ingebruikname van het traject (planning eind 2016). Het keren van treinen leidt niet tot een verhoging van risico's omdat afzonderlijke keerspooren worden aangelegd. Bij de aanleg van de keerspooren worden wissels veranderd, maar de risico's veranderen hierdoor niet omdat ook in de huidige situatie wisselvarianten in het traject aanwezig zijn. De keerspooren zijn daarnaast alleen bedoeld voor reizigerstreinen. Goederentreinen (met of zonder gevaarlijke stoffen) mogen geen gebruik maken van de keerspooren. Ook in dit opzicht veranderen de risico's niet.

- i. *Zonder maatregelen ten aanzien van geluid zullen de plannen leiden tot waardevermindering van alle woningen. Gevraagd wordt welke instantie planschade zal vergoeden en hoe deze kan worden aangevraagd.*

Reactie

De keerspooren passen in de ter plaatse geldende bestemmingsplannen van de gemeente Diemen. Het gaat hierbij om de bestemmingsplannen 'Bergwijkpark-Noord' (vastgesteld op 30 mei 2013), 'Plantage de Sniep' (vastgesteld op 17 februari 2011) en 'Centrum' (vastgesteld op 27 juni 2013). Een verzoek om planschade kan worden ingediend bij de gemeente Diemen. In het algemeen geldt dat een verzoek tot vergoeding van planschade moet worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van een planologisch besluit zoals een bestemmingplan.

Voor de beoordeling is van belang of sprake is van een verslechtering ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Andere voorwaarden (niet uitputtend) zijn de voorzienbaarheid van de schade, of de schade door aankoop, onteigening of anderszins al is vergoed en in hoeverre de schade hoort tot het normaal maatschappelijk (ondernemers)risico.

Verwezen wordt tevens naar de algemene reactie op zienswijzen over planschade, nadeelcompensatie en bouwschade in paragraaf 2.5 van deze Nota van Beantwoording.

3.8 Overige zienswijzen

3.8.1 Zienswijze Connexxion (T32)

Voor het stimuleren van en goede voorwaarden scheppen voor het openbaar vervoer kan de ambitie in stedelijke agglomeraties niet groot genoeg zijn. Vanaf acht ritten of meer per uur is, naast tarief en snelheid, de regelmaat cruciaal voor het goed 'beschikbaarheidsgevoel' van de reiziger. Regelmaatbeheersing kan vooral worden bereikt door eigen businfrastructuur. Wat betreft Zuidas gaat het hierbij om de hoogfrequente R-netlijnen 310 en 346, met name R-netlijn 346 die in de ochtendspits iedere vier minuten rijdt richting Zuid/WTC.

Reactie

De R-net lijn 346 rijdt, evenals R-net lijn 310 via de A10 Zuid en de aansluiting S108 naar de De Boelelaan en vice versa. In de richting van station Amsterdam Zuid maken deze buslijnen gebruik van de exclusieve busafrit langs het Infinity gebouw (voormalige kantoor van ING). Vanaf dit punt beschikken de lijnbussen langs de Amstelveenseweg en op het westelijke deel van de De Boelelaan (ter hoogte van VUmc) over eigen infrastructuur. Het project Zuidasdok legt ook een busbaan aan tussen het kruispunt Buitenveldertselaan-De Boelelaan en de Strawinskylaan, zodat ondermeer de bussen van R-net lijnen 346 en 310 congestievrij het nieuwe busstation op het Matthijs Vermeulenpad kunnen bereiken. In de richting van Schiphol maken de beide lijnen na realisatie van het project Zuidasdok gebruik van de nieuwe, omgeklapte toerit vanaf de S108. In tegenstelling tot de huidige situatie zorgt het omklappen ervoor dat vanaf de De Boelelaan tot de toerit S108 de bus van de bestaande OV-baan gebruik kan maken. Dat betekent dus dat na realisatie van het project Zuidasdok de bus meer gebruik kan maken van een eigen OV-baan. Overigens heeft de gemeente Amsterdam ook een aantal plannen in voorbereiding voor de realisatie van vrije busbanen.

3.8.2 Zienswijze B15

- a. *Bij het ontwerp van de huidige Zuidas is niet echt nagedacht over de bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte. Dit levert problemen op voor met name ook mensen met een (visuele) beperking. Bij de invulling van Zuidasdok zal het VN-verdrag voor mensen met een beperking (in 2007 aangenomen door de Tweede Kamer) één van de criteria moeten zijn waaraan de ontwerpers zich dienen te conformeren.*

Reactie

Een uiteenzetting over de bereikbaarheid van het station voor mensen met een beperking is opgenomen in paragraaf 2.10 van deze Nota van Beantwoording. In aanvulling hierop: Het VN-verdrag voor mensen met een beperking wordt in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd met de wet 'Uitvoering van het op 13 december 2006 te New York tot stand gekomen Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap' (dossiernummer Tweede Kamer 33990). Het verdrag bevat geen nieuwe rechten, maar wel een verdere uitwerking van verplichtingen op

grond van bestaande mensenrechtenverdragen die voor de praktijk niet voldoende handvatten boden om belemmeringen voor personen met een beperking weg te nemen. De genoemde wet ter uitvoering van het verdrag wordt nog parlementair behandeld. Indien de wet aanvullende eisen voor project Zuidasdok met zich meebrengt zal ook daaraan worden voldaan.

- b. In relatie tot het gebruik door mensen met een beperking zijn de volgende voorwaarden aan de orde:*
- o De compacte overstap van metro en trein naar bus en tram moet drempelvrij zijn.*
 - o Rolstoelgebruikers moeten gebruik kunnen maken van ruime en transparante liften.*
 - o Er dient een stelsel te zijn van ononderbroken geleidelijnen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Deze moeten aansluiten bij vaste trappen en liften.*
 - o Looproutes moeten obstakelvrij zijn, ook tijdens de bouwfase.*
 - o Open trappen zijn een crime voor blinden en slechtzienden.*
 - o Alle haltes moeten worden voorzien van DRIS-panelen.*
 - o Reisinformatiesystemen moeten niet worden voorzien van LED-schermen maar van TFT-schermen en audiosystemen op oorhoogte.*
 - o Juiste en tijdige informatie tijdens de bouwfase zal de potentiële gebruikers snel moeten bereiken.*

Reactie

De openbaarvervoerterminal en openbare ruimte worden volgens de meest actuele standaarden aangelegd. Dit betekent ondermeer:

- o De huidige bushalte en tramhalte aan de Strawinskylaan worden verplaatst naar het Matthijs Vermeulenpad (bushalte) en naar de Arnold Schönberglaan (tramhalte). Doordat bussen en trams dicht bij de entree van het station gaan stoppen, wordt de overstap compacter. De huidige naadloze overgang van passage naar openbare ruimte blijft gehandhaafd.*
- o Liften die vrij in de passage staan, worden even ruim en transparant als de huidige. Liften die naast de passage staan, krijgen transparante fronten.*
- o Looproutes dienen tijdens de bouwfase obstakelvrij te blijven. Onvermijdelijke beperkingen tijdens de bouw worden zodanig gecompenseerd dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid gewaarborgd blijven.*
- o In de openbaarvervoerterminal zijn geen open trappen, maar trappen vanaf de perrons naar de zijkanten van de passages voorzien. Ongeacht de locatie wordt voldaan aan de voor mensen met een visuele beperking benodigde brailleplaatjes, contrastwaarden en andere noodzakelijke voorzieningen.*

- c. Aangenomen wordt dat ook hier de BLVC-benadering wordt gehanteerd.*

Reactie

Voor Zuidasdok wordt inderdaad de BLVC-benadering toegepast. Verwezen wordt hierbij naar de algemene reactie op zienswijzen over de bouwfase in paragraaf 2.4 van deze Nota van Beantwoording.

- d. *Verwezen wordt naar het Zwartboek (waarin opgenomen een overzicht van locaties in Amsterdam waar de faciliteiten voor mensen met een beperking totaal ontbreken of verkeerd zijn aangebracht,) zoals op 25 februari 2012 uitgereikt aan burgemeester van der Laan.*

Reactie

Het Zwartboek is ter harte genomen. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van de 'Richtlijn Toegankelijkheid' en de 'Handleiding geleidelijnen Amsterdam', wat aanbevelingen waren in het Zwartboek. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 2.10 van deze Nota van Beantwoording, waar tevens is vermeld dat de richtlijn 'Routegeleiding – Tactiele routegeleiding voor mensen met een visuele beperking' van toepassing is.

3.8.3 Zienswijze B5

- a. *Het is de vraag of het bestemmingsplan voldoende anticipeert op het voornemen nader onderzoek te doen naar de uitbreiding van het metronet in de Metropoolregio Amsterdam, conform het collegeprogramma.*

Reactie

Met het bestemmingsplan wordt een openbaarvervoerterminal planologisch mogelijk gemaakt waarbij ruimte wordt gecreëerd voor verschillende vormen van openbaar vervoer; trein, tram, bus en metro. Voor uitbreidingen waarover nog geen definitief besluit is genomen, is ruimte beschikbaar. Dit geldt ook voor een eventuele uitbreiding van het metronet richting Schiphol.

- b. *Het opheffen van de Amstelveenlijn is onacceptabel.*

Reactie

De realisatie van de Amstelveenlijn is voor het project Zuidasdok een autonome ontwikkeling. Tot de vervanging van de huidige Amstelveenlijn is reeds eerder besloten. Er is in samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas gekozen om de huidige Amstelveenlijn (lijn 51, deels metro, deels sneltram) om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding. De huidige Amstelveenlijn wordt vervangen om de verbinding veiliger, betrouwbaarder en sneller te maken. De metrovariant (variant met een metro in plaats van een tram) is door hoge investeringskosten en beperkte dekkingsmogelijkheden in 2013 afgefallen.

In het project Zuidasdok wordt met betrekking tot de Amstelveenlijn uitgegaan van het nieuwe tracé zoals vastgesteld op 12 maart 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam, na instemming van de colleges van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en het bestuur van stadsdeel Zuid. Op 15 december 2015 is de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam akkoord gegaan met de start van de uitvoeringsfase. De projecten Zuidasdok en Amstelveenlijn hebben wel een sterke relatie. De plannen voor Zuidasdok en de Amstelveenlijn maken het mogelijk dat er een compacte overstap tussen trein, metro, tram en bus kan plaatsvinden. De nieuwe Amstelveenlijn krijgt een eindpunt in de Arnold Schönberglaan, direct voor de entree van het station. Hier kan vervolgens worden overgestapt op diverse andere lijnen, waaronder de Noord/Zuidlijn naar het centrum van Amsterdam en Amsterdam

Centraal. Daarmee is sprake van een hoogwaardige en veilige openbaarvervoerverbinding.

- c. *De optie van een diepe ondertunneling van de Amstelveenboog is niet realistisch.*

Reactie

Een ondertunneling van de Amstelveenboog is geen onderdeel van het project Zuidasdok. Het eventueel in de toekomst ondertunnelen van een railverbinding richting Amstelveen blijft met de realisatie van het project Zuidasdok wel mogelijk.

- d. *De voorgenomen regiotram zal over tien jaar ontoereikend blijken te zijn. De OV-visie 2020-2030 van stad en regio uit 2008 en het plan van aanpak uit 2009 moeten op dit punt (volwaardige metrolijn) worden gehandhaafd.*

Reactie

In de reactie op onderdeel a van de zienswijze is toegelicht dat over het vervangen van de huidige Amstelveenlijn door een hoogwaardige tramverbinding in december 2014 is besloten en dat dit voor project Zuidasdok een gegeven is. Project Zuidasdok gaat ook niet over de benodigde vervoerscapaciteit van het netwerk als geheel. Wel faciliteert project Zuidasdok het openbaarvervoernetwerk met een openbaarvervoerterminal met bijbehorende voorzieningen.

- e. *Het is te overwegen een bovengrondse metro in zuidelijke richting (Parnassusweg-Buitenveldertselaan-Beneluxbaan), vergelijkbaar met de Randstadrail bij station Den Haag Centraal, aan te leggen volgens de zogenoemde 'netkousconstructie'.*

Reactie

Door het project Zuidasdok verbetert de overstap tussen de toekomstige hoogwaardige tramverbinding vanuit Amstelveen en het trein- en metrostation. Zonder het project Zuidasdok zou de Amstelveenlijn een eindhalte op de Strawinskylaan krijgen. De tramhaltes die als onderdeel van het project Zuidasdok op de Arnold Schönberglaan worden gerealiseerd, zorgen zowel voor trein- als metror reizigers voor een kortere en comfortabelere overstap.

- f. *De overstap is de achilleshiel van het openbaar vervoer.*

Reactie

Station Amsterdam Zuid blijft een belangrijk overstapstation. De huidige bushalte en tramhalte aan de Strawinskylaan worden verplaatst naar het Matthijs Vermeulenpad (bushalte) en naar de Arnold Schönberglaan (tramhalte). Doordat bussen en trams dicht bij de entree van het station gaan stoppen, verbetert de situatie voor overstappers.

- g. *Nergens is ruimte voor een keerlus. Ook een keerlus bij de Spoorslag is geen optie, aangezien dit een doorsnijding van de noord-zuid looproute zou betekenen. Een keerlus rond de ABN/AMRO is wel een goede optie.*

Reactie

Onderdeel van het project is de realisatie van een tramkeerlus op het tunneldak van de zuidelijke tunnel, nabij de voetbalclub AFC. Deze tramkeerlus wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

- h. De situering van het busstation aan de noordzijde ligt te ver van de overige openbaarvervoerlijnen en ligt niet voor de hand, gezien het feit dat de meeste buslijnen uit het zuiden komen.*

Reactie

Met het busstation aan de noordzijde ontstaat een compacte overstap van bus op trein, tram en metro via de nieuw aan te leggen Brittenpassage. Deze locatie heeft tevens vanuit een oogpunt van veiligheid de voorkeur omdat minder bussen en trams kruisen dan wanneer bus en tram aan dezelfde zijde van het station worden gesitueerd. Aan de noordzijde van het station worden op de Strawinskyaan bovendien bufferplaatsen voor bussen gerealiseerd. Dit komt de functionaliteit van het busstation ten goede.

- i. Handhaaf de oorspronkelijke taxistandplaats.*

Reactie

De taxistandplaats kan niet op de huidige locatie worden gehandhaafd omdat hier het busstation komt. In de nieuwe situatie komt de taxistandplaats ten oosten van het Zuidplein op het Matthijs Vermeulenpad. De afstand tot station Amsterdam Zuid blijft hiermee gelijk.

Tijdens de bouwfase is de huidige locatie nodig om de tunnel te realiseren en wordt een tijdelijke taxistandplaats op de Strawinskyaan gerealiseerd.

- j. Beperk de autotunnels tot 2x4 rijstroken plus een vluchtstrook, zoals ook elders bij de A10.*

Reactie

De benodigde wegcapaciteit is gebaseerd op de toekomstige verkeersstromen (2030). Deze verkeersstromen zijn berekend op basis van alle voorziene relevante ontwikkelingen, zoals de verdere ontwikkeling van de Zuidas, maar ook ontwikkelingen in een groter gebied en bijvoorbeeld ontwikkelingen in vervoerkeuzen. Voor de A10 Zuid is geconcludeerd dat een verbreding tot zes rijstroken per rijrichting nodig is. Tevens wordt verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over het verkeersonderzoek in paragraaf 2.6 van deze Nota van Beantwoording.

- k. *Het beleid zou minder op de ontwikkeling van kantoren moeten worden gericht.*

Reactie

Het ontwikkelen van kantoren is geen onderdeel van project Zuidasdok. Het bestemmingsplan Zuidasdok biedt slechts in zeer beperkte mate ruimte voor kantoren en dan met name voor de openbaarvervoerterminal en bijbehorende voorzieningen.

De kantoorontwikkeling in Zuidas en omgeving is wel betrokken bij de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het tracébesluit en het bestemmingsplan, zodat het tracébesluit en het bestemmingsplan op dit punt op een realistisch beeld zijn gebaseerd.

Financiering

**× Gemeente
× Amsterdam**



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

 Provincie
Noord-Holland



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

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