

Nota van Commentaar

*Naar aanleiding van adviezen en inspraakreacties
op startnotitie integrale tracé/m.e.r.studie Zuidas*

Het Bevoegd Gezag:

- Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Gemeenteraad van Amsterdam

Inhoudsopgave	blz.:
<i>Inleiding</i>	1
<i>Schriftelijk insprekers</i>	
1. P. Daanen	2
2. Gasunie, E.H. Boer	3
3. Nederlands Genootschap van Insprekers, J. Haije	4
4. D.C.M. Hetterschij	5
5. Stadsdeel ZuiderAmstel, P.R. Beving	7
6. Mr. J.C. Prast-Ragetli	8
7. A.G. Spruijt	9
8. R. Haffmans	10
9. Milieucentrum Amsterdam, G. Offerhaus	13
10. Regionaal Orgaan Amsterdam, M.T.J. Blankers	14
11. Bewonersvereniging de Mirandabuurt, W. Dulfer-Visser	16
12. Nederlandse Spoorwegen, mr. H.E.L. Loeffen	17
13. Comité Schinkeltracé Nee, D.N. Tiemersma	19
14. ING Vastgoed Asset Management B.V., ir. R. Hoogendoorn	25
15. Kamer van Koophandel Amsterdam, prof. dr. P.P. Tordoir	26
16. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, ir. A. Grijns	29
17. Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, I. Silva	30
18. Provincie Noord-Holland, Gedeputeerde Staten	31
19. Gemeente Ouder-Amstel	33
20. Hoogheemraadschap van Rijnland	34
21. KPN Mobile The Netherlands B.V.	35
<i>Aanwezigen hoorzitting d.d. 6 juli 2001</i>	
1. Werkgroep Woonomgeving Beethovenstraat, de heer Nijkerk	36
2. Vereniging Beethovenstr/Parnassusweg, J.D.M. Meurs	38
3. Platoschool, J. Veugelaers	40
4. Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, M. Munniksma	41
<i>Het advies van de commissie voor de m.e.r. in relatie tot de richtlijnen</i>	
1. Toelichting op hoofdlijnen op welke onderdelen de richtlijnen afwijken van het advies van de commissie voor de m.e.r.	43

Inleiding

Deze nota van commentaar is als bijlage toegevoegd aan de richtlijnen voor het milieueffectrapport Ontwikkeling Zuidas te Amsterdam, vastgesteld in november 2001. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Bij de tot standkoming van de richtlijnen zijn de adviezen van de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie Zuidas zijn in gebracht, betrokken.

De nota van commentaar doet verslag van de mondelinge en schriftelijke inspraakreacties op hoofdpijnen en geeft de reacties van het Bevoegd Gezag weer. Tevens wordt in de nota van commentaar in hoofdpijnen ingegaan op welke onderdelen het Bevoegd Gezag afgeweken is van het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Inspraakreactie:	1	Inspreker:	P. Daanen Schubertstraat 54 1077 GW AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	17 juni 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De bewoners van de Schubertstraat ondervinden bij bepaalde windrichtingen reeds veel geluidsoverlast van de ringweg A10. Door deze geluidhinder is recreatie in het Beatrixpark eigenlijk ondoenlijk. Het dokalternatief en het kunstwerkalternatief bieden een afdoende oplossing voor de geluidsoverlast. Indien echter wordt gekozen voor het dijkalternatief neemt de overlast voor de bewoners van de Schubertstraat toe. In dit verband wordt nadrukkelijk verzocht het dijkalternatief als mogelijke optie te schrappen.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER wordt nauwkeurig onderzocht wat de geluidsbelasting is bij de verschillende alternatieven. Bij het nemen van maatregelen m.b.t. geluid is het bepaalde in de Wet geluidhinder uitgangspunt. Paragraaf 5.3. van de richtlijnen gaat hier verder op in.

Inspraakreactie:	2	Inspreker:	Gasunie NV E.H. Boer Postbus 19 9700 MA GRONINGEN
Datum van ontvangst:	22 juni 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In het gebied waar als gevolg van de studie infrastructurele aanpassingen kunnen plaatsvinden bevindt zich een gastransportleiding van de Gasunie NV.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Ten behoeve van de trajectnota/MER worden de plannen met betrekking tot de infrazone uitgewerkt tot voorlopig ontwerpniveau. Het thema kabels en leidingen wordt daarbij meegenomen. Het gebied buiten de infrazone wordt minder ver uitgewerkt. Het thema kabels en leidingen wordt voor dit betreffende gebied in een latere fase uitgewerkt.*

2. Met het oog op de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van gastransportleidingen wordt gewezen op de voorschriften vermeld in NEN 3650 en de richtlijnen van het ministerie van VROM, DGHM/B nummer: 0104004 van 26 november 1984.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Van uw opmerking nemen wij kennis en zullen de initiatiefnemers op de hoogte stellen.*

3. Bij de verdere planontwikkelingen dienen buisleidingen te worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Buisleidingen kunnen in een aantal gevallen een goed alternatief bieden voor transport via de weg en spoor (en water). In het kader van deze studie speelt dit echter geen rol van betekenis. In de richtlijnen is derhalve geen alternatief opgenomen waarbij gebruik wordt gemaakt van buisleidingen.*

4. Het wordt op prijs gesteld indien bij de vaststelling van de richtlijnen voor het milieueffectrapport bepalingen worden opgenomen, waardoor bij de keuze van de te treffen maatregelen de aanwezigheid van leidingen in bezit van de Gasunie NV worden meegewogen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Bij elke uitbreiding of aanleg van de infrastructuur wordt immer getracht rekening te houden met de belangen van betrokkenen. Ter zijner tijd zal contact gezocht worden door de initiatiefnemers.*

Inspraakreactie:	3	Inspreker:	Nederlands Genootschap van Insprekers J. Haije Henry Dunantlaan 71 1111 ZH DIEMEN
Datum van ontvangst:	11 juni 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De inspraakprocedure heeft geen enkele zin, omdat in het Parool van 22 maart 2001 een kennisgeving van de provincie staat dat op 12 maart 2001 een partiële herziening van het streekplan ANZKG (1987) is vastgesteld. Deze kennisgeving is niet gedateerd en ondertekend door de Gedeputeerde Staten.

***Reactie Bevoegd Gezag:** De besluitvorming over de ontwikkelingen in de Zuidas op langer termijn zal plaatsvinden bij het vaststellen van het streekplan Noord-Holland Zuid. Het MER zal ten behoeve van de besluitvorming ter goedkeuring aan gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Holland worden voorgelegd. Het partiele herziene streekplan ANZKG heeft de stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt in de omgeving van de infrazone (A10, zware rail, lightrail) die losstaan van de vormgeving van de infrazone.*

2. Voor de startnotitie Zuidas ontbreekt een planologische onderbouwing.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Voor de planologische onderbouwing voor de ontwikkelingen in de Zuidas wordt verwezen naar verschillende beleidsnota's. Als het gaat om het benutten van vervoersknooppunten wordt verwezen naar de 5^{de} Nota Ruimtelijke Ordening en het rijksbeleid Nieuwe Sleutelprojecten.*

Inspraakreactie:	4	Inspreker:	D.C.M. Hetterschij Beethovenstraat 7 1077 HK AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	26 juni 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In de startnotitie wordt te veel nadruk gelegd op het (boven)regionale karakter van het project, zodat er te weinig aandacht is voor de belangen van de bewoners van Amsterdam ten aanzien van bereikbaarheid en verkeer en vervoer.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In de richtlijnen wordt hierop ingegaan in § 2.1.1., § 2.1.4., § 3.2.1. en § 3.2.3. Aandachtspunten daarbij zijn de toekomstige positie van het station RAI, aanbod van hoogwaardig openbaar vervoer ter plaatse van het station WTC, bereikbaarheid van het station WTC middels fiets, openbaar vervoer en auto, aanwezigheid van parkeervoorzieningen.*

2. Het centraal en als verbindend element stellen van het station Amsterdam Zuid/WTC is wellicht het belangrijkste onderdeel van het hele project. Bereikbaarheid vanuit de regio is immers essentieel. Zoals ook de startnotitie stelt, dient het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te zijn voor de auto.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Met de voorgenomen activiteit wordt er fors geïnvesteerd in het vergroten van de bereikbaarheid van de Zuidas middels het openbaar vervoer.*

3. Het is jammer dat de startnotitie niet dieper ingaat op het uitgangspunt dat de reiziger gebaat is bij snel en gemakkelijk overstappen (overigens geldt voor de hele startnotitie dat deze nogal algemeen van aard is). Plannen zoals die voor de stationslocaties voor Rotterdam Centraal en Arnhem worden ontworpen zouden als voorbeeld moeten dienen, temeer daar de kwaliteitseisen voor het station nog verder worden benadrukt omdat de HSL station WTC zal aandoen. Dit laatste getuigt overigens van visie omdat de minister van Verkeer en Waterstaat de HSL Oost vooralsnog over bestaand spoor wil laten rijden.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Ingevolge § 2.1.4. en § 3.2.1. van de richtlijnen zal in het MER nader worden ingegaan op het belang van snel en efficiënt overstappen.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

4. Voor de afwikkeling van het aantal reizigers wordt uitsluitend gekeken naar lightrail oplossingen. Ten onrechte worden tramlijnen 4 en 5 terzijde geschoven. In tegenstelling tot de metrolijnen die behoren tot het regionaal vervoersnet (zie Bereikbaarheidsoffensief Randstad), zijn tramlijnen 4 en 5 belangrijke lokale lijnen. Vooral het belang van lijn 5 wordt in de startnotitie veel te laag ingeschat. Gebruikers van deze tramlijn moeten ook in de toekomst op station Amsterdam Zuid/WTC op adequate wijze kunnen overstappen. Vanuit het oogpunt van stedelijk belang dient de route van lijn 5 naar Amstelveen v.v. gehandhaafd te worden.

Reactie Bevoegd Gezag: De lokale bereikbaarheid middels openbaar vervoer is een thema dat niet in het kader van het MER, maar in een latere fase uitgewerkt wordt. Op dat moment zal dit onderwerp ook voorgelegd worden aan de verschillende belangengroeperingen, waaronder het bewonersplatform Zuidas.

Afrondend benadrukt spreker dat:

5. De startnotitie nogal algemeen van aard is;

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

6. Het station Amsterdam Zuid/WTC in de regio wordt geplaatst waardoor de belangen van de bewoners van zowel Amsterdam als Amstelveen verwaarloosd worden;

Reactie Bevoegd Gezag: Het feit dat het station in importantie groeit levert ook voor de bewoners van Amsterdam en Amstelveen voordelen op, waaronder een betere bediening.

7. De startnotitie onvoldoende ingaat op de overstapmogelijkheden voor het stedelijk vervoer;

Reactie Bevoegd Gezag: De lokale bereikbaarheid middels openbaar vervoer is een thema dat in een latere fase uitgewerkt wordt. Op dat moment zal dit onderwerp ook voorgelegd worden aan de verschillende belangengroeperingen, waaronder het bewonersplatform Zuidas.

8. De startnotitie, de verbinding tussen station Amsterdam Zuid/WTC en Amstelveen beperkt tot de Noord-Zuidlijn door opheffing van tramlijn 5, hetgeen niet wenselijk is voor de inwoners van Amsterdam;

Reactie Bevoegd Gezag: De lokale bereikbaarheid middels openbaar vervoer is een thema dat in een latere fase uitgewerkt wordt. Op dat moment zal dit onderwerp ook voorgelegd worden aan de verschillende belangengroeperingen, waaronder het bewonersplatform Zuidas.

9. Intensiever overleg met gebruikersorganisaties rond het openbaar vervoer en organisaties rond ouderenzorg en bewoners van Amsterdam essentieel is in de vervolgfase van het project.

Reactie Bevoegd Gezag: Ter zijner tijd als het onderwerp lokale bereikbaarheid uitgewerkt gaat worden zal overleg plaats vinden.

Inspraakreactie:	5	Inspreker:	Stadsdeel ZuiderAmstel P.R. Beving Postbus 74019 1070 BA AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	4 juni 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De ambities van het gemeentebestuur van Amsterdam om het gebied rond Amsterdam Zuid/WTC te ontwikkelen tot een hoogwaardige woon- en werklocatie, worden ondersteund. Bovendien kan door het ondergronds brengen van de infrastructuur de aanwezige barrière tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert worden geslecht. Tevens zal de ontwikkeling van de Zuidas een sterke economische impuls betekenen voor de regio Amsterdam. Met belangrijke spin-off effecten voor de bestaande bedrijvigheid in het stadsdeel ZuiderAmstel, hetgeen eveneens wordt toegejuicht.

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

2. In de startnotitie is vermeld dat het te kiezen alternatief van hoge stedelijke kwaliteit moet zijn. Het dokmodel is het beste alternatief om de sociale veiligheid in de Zuidas te waarborgen. Het dokmodel biedt ook, als enig geluidsarm alternatief, de mogelijkheid om veel woningen in de Zuidas te bouwen, waardoor de nagestreefde stedelijke kwaliteit kan worden gerealiseerd.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER zullen alle alternatieven worden onderzocht op zowel het probleemoplossend vermogen als de effecten die ze met zich meebrengen.

3. Bij de in de startnotitie geformuleerde doelstellingen ontbreekt de doelstelling dat ook voor het langzame verkeer (sociaal) veilige doorgaande routes in het Zuidasgebied worden gerealiseerd, die aansluiten op bestaande fiets- en voetpaden. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid dienen deze fiets- en voetpaden niet via lange ondertunnelingen onder de infrastructuur te worden gerealiseerd.

Reactie Bevoegd Gezag: In de richtlijnen wordt hierop ingegaan in §3.2.3. en §5.9.

4. De ambities ten aanzien van de Zuidas kunnen alleen worden waargemaakt indien de aanwezige infrastructuur overeenkomstig het dokmodel ondergronds worden gebracht.

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

Inspraakreactie:	6	Inspreker:	Mr. J.C. Prast-Ragetli Laan Walcheren 5 1181 KH AMSTELVEEN
Datum van ontvangst:	5 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In de nieuwe plannen is het noodzakelijk dat automobilisten en hun passagiers op een comfortabele manier en zonder allerlei hindernissen vlakbij de ingang van het station Amsterdam Zuid/WTC kunnen komen.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 2.1.4. en § 3.2.1. van de richtlijnen wordt hier aandacht aan besteed.

Inspraakreactie:	7	Inspreker:	A.G. Spruijt Olgaland 18 2591 JB DEN HAAG
Datum van ontvangst:	6 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Eén van de doelstellingen van de startnotitie stelt dat het station Amsterdam Zuid/WTC een centraal en verbindend element moet worden. Hierbij ontbreekt de noodzaak voor een adequate bereikbaarheid van het station en voorzieningen voor het breng- en haalverkeer per auto (zowel aan de Noord- als Zuidzijde van het station). Naast enkele kiss & ride-plaatsen dienen ook parkeerplaatsen voor korte en middellange duur gerealiseerd te worden. Op dit moment is het onmogelijk mensen per auto op te halen of weg te brengen.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 2.1.4. van de richtlijnen wordt hier aandacht aan besteed.

Inspraakreactie:	8	Inspreker:	R. Haffmans Hofmeyrstraat 34 1091 NA AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	6 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De doelstellingen van de startnotitie kennen een éézijdige benadering louter gericht op het maximaliseren van de effecten van investeringen en het verkrijgen van voldoende autobereikbaarheid. Er ontbreekt een doelstelling gericht op het verbeteren van de situatie van fietsers en voetgangers en het optimaliseren van de overstapmogelijkheden van passagiers van bus en tram.

Reactie Bevoegd Gezag: Voor alle modaliteiten wordt in de studie per alternatief gekeken naar de mogelijkheden van doorgaande verbindingen in het gebied en interactie tussen de verschillende modaliteiten. De precieze invulling van het openbaar vervoer op lokaal niveau en de inrichting van de openbare ruimte komen in een latere fase meer gedetailleerd aan de orde.

2. In de startnotitie komen de effecten van de massale bebouwing op het woon- en leefmilieu onvoldoende aan bod.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 5.9. van de richtlijnen wordt hier concreet aandacht aan besteed. De m.e.r. is de verplichte procedure waarin dit soort effecten in beschouwing worden genomen.

3. Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt het lokale en regionale vervoersnet onderbelicht en de HSL overbelicht. Slechts de overstapmogelijkheden krijgen aandacht.

Reactie Bevoegd Gezag: De invulling van het openbaar vervoer op lokaalniveau is geen onderwerp in het kader van het MER. In een latere fase wordt hier invulling aangegeven. Met betrekking tot het lokaal en regionaal vervoersnet wordt in de richtlijnen § 2.1.1. aangegeven welke onderwerpen aandacht dienen te krijgen binnen de m.e.r..

4. De milieugevolgen van de bebouwing van de Zuidas dienen volledig bij de studie te worden betrokken. Indien in het kader van de studie wordt besloten (kantoor)bebouwing elders te situeren, moet worden uitgegaan van een vergelijkbare stedelijke omgeving en moeten de milieueffecten mee worden gewogen.

Reactie Bevoegd Gezag: De m.e.r. is de verplichte procedure om milieueffecten van een voorgenomen activiteit te beschrijven. Bij de alternatieven, die beschouwd worden, is de voorgenomen activiteit steeds anders vormgegeven, afhankelijk van de mogelijkheden. In het kader van de studie zal niet besloten worden elders (kantoor)bebouwing te situeren. Het betreft slechts fictieve locaties om inzicht te verkrijgen in milieueffecten indien op deze fictieve locaties gebouwd zal worden. Hierbij worden locaties onderzocht in een omgeving en met bebouwingsintensiteiten die vergelijkbaar zijn met de Zuidas zelf (zie paragraaf 3.4. van de richtlijnen).

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

5. Het in de startnotitie opgenomen nulalternatief houdt ten onrechte reeds rekening met een gedeeltelijke uitvoering van de plannen. Het nulalternatief moet uitgaan van de huidige 500.000 m² oppervlakte.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het nulalternatief behelst die plannen (huidige situatie en autonome ontwikkelingen) waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden en die dus onafhankelijk van de voorgenomen activiteit worden gerealiseerd. Overigens worden ook de milieueffecten van het nulalternatief bepaald.*

6. In de startnotitie ontbreekt het verplichte meest milieuvriendelijke alternatief (mma), een belangrijk uitgangspunt bij dit alternatief dient te zijn dat het autogebruik past bij de hoge stedelijke dichtheid. Tevens dient het gebied goed bereikbaar te zijn voor fiets- en voetgangers alsmede openbaar vervoer. Hierdoor kan er sprake zijn van zeer beperkt autoverkeer.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het mma is een vast onderdeel van de m.e.r.. In de eerste fase van deze m.e.r. wordt per alternatief een opsomming gegeven van mogelijke maatregelen die leiden tot het verbeteren van het milieu. In de tweede fase worden deze maatregelen uitgewerkt tot één mma.*

7. Bij vergelijking tussen het dokmodel en het kunstwerkmodel ontstaat de indruk dat de mogelijkheden van laatst genoemd model onvoldoende benut worden. Het is onduidelijk waarom de A10 tunnel bij het dokmodel 1,2 km is en bij het kunstwerkmodel 1 km.

***Reactie Bevoegd Gezag:** T.k.n.*

8. Het kunstwerkmodel dient uit te gaan van een open station (niet ingeklemd tussen de bebouwing) met een aantrekkelijke en snelle overstapmogelijkheid met 4 sporen op -1 en 4/6 sporen op +1. Overkapping van de hoog gelegen sporen vermindert de geluidsoverlast, zodat de resterende geluidhinder vergelijkbaar is met die van het dokmodel.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In de richtlijnen is gesteld aandacht te besteden aan de totstandkoming van de drie alternatieven zoals beschreven in de startnotitie. Aangegeven moet worden wat de motivatie is achter de alternatieven en welke alternatieven het om welke redenen niet gehaald hebben.*

9. In het kunstwerkmodel moet een vergelijkbaar aantal woningen worden opgenomen als in het dokmodel, zodat een 50/50 verhouding tussen woningen en kantoren bereikt wordt.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Een van de beleidsdoelinstellingen voor de Zuidas is het nastreven van een 50/50 verhouding tussen woningen en kantoren. Echter de vormgeving van het kunstwerkalternatief heeft als resultaat dat er minder locaties in het hart van de Zuidas geschikt zijn voor woningbouw. Dit in vergelijking tot het dokalternatief.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

10. De gevolgen van de verschillende alternatieven worden in aard en omvang te beperkt onderzocht. Met name opmerkingen aangaande het vermeende ontbreken van geluidhinder bij het dokmodel zijn ongenueanceerd en berusten niet op waarheid. Ook bij realisatie van het dokmodel is er sprake van geluidhinder en overige aantasting van het woon- en leefmilieu.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 5.3. en §5.11. van de richtlijnen wordt expliciet ingegaan op het onderwerp geluid. Voor alle alternatieven - dus ook het dokmodel - worden de geluidsbelasting en andere milieueffecten in het MER in beeld gebracht

11. Bij de varianten met een mogelijke derde afslag en een Schinkelafslag, ligt de nadruk éézijdig op de doorstroming van het autoverkeer en niet op de ingrijpende gevolgen voor de leefbaarheid in de wijde omtrek.

Reactie Bevoegd Gezag: Het MER zal de relevante informatie m.b.t. bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid bevatten, welke een besluit over een derde afslag mogelijk maakt.

12. De opheffing van station RAI moet worden voorkomen aangezien dit station een belangrijke buurtfunctie vertegenwoordigt. In de vervolgfase dienen de mogelijkheden en kansen van station RAI te worden onderzocht.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 2.1.1. van de richtlijnen is aangegeven dat er in het MER aandacht besteed dient te worden aan de positie van het station RAI in relatie tot station Amsterdam Zuid/WTC vanuit regionaal vervoersperspectief.

Inspraakreactie:	9	Inspreker:	Milieucentrum Amsterdam G. Offerhaus Plantage Middenlaan 2 G 1018 DD AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	6 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De startnotitie besteedt te weinig aandacht aan de stedenbouwkundige effecten van de verschillende alternatieven. Zo is geen onderzoek verricht naar de milieueffecten van het bovengrondse bouwprogramma. Voorts is onduidelijk wat de gevolgen van het bouwprogramma zijn voor de (auto)bereikbaarheid/pendel tussen Amsterdam en de omliggende gemeenten. Doordat de startnotitie slechts kijkt naar de gevolgen van het bouwprogramma voor de bereikbaarheid, worden hiermee de gevolgen voor milieu, natuur en landschap genegeerd. In dit verband wordt voorgesteld in het MER helder weer te geven wat de consequenties zijn van het geplande stedenbouwkundig programma voor de mobiliteit, de gewenste en noodzakelijke infrastructuur (zowel in het plangebied als elders) en de gevolgen hiervan voor milieu, natuur en landschap.

***Reactie Bevoegd Gezag:** De m.e.r.-procedure is er juist voor bedoeld al deze aspecten in beeld te brengen. Dat zal dan ook gebeuren.*

2. Ten onrechte worden de leefbaarheidsaspecten pas in het tweede stadium onderzocht. De voorgestelde alternatieven hebben namelijk negatieve consequenties voor de leefbaarheid in het plangebied en de omgeving en hebben bovendien grote invloed op het slagen van het project als geheel. De procedure dient zodanig te worden aangepast dat de leefbaarheidsaspecten in de eerste fase worden meegenomen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In het MER komen onderwerpen aanbod als geluid, luchtkwaliteit, trillingen, barrièrewerking, sociale veiligheid, bereikbaarheid, etc. Indien de alternatieven onderscheidend zijn op basis van bovengenoemde aspecten dan zullen die aspecten in de eerste fase van het MER worden meegenomen. Ook zal in de eerste fase al (globaal) aan de geldende normen inzake o.a. geluidhinder en luchtkwaliteit worden getoetst.*

3. In de startnotitie ontbreekt een alternatief met ondergrondse parkeergarages bij de op- en afritten van de A10, ter hoogte van de Europaboulevard en de Amstelveenseweg. Indien wordt gekozen voor een dergelijk alternatief, wordt voorkomen dat auto's het plangebied doorkruisen op zoek naar een parkeerplek. In het MER moet worden onderzocht wat de consequenties zijn van een dergelijk alternatief voor leefbaarheid, milieu, ruimtegebruik en financiën. Indien een dergelijk onderzoek niet plaatsvindt is het niet mogelijk om een goede keuze te maken voor een alternatief en om een goed meest milieuvriendelijk alternatief te formuleren.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het is mogelijk dat het bovengenoemde voorstel binnen het MER als een mitigerende maatregel wordt voorgesteld. Eén en ander zal afhangen van de effecten die de voorgenomen activiteit veroorzaakt.*

Inspraakreactie:	10	Inspreker:	Regionaal Orgaan Amsterdam M.T.J. Blankers Postbus 626 1000 AP AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	9 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Het ROA staat positief ten opzichte van het voornemen om het gebied rondom het station Amsterdam Zuid/WTC te ontwikkelen tot een hoogwaardige woon- en werklocatie.

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

2. Gezien alle ontwikkelingen en geplande activiteiten rond de Zuidas en de strategisch gunstige ligging van station Amsterdam Zuid/WTC, zal het station uitgroeien tot één van de belangrijkste knooppunten in Nederland, met tevens een functie als overstappunt tussen diverse vormen van vervoer. Eén van de doelstellingen van de startnotitie op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur betreft het realiseren van een knooppunt van openbaar vervoer met voldoende kwaliteit en capaciteit, waardoor de reiziger een goede gelegenheid wordt geboden om snel en gemakkelijk over te stappen. In dit verband is het van belang om op basis van een zorgvuldige afweging te komen tot de meest optimale inrichting van het knooppunt. De keuze voor de uiteindelijke inrichting dient met name gebaseerd te zijn op vervoerskundige en verkeerstechnische analyses en de effecten voor de reiziger en de gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Reactie Bevoegd Gezag: Het door u gestelde is onderwerp van studie.

3. In 2.2.2. van de startnotitie is vermeld dat één van de doelstellingen is om te komen tot voldoende spoorcapaciteit en -kwaliteit. In dit verband is het van belang rekening te houden met de aanleg van een doorgetrokken Noord/Zuidlijn in de richting van Schiphol en Hoofddorp. Hoewel de studie zich nog in een verkennende fase bevindt, mag de doortrekking niet onmogelijk worden gemaakt hetgeen mogelijk van invloed kan zijn op het noodzakelijk aantal metro- of sneltramsprenen.

Reactie Bevoegd Gezag: In de richtlijnen wordt hieraan aandacht besteed in § 2.3. Plannen als het doortrekken van de Noord/Zuidlijn moeten in het MER aandacht krijgen, waarbij expliciet aangegeven dient te worden wat de consequenties zijn van deze plannen voor de ontwikkeling van de alternatieve en vice versa.

4. Naar aanleiding van de beknopte gegevens in tabel 4.1., is het onduidelijk of er voldoende rekening is gehouden met de spoorcapaciteit voor het regionale vervoer en (in de toekomst) eventueel noodzakelijke capaciteit voor het goederenvervoer over de Zuidtak. Bij de verdere planuitwerking is het derhalve wenselijk rekening te houden met noodzakelijke kwaliteit ten aanzien van eventueel goederenvervoer.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt hieraan aandacht besteed.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

5. Uitgaande van het in de startnotitie aangegeven stedelijk programma, inzake het aantal vierkante meters vloeroppervlak kantoren, woningen en voorzieningen, is het de vraag in hoeverre de geplande weginfrastructuur voldoende is om een goede bereikbaarheid van het gebied via de weg te garanderen. Dit punt dient in de verdere planvormingsfase nader te worden uitgewerkt en uitvoerig aan de orde te komen bij de beoordeling van de verschillende alternatieven.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.3. van de richtlijnen wordt hieraan aandacht besteed.

6. Overige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals de ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer en rondom Schiphol, hebben invloed op de bereikbaarheid van de Zuidas. Het is onduidelijk van welke ontwikkelingen tot op heden is uitgegaan en welke ontwikkelingen (buiten het plangebied) in het vervolg van de studie worden meegenomen.

Reactie Bevoegd Gezag: In de m.e.r. worden ontwikkelingen meegenomen waar reeds besluitvorming over is. Deze ontwikkelingen in combinatie met de huidige situatie vormen het nulalternatief dat als referentie dient in de m.e.r. voor de overige alternatieven. Daarnaast is in de richtlijnen aangegeven dat er aandacht besteed dient te worden aan de plannen waar nog geen besluitvorming over is. Daarbij dient duidelijk gemaakt te worden wat de consequenties zijn van de plannen voor de alternatieven en vice versa.

7. Gezien de ook regionale betekenis van de ontwikkelingen en activiteiten rond de Zuidas, is het wenselijk dat het ROA in de vervolgfase wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de planstudie.

Reactie Bevoegd Gezag: De studie zal volgens een "open planproces" verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.

Inspraakreactie: 11	Inspreker: Bewonersvereniging de Mirandabuurt W. Dulfer-Visser Oldambtstraat 22 1079 PT AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	9 juli 2001

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De Mirandabuurt, gelegen aan de randen van het Zuidasgebied, dient in het studiegebied te worden opgenomen. De geluidshinder en luchtverontreiniging nemen namelijk nog immer toe. In het kader van de startnotitie Zuidas dienen de geluids- en luchtverontreinigingsmetingen in een groot gebied te worden verricht (Buitenveldert, Prinses Irenebuurt, de Miranda/Veluwebuurt, Rai-buurt en overige wijken van de Rivierenbuurt en omliggende parken). Tevens dient over te worden gegaan tot plaatsing van geluidsschermen langs de A10 zuid.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 5.2. en § 5.3. van de richtlijnen wordt expliciet ingegaan op de kwaliteit van het onderzoek met betrekking tot de onderwerpen geluid en luchtkwaliteit. Daarbij is ook aangegeven dat de omvang van het studiegebied per te onderzoeken aspect kan verschillen.

2. Ten onrechte wordt de geuroverlast in de startnotitie beperkt relevant genoemd. In het Amstelpark is namelijk reeds sprake van ernstige stankoverlast.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER zal aandacht besteed worden aan dit onderwerp.

3. In de startnotitie ontbreekt het gegeven dat de bewoners van de Mirandabuurt intensief gebruik maken van het station RAI en niet zonder dit station kunnen. Bovendien is het Beatrixpark niet ontworpen om de drommen RAI bezoekers door te laten, indien station RAI zou worden opgeheven.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt ingegaan op welke informatie het MER dient te genereren met betrekking tot het onderzoek naar het belang van station RAI.

Inspraakreactie:	12	Inspreker:	Nederlandse Spoorwegen Mr. H.E.L. Loeffen Postbus 1283 1000 BG AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	6 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De in de startnotitie opgenomen veronderstellingen ten aanzien van de ontwikkelingen van het aantal treinen worden niet gedeeld. Gelet op de groei van het reizigersvervoer per trein en de verwachtingen daaromtrent voor de komende jaren, zal de behoefte aan treinen die station Amsterdam Zuid/WTC bedienen tot en na 2010 groter zijn dan in de startnotitie wordt verondersteld. Met name het reizigersvervoer tussen Flevoland, de Zuidas en Schiphol blijft de komende jaren sterk groeien, hetgeen logisch is gezien de bouwopgave die met name Almere is toebedeeld in nationale nota's aangaande ruimtelijke ordening.

***Reactie Bevoegd Gezag:** De veronderstellingen in de startnotitie m.b.t. de aantallen treinen en de capaciteit van de infrastructuur zullen in het MER (zie richtlijn§ 3.2.2.) nader worden onderzocht mede aan de hand van de laatste inzichten op het gebied van maatregelen om de capaciteit van de infrastructuur optimaal te benutten. Met behulp van dit onderzoek wordt de benodigde capaciteit van de infrastructuur, met inbegrip van de tussentijdse behoefte, vastgesteld. Met het oog op de toekomstvastheid dient per alternatief tevens de restcapaciteit te worden aangegeven.*

2. In de vervolgfase dient een vertaalslag te worden gemaakt van het groeiend aantal treinen naar de benodigde spoorinfrastructuur. Het daarvoor opgenomen 'plangebied spoorinfrastructuur' is hiervoor te klein. Op basis van ervaring is de NS van mening dat de benutting van de capaciteit op de Zuidas afhankelijk is van de capaciteit van het baanvak Hoofddorp-/Schiphol-Zuidas-Duivendrecht (Utrechtboog). De capaciteit van het traject Schiphol-Zuidas-Duivendrecht is maatgevend voor de bereikbaarheid van de Zuidas per spoor.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het studiegebied voor de rail is aanzienlijk groter dan het plangebied. Met deze zaken wordt dan ook in de studie rekening gehouden. Een nadere probleemverkenning van de aanpalende baanvakken zal plaatsvinden in de studie corridorverkenning Haarlemmermeer-Almere, die opgenomen is in de verkenningentabel van de begroting infrastructuurfonds.*

3. Een tweesporige Zuidas is toereikend om 8 treinen per uur, per richting, op een soepele wijze te verwerken. Dit kan worden opgerekt tot 10 treinen per uur, per richting (waarmee uitvoering van de dienstregeling kwetsbaar wordt voor ontregelingen). Als de Utrechtboog gereed is worden in 2006 of 2007, 12 treinen per uur, per richting verwacht. De capaciteit van een tweesporige Zuidas is dan onvoldoende. De volgende aanpassingen zijn voor de periode 2006/2007-2009 noodzakelijk om de treindiensten te kunnen laten uitbreiden:
 - uitbreiding capaciteit knooppunt Riekerpolder;
 - aanleg van twee extra perronsporen op het station Amsterdam Zuid/WTC.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

4. Het aantal treinen dat de initiatiefnemers in 2015 verwachten, verwacht de NS reeds in 2010. Al in 2010 zal behoefte bestaan aan de infrastructuur, die pas in 2015 wordt voorzien (vier sporen tussen Riekerpolder en aansluiting op de Utrechtboog, uitbreiding tot 6 perronsporen op station Amsterdam Zuid/WTC en keerspoeren ten oosten van Amsterdam Zuid/WTC).

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

5. Het aantal treinen dat de initiatiefnemers in 2015 verwachten, verwacht de NS reeds in 2010. Al in 2010 zal behoefte bestaan aan de infrastructuur, die pas in 2015 wordt voorzien (vier sporen tussen Riekerpolder en aansluiting op de Utrechtboog, uitbreiding tot 6 perronsporen op station Amsterdam Zuid/WTC en keerspoeren ten oosten van Zuid/WTC).

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

Inspraakreactie:	13	Inspreker:	Comité Schinkel Tracé Nee D.N. Tiemersma Sloterkade 161 U 1059 EB AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	10 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Gelet op de wens van het Comité Schinkeltracé Nee om de leefbaarheidsaspecten ten volle bij de eerste fase van het onderzoek te betrekken, is het wenselijk het studiegebied zo ruim te nemen dat de gevolgen voor de verkeerssituatie en de leefbaarheid in de wijde omgeving ten volle in beeld kunnen worden gebracht. Tevens dient het plangebied stedenbouw qua oppervlakte hetzelfde te zijn als het plangebied Zuidas, zoals dat in het Masterplan en de meer recente visie Zuidas is opgenomen.

Reactie Bevoegd Gezag: De grootte en locatie van het studiegebied is afhankelijk van het te onderzoeken aspect en is dat gebied waar ten gevolge van de voorgenomen activiteit (milieu-)effecten kunnen gaan optreden. Het gebied kan dus groter of kleiner zijn dan het plangebied afhankelijk van het aspect dat beschouwd wordt. Het MER komt in twee fasen tot stand. In de eerste fase komen die aspecten aanbod die onderscheidend zijn voor de drie alternatieven. In de tweede fase van het MER komen alle te beschouwen aspecten aan bod.

2. In de startnotitie wordt gerefereerd aan het voornemen van de gemeente Amsterdam om een weg aan te leggen tussen de afslag Henk Sneevlietweg en de Amstelveenseweg. Aangezien de aanleg van deze weg wordt gemotiveerd door de stedenbouwkundige maatregelen in de Zuidas, dient het project deel uit te maken van het plangebied.

Reactie Bevoegd Gezag: De afslag Henk Sneevlietweg wordt in het MER meegenomen.

3. In de startnotitie Zuidas is sprake van aansluiting van het Schinkeltracé op de Stadionweg, terwijl in de startnotitie Schinkelverbinding sprake is van aansluiting op de Cornelis Krusemanstraat. Beide startnotities dienen in overeenstemming met elkaar te zijn.

Reactie Bevoegd Gezag: Beide opties worden op dit moment onderzocht. In een later stadium zal daar besluitvorming over plaatsvinden.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

4. Uit informele gesprekken met Rijkswaterstaat is gebleken dat zij voornemens zijnde verbinding tussen de A10 West en de afslag Amstelveenseweg onmogelijk te maken na realisering van het Schinkeltracé. Als gevolg van de aanleg van het Schinkeltracé wordt de leefbaarheid en de belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde van de groene Schinkeloevers ernstig aangetast, hetgeen nog verergert indien verkeer afkomstig van de A10 West geen gebruik meer kan maken van de afslag Amstelveenseweg. Voorgesteld wordt om een directe verbinding aan te leggen, zodat verkeer afkomstig van de A4 niet meer hoeft te worden gekruist. Het plangebied infrastructuur van de Zuidas dient derhalve te worden uitgebreid met het knooppunt Nieuwe Meer waarbij het voorstel van het Comité Schinkeltracé Nee in de studie moet worden betrokken.

Reactie Bevoegd Gezag: Het knooppunt Nieuwe Meer is onderdeel van het plangebied. Het is mogelijk dat het voorstel voor een directe verbinding van de A10 naar de Amstelveense weg als een mitigerende maatregel wordt voorgesteld. Eén en ander zal afhangen van de effecten die de voorgenomen activiteit veroorzaakt.

5. De startnotitie Zuidas is onduidelijk over de derde afslag. Een volledige bovengrondse aanleg van deze afslag kan toename van het autoverkeer in de omgeving van de Zuidas voorkomen.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.3. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

6. Het verminderen/voorkomen van (extra) verkeershinder op het onderliggend wegennet dient als extra doelstelling (of randvoorwaarde) in de startnotitie te worden opgenomen. Ditzelfde geldt voor verkeersveiligheid.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.3. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

7. In de startnotitie dienen de parkeernormen voor bedrijven, voorzieningen en woningen in relatie tot het locatiebeleid nauwkeurig te worden weergegeven, zodat een beter beeld ontstaat van de effecten van de stedenbouwkundige ingrepen op de te verwachten verkeersstromen.

Reactie Bevoegd Gezag: Het Amsterdamse parkeerbeleid zal van toepassing zijn op het gebied Zuidas. Bij de effectenstudie op het vlak van verkeersafwikkeling zal dit beleid één van de uitgangspunten zijn.

8. Hoewel in de startnotitie is aangegeven dat ruimte wordt gereserveerd voor de mogelijke aanleg van de Zuiderzeelijn en/of het Rondje Randstad, wordt daar niet verder op ingegaan. Op dit moment worden door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, studies uitgevoerd naar de wenselijkheid van deze lijnen. De uitkomsten van de studies dienen te worden betrokken bij de verdere planstudie inzake de Zuidas, zodat onnodige ruimtereserveringen kunnen worden vermeden. Vanzelfsprekend dienen de milieueffecten van de Zuiderzeelijn en/of het Rondje Randstad in het kader van de Zuidas te worden onderzocht.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 2.3. en § 3.2.2. van de richtlijnen wordt aangegeven op welke wijze het MER aandacht moet besteden aan verschillende plannen waar nog geen besluitvorming over is.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

9. Hoewel wordt gerefereerd aan de realisatie van het Regionet Amsterdam met lichte rail, wordt in het verloop van de studie geen strikt onderscheid meer gemaakt tussen lichte en zware rail (in de hele studie dient dit onderscheid consequent aanwezig te zijn). De toename van kantoren en voorzieningen in het Zuidasgebied zal een stroom van werknemers en bezoekers uit de regio genereren die conform het rijks- en gemeentelijkbeleid zo veel mogelijk met het openbaar vervoer moeten worden afgewikkeld. Dit betekent dat het Regionet duidelijker in de studie naar voren moet komen en met een hogere frequentie. De regio lightrail moet drie haltes krijgen (Amsterdam Zuid/WTC, Europaboulevard en de Amstelveenseweg) om het hele plangebied en regio optimaal te ontsluiten. Het één en ander heeft consequenties voor het aantal sporen. Derhalve dient in de studie te worden stilgestaan bij de mogelijkheid of het aantal zware rail sporen niet kan worden teruggedrongen ten gunste van het aantal lichte sporen.

Reactie Bevoegd Gezag: De veronderstelling dat vier baanvaksporen en perronsporen voor de lightrail voldoende zijn om het verwachte toekomstige reizigersaanbod aan te kunnen worden onderzocht binnen het MER.

10. De verbreding van de ringweg Zuid tot vier rijstroken mag dan als een autonome ontwikkeling worden beschouwd, de effecten op de leefbaarheid dienen wel zichtbaar te worden gemaakt.

Reactie Bevoegd Gezag: Ook de effecten van de autonome ontwikkeling (mulaternatief) worden beschreven in het MER.

11. Zoals betoogd kent de (wijze van) aanleg van de derde afslag een sterke samenhang met eventuele aanpassingen van het knooppunt Nieuwe Meer en het Schinkeltracé. Het is van belang dat hiervoor samengestelde varianten worden ontwikkeld. In ieder geval dienen de volgende varianten te worden opgenomen:

- een variant zonder de Schinkelverbinding en zonder derde afslag;
- een variant waarbij het Schinkeltracé niet wordt aangelegd en het knooppunt Nieuwe Meer zodanig wordt aangepast dat verkeer vanaf de A10 west, de afslag Amstelveenseweg en eventueel ook de derde afslag kan bereiken zonder het doorgaande verkeer afkomstig van de A4 te hoeven kruisen. De derde afslag wordt ondergronds aangelegd met een directe aansluiting op de parkeergarages in het kerngebied van de Zuidas, zonder directe aansluiting op de Beethovenstraat en De van Leijenberghlaan. Hierdoor neemt het verkeer vanaf de ringweg naar het centrum af.

Reactie Bevoegd Gezag: De derde afslag en het Schinkeltracé zullen als varianten worden meegenomen in het MER en meegenomen worden in de effectenbeschrijving. Daarnaast zal de m.e.r. ook varianten genereren die oplossingen bieden voor ontstane effecten, de zogenaamde mitigerende maatregelen.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

12. Teneinde de leefbaarheidsaspecten ten volle in beeld te brengen, moet bij het nulalternatief worden uitgegaan van de huidige situatie en niet de situatie die mogelijk wordt gemaakt door de laatste partiële herziening van het streekplan. De in de startnotitie voorgestelde nulvariant is volgens het Comité Schinkeltracé Nee in strijd met de wet. De criteria voor het MER bij stedenbouwkundige ingrepen gaan namelijk uit van bepaalde aantallen woningen en vierkante meters kantoren en voorziening. Met de vaststelling van het Masterplan voor de Zuidas heeft de gemeente Amsterdam te kennen gegeven een stedenbouwkundige ingreep te willen plegen die deze grenzen overschrijdt.

Reactie Bevoegd Gezag: Het MER wordt betrokken bij het besluit wijziging bestemmingsplan. Het besluit inclusief het MER wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. In die fase wordt het vigerende streekplan mogelijk aangepast in overeenstemming met de dan voorliggende bestemmingsplanwijziging.

13. Als nulvariant dient de huidige planologische situatie te gelden. In de studie moet een onderscheid met de bijbehorende milieueffecten worden gemaakt tussen handhaving van de huidige situatie en de in de startnotitie geschetste autonome ontwikkeling, hetgeen in wezen het nulplus-alternatief is.

Reactie Bevoegd Gezag: Het nulalternatief bestaat uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen; zie ook de opmerkingen bij het vorige item.

14. Het meest milieuvriendelijke alternatief dient uit te gaan van optimalisering van het openbaar vervoer en beperking van het autoverkeer, zo nodig door het instellen van strenge parkeernormen.

Reactie Bevoegd Gezag: Het mma gaat uit van de beste mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu, voor zover dat binnen de competentie ligt van de initiatiefnemer. § 3.4 van de richtlijnen geeft hiervoor de accenten aan.

15. Plaatsing van sporen op viaducten maakt de ruimte daaronder bruikbaar. Indien de sporen ter hoogte van het station Amsterdam Zuid/WTC nog enkele meters hoger worden geplaatst en het aantal zware sporen tot vier wordt beperkt, ontstaat een nog gunstigere situatie. Geluidsoverlast kan worden verminderd met overkappingen, zodat er geen hoge kantoren in de directe nabijheid van het station hoeven te worden gebouwd, waardoor het station ruimtelijk vrijer komt te liggen. Bij een dergelijke uitvoering kunnen de lichte sporen onder de zware sporen worden gesitueerd, waardoor een compacter station ontstaat. Voorts kunnen goede noord-zuidfietsroutes worden gecreëerd, ecologische verbindingzones, waterwegen en looproutes. Verzocht wordt voorgestelde maatregelen in het kunstwerkmodel op te nemen.

Reactie Bevoegd Gezag: In de richtlijnen wordt aangegeven dat aandacht besteed moet worden aan de motivatie die ten grondslag ligt aan de drie alternatieven die beschreven worden in de startnotitie. Eveneens moet duidelijk worden welke alternatieven het niet gehaald hebben, om welke redenen.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

16. Bij de RAI en de Amstelveenseweg moeten volwaardige haltes voor regionale railverbindingen worden aangelegd.

Reactie Bevoegd Gezag: Een goede bereikbaarheid van de Zuidas en omgeving is een van de doelstellingen. In § 3.2.2. wordt hier nader op ingegaan.

17. De hoeveelheid woningen en m² kantoren wordt ogenschijnlijk beperkt door de aanwezige ruimte en beperkingen als gevolg van geluidshinder. Ten onrechte worden geen beperkingen gesteld als gevolg van de capaciteit van het onderliggend wegennet, het verminderen van extra hinder en onveiligheid en van de (uitbreiding van) de capaciteit van het openbaar vervoer. Een integrale studie dient de wisselwerking tussen stedenbouwkundig programma, aanpassingen van infrastructuur en milieueffecten zo volledig mogelijk in beeld te brengen. Beperking van het stedenbouwkundig programma op grond van de te verwachten milieueffecten mag niet op voorhand worden uitgesloten. Op dit moment worden geen zelfstandige alternatieven onderzocht voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen, hetgeen in strijd met de wet is.

Reactie Bevoegd Gezag: De m.e.r. is de verplichte procedure waarin milieueffecten uitgebreid in beschouwing worden genomen. Hieronder vallen ook de effecten van de toename van verkeer. De beperking van het stedenbouwkundig programma op grond van de te onderzoeken effecten wordt niet op voorhand uitgesloten. In het MER zal indien noodzakelijk, op grond van de resultaten van de onderzoeken naar effecten, via een iteratief proces bijstelling plaatsvinden, hetzij door toepassing van mitigerende maatregelen, hetzij door aanpassing van het stedenbouwkundig ontwerp.

18. De optredende milieueffecten worden wel onderzocht voor het elders bouwen van woningen indien op de Zuidas geen 8000 woningen kunnen worden gerealiseerd, maar niet voor kantoren en overige voorzieningen. Het zou zelfs denkbaar kunnen zijn te streven naar het uitplaatsen van volledige bebouwing van de 8000 woningen, kantoren en bijbehorende voorzieningen naar bijvoorbeeld Almere.

Reactie Bevoegd Gezag: De Zuidas is een hoogwaardige kantoorlocatie, waar woningbouw kan worden gerealiseerd omdat er kantoren worden gebouwd. Andersom kan dat niet (om voornamelijk financiële redenen). Op de 'theoretische locatie elders' worden het ruimtegebruik en de effecten van woningbouw, kantoren en voorzieningen beschreven.

19. Ten onrechte worden de effecten op de verkeersveiligheid niet als te onderzoeken aspect opgevoerd.

Reactie Bevoegd Gezag: Deze effecten worden in het MER wel onderzocht. Zie § 3.2.3. en § 5.10. van de richtlijnen.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

20. De leefbaarheidsaspecten dienen reeds in het eerste stadium te worden onderzocht, aangezien de combinatie van infrastructuur aanpassingen en stedenbouwkundige maatregelen leidt tot effecten op het woon- en leefmilieu. Tevens moeten de effecten van de lokale infrastructuur op de leefbaarheid worden onderzocht, met name de gevolgen van het totale project op de verkeersintensiteit op het lokale wegennet en de effecten daarvan op geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid.

Reactie Bevoegd: Leefbaarheid vormt een belangrijk onderdeel van de te onderzoeken effecten. Op diverse plaatsen staat het centraal in het MER. Zie de hoofdstukken 3 en 5 van de richtlijnen.

21. De startnotitie biedt onvoldoende inzicht in de termijnen waarop de te onderzoeken maatregelen betrekking hebben. De vraag doet zich voor of niet tenminste een deel van het (maximale) stedenbouwkundig programma pas kan worden gerealiseerd na voltooiing van een volwaardig Regionet en de verbetering van de railinfrastructuur (rondje Randstad).

Reactie Bevoegd Gezag: In hoofdstuk 5 van de richtlijnen wordt ingegaan op de gevolgen. Een belangrijke plaats is ingeruimd voor de fasering en faseerbaarheid, waaraan het MER terdege aandacht zal besteden (§ 5.11.).

Inspraakreactie:	14	Inspreker:	ING Vastgoed Asset Management B.V. ir. R Hoogendoorn Postbus 90463 2509 LL DEN HAAG
Datum van ontvangst:	10 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Gelet op de fase waarin de onderhandelingen en het overleg tussen de ING, ABN AMRO en de NS inzake de condities over de grondafnamegarantie zich bevinden, is het momenteel niet mogelijk in te gaan op de startnotitie Zuidas. Als gevolg van de verwevenheid van de uitgangspunten van de startnotitie met de eventuele grondafnamegarantie, wordt echter graag het recht behouden om eventuele bedenkingen op een later moment naar voren te brengen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** T.k.n.. Op een later moment zijn met betrekking tot de m.e.r. alleen bedenkingen t.a.v. de inhoud van het MER nog mogelijk.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

5. In de planstudiefase dient expliciet aandacht te worden besteed aan de mogelijkheden en randvoorwaarden voor ruimtelijke inpassing van de Zuiderzeelijn en de snelle Deltametropoollijn.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 3.2.2. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

6. De noodzaak van een goede autobereikbaarheid van de Zuidas spreekt voor zich. Wat betreft de dimensionering van de A10 zal in de planstudiefase moeten worden uitgegaan van 2x4 rijstroken en een vluchtstrook, onder voorwaarde dat de A6-A9 wordt doorgetrokken als onderdeel van de tweede ring rond Amsterdam en ter ontlasting van de A10-Zuid. Voor de toekomst is het van belang dat de aanpassing van de infrastructuur gelijke tred houdt met het ontwikkelingsproces van de Zuidas, hetgeen strenge faseringseisen aan het project stelt.

Reactie Bevoegd Gezag: Er zijn nog onvoldoende gegevens om een uitspraak te doen over de noodzakelijke capaciteit van de A10. Het MER dient daar antwoord op te geven (zie § 2.1.2. en § 3.2.3. van de richtlijnen). Besluitvorming over een eventuele doortrekking van de A6-A9 vindt overigens niet plaats in het kader van het project Zuidas. In de richtlijnen wordt ingegaan op welke informatie het MER moet genereren met betrekking tot het onderwerp fasering, zie § 3.1.1. en § 5.11.

7. Het verdient aanbeveling om het ontwikkelen van een actief gebiedsgericht vervoers- en parkeermanagement in het plangebied als onderdeel van de doelstellingen op te nemen.

Reactie Bevoegd Gezag: Dit zou een mogelijk mitigerende maatregel kunnen zijn binnen een pakket van maatregelen die beschreven gaan worden in het MER. Eén en ander is natuurlijk afhankelijk van de effecten die zich voordoen.

8. De economische doelstellingen om te komen tot een internationale toplocatie worden onderschreven. Bij de doelstellingen worden de volgende kanttekeningen en aanvullingen geplaatst:
- mede als gevolg van de congestiedruk dreigt nog immer het gevaar van ruimtelijke versnippering van (inter)nationale kantoorlocaties en daarmee het verlies aan kritische massa voor ontwikkeling van (inter)nationale knooppunten zoals de Zuidas en realisatie van daarbij passende hoogwaardige mobiliteitssystemen. Voor wat betreft het kantorenprogramma is de planstudiefase regionale afstemming noodzakelijk, met name met Schiphol. Het verdient aanbeveling om de nauwe samenwerking en afstemming uit te bouwen tot op het niveau van de Deltametropool;
 - het voorzieningenniveau moet bijdragen aan de uitstraling van het plangebied. Voor wat betreft de detailhandel is het vanuit het oogpunt van de huidige overbewinkeling niet de bedoeling dat een nieuw koopcentrum ontstaat met een regionale aantrekkingskracht die concurrerend is met overige centra in de stad. Omvang en branchering van de voorzieningen dienen te zijn afgestemd op de in de Zuidas aanwezige werknemers, bewoners en reizigers.

Reactie Bevoegd Gezag: In de richtlijnen wordt in § 2.1.3. hier aandacht aan besteed. In de eerste fase van het MER worden effecten beschreven die onderscheidend zijn voor de verschillende alternatieven. Branchering van de voorzieningen in het nieuwe centrumgebied valt daar niet onder. In de tweede fase kan een streven worden geformuleerd voor wat betreft de ontwikkeling van het winkelgebied, maar in dit stadium kan dat slechts op hoofdlijnen plaatsvinden.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

9. In de planstudiefase dient rekening te worden gehouden met het feit dat in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening een heroriëntatie van het ABC beleid is aangekondigd. De hoofddoelstelling van het beleid - juiste bedrijf op de juiste plek- krijgt meer inhoud door op de vestigingsplaats wensen van bedrijven beter te herkennen, planologisch mogelijk te maken en op maat te faciliteren. Met name de parkeernormen die thans op A en B locaties gelden zijn dermate knellend dat minder bedrijven zich aangetrokken voelen tot deze locaties. Door concentraties van vestigingsmilieus op goed bereikbare internationale knooppunten zoals de Zuidas ontstaat het vanzelfsprekende locatiebeleid. Bedrijven worden namelijk door de kwaliteit verleid om zich op de juiste locaties te vestigen. In dit verband zou er juist sprake moeten zijn van het voeren van een 'lokbeleid' in plaats van een voortdurend strikte toepassing van locatiebeleid.

Reactie Bevoegd Gezag: Het parkeerbeleid in het nieuwe centrumgebied is onderdeel van het Amsterdamse en regionale parkeerbeleid. Beslissingen betreffende parkeren kunnen niet exclusief voor de Zuidas worden genomen. Bij het formuleren van parkeerbeleid worden diverse belangen en effecten meegewogen. Daaronder vallen de belangen van de detailhandel, maar ook effecten op leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Overigens valt niet te verwachten dat de parkeernormen een onderscheidend karakter hebben voor de verschillende alternatieven.

10. Ten aanzien van het onderdeel 'versterking economische structuur' uit de startnotitie dient het criterium 'bench-marking' te worden toegevoegd. De concurrentiekracht van de Zuidas zal vooral met concurrerende regio's in het buitenland moeten worden vergeleken.

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

11. De te onderzoeken criteria zijn in de startnotitie tamelijk vaag beschreven en ten behoeve van een heldere afweging is nadere operationalisatie noodzakelijk. Voor wat betreft de criteria bereikbaarheid, stedelijke kwaliteit en versterking van de economische structuur wil de Kamer van Koophandel Amsterdam graag een bijdrage leveren.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER wordt een beoordelingskader opgenomen waarin is aangegeven op welke aspecten de alternatieven worden beoordeeld en welke doelstellingen, cq. normen gehanteerd worden.

Inspraakreactie:	16	Inspreker:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij ir. A. Grijns Postbus 603 1110 AP DIEMEN
Datum van ontvangst:	6 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In de vervolgfase dienen de specifieke gevolgen te worden onderzocht van de alternatieven op de aanwezige natuurwaarden en ecologische verbindingzones in de twee groene scheggen van Amsterdam.

Reactie Bevoegd Gezag: De kwantitatieve en kwalitatieve effecten op natuur maken onderdeel uit van de studie. Zie hiervoor § 5.6.

2. In hoofdstuk 6 van de startnotitie wordt ten onrechte onder stedelijke kwaliteit niet ingegaan op de groen/blauwe recreatieve verbindingen die onderdeel van het groen/blauwe recreatieve netwerk (kunnen) zijn. In dit verband wordt verwezen naar het rapport 'Amsterdam, complete stad' van de gemeente Amsterdam.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER worden de effecten beschreven van de alternatieven en varianten op recreatie.

Inspraakreactie:	17	Inspreker:	Vereniging Onderzoek Flora en Fauna I. Silva Postbus 506 6700 AM WAGENINGEN
Datum van ontvangst:	2 Juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In het studiegebied komen gemiddeld meer dan 200 soorten planten per kilometerhok voor, waarvan 51 soorten behoren tot de zgn. aandachtsoorten. Gezien het kleine oppervlak van het gebied is dit een hoog aantal aandachtsoorten. De geplande ingrepen die in de startnotitie zijn voorgesteld hebben waarschijnlijk tot gevolg dat alle bestaande florawaarden in het studiegebied zullen verdwijnen. In dit verband is het van groot belang dat geschikte mitigerende en met name compenserende maatregelen worden uitgevoerd.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In het MER zullen de effecten van de ingrepen in beeld worden gebracht en wordt tevens aangegeven hoe deze effecten gemitigeerd, dan wel gecompenseerd kunnen worden. Voor het vaststellen van de aanwezige florawaarden in de huidige situatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatie, maar waar nodig zal de informatie worden geactualiseerd.*

2. Ten aanzien van amfibieën en reptielen is het studiegebied redelijk geïnventariseerd. Na 1985 zijn er 50 waarnemingen van soorten van beide diergroepen geweest, waarvan 1 aandachtsoort. Alle, van nature in Nederland voorkomende soorten amfibieën en reptielen, zijn volgens de Flora- en Faunawet beschermd. De meeste waarnemingen komen uit het Beatrixpark, Amstelpark en omgeving Nieuwemeer.

***Reactie Bevoegd Gezag:** De genoemde locaties waar de waarnemingen hebben plaatsgevonden vallen allen buiten het plangebied, maar worden (indien effecten optreden) meegenomen bij de beschrijving van de effecten.*

3. Ten aanzien van dagvlinders is het gebied redelijk geïnventariseerd. Na 1990 zijn er meer dan 250 waarnemingen verricht waaruit bleek dat 4 soorten tot de Rode Lijst, dan wel doelsoorten behoren. Ten aanzien van libellen is het gebied redelijk onderzocht. Van de 450 waarnemingen behoren twee soorten tot de doelsoorten.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het MER beschrijft de effecten van de alternatieven op de flora en fauna in § 5.6.*

4. In de milieueffectrapportage dienen de gegevens over de aanwezige soorten serieus te worden meegewogen. Voor een aantal soorten zijn er mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen, die moeten worden onderzocht.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Indien de wens zich aandient zal bij de opstelling van het MER contact worden opgenomen met de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna.*

Inspraakreactie:	18	Inspreker:	Provincie Noord-Holland Gedeputeerde Staten Houtplein 33 Haarlem
Datum van ontvangst:	12 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De studie naar de ontwikkelingen in de Zuidas, beschreven in de startnotitie, heeft een grotere omvang dan het vastgestelde streekplan Amsterdam- Noordzeekanaalgebied, partiële herziening Zuidas. De besluitvorming over de ontwikkelingen in de Zuidas op langer termijn, die thans buiten het vigerend streekplan vallen, dient plaats te vinden bij de vaststelling van het streekplan Noord-Holland Zuid. Ten behoeve van die besluitvorming dienen noodzakelijke gegevens tijdig voor handen te zijn en de m.e.r. ter goedkeuring aan het college te zijn overhandigd. De inspreker verzoekt de initiatiefnemer, hun te informeren over het tijdschema en de daarbij behorende tijdstippen.

Reactie Bevoegd Gezag: T.k.n.

2. Ten behoeve van de besluitvorming dient de informatie voldoende onderbouwing te geven over enerzijds de financiële haalbaarheid en anderzijds de aanvaardbaarheid van het te kiezen ontwikkelingsmodel. Belangrijke deelaspecten met betrekking tot de aanvaardbaarheid zijn de onderwerpen veiligheid en water.

Reactie Bevoegd Gezag: De studie gaat in op de genoemde punten. Voor het onderwerp water c.q. veiligheid wordt verwezen naar § 5.5. en §5.10. van de richtlijnen.

3. De insprekers kunnen in principe instemmen met de alternatievenkeuze in de startnotitie. De inspreker vraagt zich echter af of het dijkalternatief wel een reële optie biedt. Eén en ander in verband met de geringe capaciteit aan woningbouwmogelijkheden in het licht van het vigerende streekplan. Wij zijn geïnteresseerd in welk alternatief verder wordt bestudeerd als zijnde het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit laatste in verband met de door de provinciale staten, in het streekplankader te maken, belangenafweging.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER worden de eigenschappen en effecten van elk der alternatieven in beeld gebracht, zodat het bevoegd gezag bij de besluitvorming kan bepalen in hoeverre een keuze voor één van die alternatieven reëel is, gezien vanuit het kader van de doelstellingen van het project.

Voor het MMA zie § 3.4. van de richtlijnen.

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

4. Binnen de m.e.r. dient de verkeersafwikkeling een belangrijk onderdeel te zijn. Voor alternatieven die, met betrekking tot het hoofdnet infrastructuur, verder gaan dan de mogelijkheden, opgenomen in het vigerend streekplan, of verder gaan de plannen uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, dient duidelijkheid verschaft te worden welke maatregelen genomen moeten worden ten behoeve van de verkeersafwikkeling en wat de effecten zijn van deze maatregelen zowel op regionaal niveau als op lokaal niveau.

Reactie Bevoegd Gezag: Het door u gestelde is onderwerp van studie.

Inspraakreactie:	19	Inspreker:	Gemeente Ouder-Amstel Postbus 35 1190 AA OUDERKERK A/D AMSTEL
Datum van ontvangst: -			

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Geen commentaar

Inspraakreactie:	20	Inspreker:	Hoogheemraadschap van Rijnland Archimedesweg 1 2300 AD LEIDEN
Datum van ontvangst:	19 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Wij verzoeken u de uitgangspunten uit het waterbeheersplan van Rijnland mee te nemen en uit te werken in de richtlijnen inzake de m.e.r. rapportage.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 5.5. van de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

2. De Amstelveenseweg is een waterkering en mag niet doorsneden worden.

Reactie Bevoegd Gezag: In § 5.5. van de richtlijnen wordt dit expliciet vermeldt.

3. Wij verzoeken u naast de effecten van de grondwaterstandsverandering op de waterhuishouding de effecten te onderzoeken op de kwaliteit van het oppervlaktewater en zonodig maatregelen voor te stellen.

Reactie Bevoegd Gezag: In het MER zal hier aandacht aan besteed worden.

Inspraakreactie:	21	Inspreker:	KPN Mobile The Netherlands B.V. Paasheuvelweg 10 1105 BH AMSTERDAM
Datum van ontvangst:	31 juli 2001		

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. In toenemende mate wordt in onze samenleving gebruikt gemaakt van draadloze communicatie. Hetgeen ook door de overheid wordt erkend in haar eigen Nationaal Antennebeleid. Wij verzoeken u bij de ontwikkeling van de Zuidas rekening te houden met de infrastructuur die nodig is voor draadloze telecommunicatie.

Reactie Bevoegd Gezag: Het thema kabels en leidingen wordt in deze fase van de studie niet meegenomen. Met uitzondering van de kabels en leidingen die in de infrabundel (A10, zware rail, lightrail) liggen.

Inspraakreactie:	1	Inspreker:	Werkgroep Woonomgeving Dhr. Nijkerk Beethovenstraat 25 1077 HM AMSTERDAM
Hoorzitting d.d. 6 juli 2001			

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. De brochure 'Ontwerp openbare ruimte' spiegelt de lezer voor dat metertijd de Beethovenbuurt veranderd wordt in een woonparadijs. Deze plannen zullen stranden op het feit dat de deelraden beslissen over de openbare ruimte en niet Rijkswaterstaat.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Bij de inrichting van de openbare ruimte worden diverse partijen betrokken. Daar de ambities voor de Zuidas worden ondersteund door stadsdeel ZuiderAmstel wordt aangenomen dat plannen op dit onderdeel zeker niet zullen stranden.*

2. Reeds is voor de ondergrondse variant gekozen, waarbij het spoor en de wegen ondergronds verdwijnen. Terwijl de staatssecretaris nog niks heeft besloten, omdat hij eerst een onderzoek naar de diverse varianten wil laten uitvoeren met het oog op het milieueffectrapport.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Er is nog niet gekozen voor één van de alternatieven. Aan het einde van de eerste fase wordt een richtinggevend besluit genomen over het al dan niet verder uitwerken van één van de alternatieven in de tweede fase. Het definitieve besluit over welk alternatief gerealiseerd wordt, wordt genomen aan het einde van de tweede fase.*

3. In het ontwerp van de Zuidas worden een aantal zaken gemist:
 - er wordt geen melding gemaakt van de aanleg van de Noord-Zuidlijn en de wens van de NS om de HSL te laten stoppen op het station Amsterdam Zuid/WTC;
 - er wordt geen melding gemaakt van het feit dat de A10 verbreed dient te worden om de toename van het verkeer op deze weg het hoofd te bieden;
 - de aanpassing van het station Amsterdam Zuid/WTC is niet meegenomen in het ontwerp van de Zuidas. Gezien de plannen rond de Zuidas dient er bij het station een ruime parkeergarage, ruimte voor openbaar vervoer en taxi's en een uitbreiding van een aantal openbare voorzieningen te komen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Genoemde onderwerpen maken expliciet deel uit van de studie.*

4. De nieuwe voorgestelde op- en afrit dient er niet te komen. Recentelijk onderzoek heeft aangetoond dat op- en afritten files en ongelukken teweeg brengen. De op- en afrit S 109 kan uitstekend dienen als aanvoer en afvoerroute van het verkeer in het gebied van de Zuidas.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Het huidige en zeker toekomstige verkeersaanbod rechtvaardigt het onderzoeken van een derde afslag. De effecten van deze maatregel worden in het MER beschreven.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

5. Het ontwerp van de Zuidas laat vijf nieuwe sportvelden zien. Het aanleggen van nieuwe sportvelden is overbodig, omdat reeds in de buurt vele sportvelden aanwezig zijn. In plaats van het aanleggen van nieuwe sportvelden is het beter om het Beatrixpark uit te breiden.

Reactie Bevoegd Gezag: In dit stadium is slechts op hoofdlijnen een schets gemaakt. Aantallen en locaties van onder meer sportvelden komen pas in het definitief ontwerp stadium ter sprake. In het MER wordt dit punt niet meegenomen.

6. De aankleding van de openbare ruimte vertoont vele mankementen. Daarbij is er geen ruimte voor discussie over voorzieningen die getroffen moeten worden in het kader van de lange termijn planning. Het ontwerp van de Zuidas is slechts een poging om de bewoners gunstig te stemmen.

Reactie Bevoegd Gezag: Zie opmerking bij punt 5. Ook hier geldt dat in dit stadium nog geen sprake is van een maaiveldontwerp of voorstellen voor de inrichting van de openbare ruimte.

Inspraakreactie 2

:

Inspreker: Vereniging
Beethovenstraat/Parnassusweg
J.D.M. Meurs
Henriette Bosmansstraat 53
1077 XG AMSTERDAM

Hoorzitting d.d. 6 juli 2001

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Het is onterecht om de ringweg A10 te bestempelen als barrière tussen Amsterdam-Zuid en Buitenveldert. De ringweg is meer een construct. De doorsnijding van de A10 heeft voor de aanleg van gescheiden fiets- en wandelpaden gezorgd. Het kunstwerkalternatief is uitstekend in staat de zogenaamde zichtbare barrière van de ringweg weg te nemen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** T.k.n.*

2. Het reizigersaantal op station Amsterdam Zuid/WTC neemt met de dag toe. Reizigers beschouwen Amsterdam Zuid/WTC als een akelig station. Het is van belang om goede voorzieningen te treffen op het station Amsterdam Zuid/WTC. Daarnaast dient de bereikbaarheid van het station verbeterd te worden.

***Reactie Bevoegd Gezag:** In de richtlijnen wordt in § 2.1.4. aandacht besteed aan de eisen, waaraan het station Amsterdam Zuid/WTC moet voldoen. Eén en ander wordt in het MER nader uitgewerkt.*

3. Het blijkt dat reeds voor het dokmodel gekozen is en dat brengt hoge kosten met zich mee. Vanwege de hoge kosten dient er meer gebouwd te worden en de lasten voor de omgeving dienen maar voor lief te worden genomen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Er is nog niet gekozen voor één van de alternatieven. Aan het einde van de eerste fase wordt een richtinggevend besluit genomen over het al dan niet verder uitwerken van één van de alternatieven in de tweede fase. Het definitieve besluit over welk alternatief gerealiseerd wordt, wordt genomen aan het einde van de tweede fase.*

4. De gemeenteraad van Amsterdam heeft veel te laat het standpunt ingenomen dat er een evenredige verdeling moet komen tussen wonen en werken. De verhouding wordt uitgedrukt in vloeroppervlak en niet in aantal personen. Het is verstandig om onderzoek naar de sociale gevolgen te doen.

***Reactie Bevoegd Gezag:** Gezien de lange ontwikkelingstermijn van de Zuidas (20 à 30 jaar) wordt niet gewerkt met een eindplanning, maar met een ontwikkelingsstrategie. Dat brengt met zich mee, dat flexibel op veranderende omstandigheden kan worden ingesprongen en dat voortschrijdende inzichten kunnen worden verwerkt. De besluitvorming over de toename van het percentage woningen in de Zuidas is daar een goed voorbeeld van. In het Masterplan van 1998 wordt nog uitgegaan van een toplocatie voor kantoren met ongeveer 1500 woningen met bijbehorende voorzieningen. Naarmate meer inzicht ontstond over de mogelijkheden van menging op deze locatie, groeide het besef, dat hier unieke kansen liggen voor een veel groter mate van menging. De gemeenteraad heeft op basis hiervan vervolgens besloten dat de Zuidas ontwikkeld moet worden in een gelijke verhouding kantoren en wonen.*

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

5. De Zuidas wordt bestempeld als een landelijke motor voor de economie. Deze aanname dient nog eens tegen het licht te worden gehouden, omdat het voor het grootste gedeelte een verschuiving van bedrijven uit de buurt betekent.

Reactie Bevoegd Gezag: In de richtlijnen wordt hier op in gegaan in § 2.1.3.

6. De vrees bestaat dat de bouwwerkzaamheden voor een langdurige overlast zullen zorgen. Er wordt aangeraden om vooraf een studie uit te voeren naar de bouwoverlast voor de omgeving en aan de hand daarvan de nodige maatregelen te treffen.

Reactie Bevoegd Gezag: Een beschrijving van de effecten (van de overlast) tijdens de bouwperiode maken deel uit van het MER (zie § 5.11. van de richtlijnen).

7. De vele reeds bestaande en de nog te bouwen kantoorgebouwen zorgen voor lichthinder bij de omwonenden. Aanbevolen wordt om deze lichthinder adequaat tegen te gaan.

Reactie Bevoegd Gezag: Bij het stedenbouwkundig ontwerp is lichthinder een van de aspecten waar rekening meegehouden wordt. Binnen het MER krijgt lichthinder geen specifieke aandacht.

8. Het is niet verstandig om extra faciliteiten aan te brengen voor het autoverkeer, omdat deze extra faciliteiten juist autoverkeer aantrekken.

Reactie Bevoegd Gezag: Ten behoeve van het capaciteitsvraagstuk worden in het MER de effecten op de bereikbaarheid voor zowel het hoofd- als het onderliggend wegennet beschreven.

Inspraakreactie: 3

Inspreker:

Platoschool
J. Veugelaers
Fred. Roeskestraat 94 A
1076 ED AMSTERDAM

Hoorzitting d.d. 6 juli 2001

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Door voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied zal de behoefte aan scholing en kinderopvang toenemen. De scholen aan de Fred. Roeskestraat kunnen in deze behoefte voorzien. Hiertoe dienen de vereiste structurele voorzieningen te worden getroffen. Om tot deze oplossing te komen moet eerst een overlegstructuur worden opgezet.

Reactie Bevoegd Gezag: Deze problematiek wordt niet meegenomen in het MER. Maar zal in een latere fase van de studie Ontwikkeling Zuidas aandacht krijgen.

Inspraakreactie: 4

Inspreker: Vereniging Vrienden van het
Beatrixpark
M. Munniksma
Stadionweg 21
1077 RV AMSTERDAM

Hoorzitting d.d. 6 juli 2001

Kernpunten van de inspraak en Reactie van Bevoegd Gezag

1. Het ondergronds brengen van de infrastructuur betekent dat de bebouwing in het gebied zal toenemen. Deze toename zal de nodige overlast met zich meebrengen. Om deze overlast tegen te gaan dienen adequate maatregelen te worden getroffen.

Reactie Bevoegd Gezag: Effecten als deze en de eventueel benodigde maatregelen om die effecten te beperken, worden beschreven in het MER.

2. De geplande nieuwe op- en afrit in het plangebied van de Zuidas zal voor extra autoverkeer in het gebied zorgen. Deze extra verkeersdrukte is niet gewenst. De aandacht dient primair gericht te zijn op het ontwikkelen van alternatieven voor het autoverkeer. De nieuw aan te brengen op- en afrit betekent een verslechtering voor de bewoners uit de Gershwin-wijk. Tevens worden het Beatrixpark en de naburige sport- en andere voorzieningen voor het langzame verkeer slechter te bereiken. Het verblijfsklimaat wordt teniet gedaan door luchtverontreiniging, stank en lawaai van het autoverkeer. Een nieuwe op- en afrit is verder overbodig omdat deze dichtbij de op- en afritten RAI en VU komt.

Reactie Bevoegd Gezag: Het MER zal de relevante informatie bevatten die nodig is om een besluit te kunnen nemen over een eventuele derde afslag.

3. Bij het ontwikkelen van oplossingen en alternatieven en de uitwerking van de plannen dient rekening te worden gehouden met de effecten op de leefbaarheid en de veiligheid van de bestaande en nieuw aan te leggen woonbuurten.

Reactie Bevoegd Gezag: Leefbaarheid gedurende de bouwfase en in de eindsituatie en veiligheid zijn twee belangrijke begrippen bij het beschrijven van de effecten in het MER. In de richtlijnen wordt hier o.a. in § 5.9. t/m § 5.11. op ingegaan.

Toelichting op hoofdlijnen op welke onderdelen de richtlijnen afwijken van het advies van de Commissie voor de m.e.r

Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is voor een belangrijk deel overgenomen in de richtlijnen. Op een aantal onderdelen is het Bevoegd Gezag echter afgeweken van het advies. In onderstaande is in hoofdlijnen aangegeven waar en waarom.

Reikwijdte van het advies ten opzichte van de richtlijnen.

Zoals beschreven in de startnotitie is het MER in twee fasen verdeeld. De eerste fase van het MER richt zich op die aspecten waarin de alternatieven zich onderscheiden en wordt afgesloten met een principe-uitspraak door het Rijk en de gemeente Amsterdam over de wenselijkheid en noodzaak van het al dan niet verder uitwerken van een of meerdere alternatieven, varianten en te onderzoeken aspecten. De alternatieven, varianten en aspecten die noodzakelijk en wenselijk worden geacht zullen vervolgens in de tweede fase verder worden uitgewerkt.

Het advies van de Commissie voor de m.e.r. gaat met name in op het MER eerste fase. Met betrekking tot het MER tweede fase geeft de Commissie een indicatie van de onderwerpen die aan de orde kunnen komen. De Commissie stelt voor de studieresultaten uit de eerste fase te toetsen en tegelijkertijd een advies over de inrichting van de richtlijnen voor de tweede fase uit te brengen.

De richtlijnen hebben betrekking op zowel de eerste als tweede fase MER, waarbij helder aangegeven is waar in de eerste fase in ieder geval aandacht aan moet worden besteed. De resultaten van eerste fase MER zullen vervolgens aan het publiek kenbaar worden gemaakt en ter advisering worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. Aangezien het Bevoegd Gezag dus volledige richtlijnen voor de eerste én tweede fase heeft vastgesteld, zal het advies van de Commissie niet resulteren in nieuwe (aanvullende) richtlijnen. Het advies, evenals de resultaten uit de inspraak, worden wel betrokken bij de principe uitspraak door het Rijk en de gemeente Amsterdam.

Uitwerking Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

De Commissie adviseert alle alternatieven gelijkwaardig uit te werken, waarbij in de eerste fase ook een MMA moet worden uitgewerkt. Dit MMA mag samenvallen met de optimalisering van één van de in de startnotitie beschreven alternatieven.

Het Bevoegd Gezag heeft besloten dat in de eerste fase van het MER nog geen MMA uitgewerkt hoeft te worden. Daarentegen dient voor elk alternatief een opsomming te worden gegeven van maatregelen die leiden tot milieuoptimalisatie. Deze zullen in de tweede fase als uitgangspunt worden gebruikt bij het bepalen van het MMA. Hiermee wordt voorkomen dat aan het MMA een alternatief ten grondslag wordt gelegd dat mogelijk bij de principe-uitspraak van Rijk en gemeente Amsterdam zou komen te vervallen.

Probleemstelling weginfrastructuur

De Commissie voor de m.e.r. geeft aan dat aanpassing van de weginfrastructuur voort moet vloeien uit een functionele analyse van de Zuidas als onderdeel van een regionaal en lokaal netwerk. Derhalve dienen een aantal aspecten te worden onderzocht die inzicht geven in knelpunten in de bereikbaarheid over de weg.

Aangezien aanpassingen aan de A10 voortvloeien uit uitbreiding van de zware rail heeft het bevoegd gezag besloten dat de problematiek primair vanuit deze invalshoek moet worden gezien. Indien blijkt dat, als gevolg van de voorgenomen activiteiten, de capaciteit niet voldoet dient bereikbaarheid als onderdeel van de probleemstelling in het MER te worden uitgewerkt.