



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal

Reactienota – Beantwoording zienswijzen op het
ontwerptracébesluit (OTB) en het Milieueffectrapport (MER)



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal

Reactienota – Beantwoording zienswijzen op het
ontwerptractébesluit (OTB) en het Milieueffectrapport (MER)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	
1.1	Terinzagelegging en zienswijzen	5	
1.2	Plaats van de reactienota in de planuitwerkingsfase	6	
1.3	Methode van beantwoording	6	
1.4	Leeswijzer	7	
2	Hoofdpijnen van de zienswijzen	8	
2.1	Project, proces en procedure	8	
2.2	MER en OTB	8	
2.3	Effecten als gevolg van PHS Amsterdam Centraal	9	
3	Beantwoording kernpunten uit de zienswijzen	12	
3.1	Beantwoording zienswijzen over het Ontwerp tracébesluit (OTB) en het Milieueffectrapport (MER) algemeen	12	
3.2	Beantwoording zienswijzen over de procedure	13	
3.3	Beantwoording zienswijzen over de referentiesituatie	14	
3.4	Beantwoording zienswijzen over geluid	16	
3.5	Beantwoording zienswijzen over booggeluid	18	
3.6	Beantwoording zienswijzen over trillingen	18	
3.7	Beantwoording zienswijzen over externe veiligheid	19	
3.8	Beantwoording zienswijzen over luchtkwaliteit	20	
3.9	Beantwoording zienswijzen over toename goederentreinen	20	
3.10	Beantwoording zienswijzen over de bouwfase	21	
4	Individuele behandeling van de zienswijzen	22	
	Bijlage 1	Transponeertabel	64

1

Inleiding

1.1

Terinzagelegging en zienswijzen

Deze reactienota bevat de reacties op de zienswijzen over het ontwerptracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) voor het project PHS Amsterdam Centraal. Het project PHS Amsterdam Centraal voorziet in aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur bij en in de omgeving van Amsterdam Centraal Station. Hiervoor is overeenkomstig de Tracéwet een tracébesluit (TB) nodig, dat tot stand komt volgens de reguliere Tracéwetprocedure. In het kader van deze procedure is een OTB opgesteld met bijbehorende toelichting en achtergrondrapportages. Ter ondersteuning van de besluitvorming over het TB is de procedure van de milieueffectrapportage (verder: m.e.r.-procedure) doorlopen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat treedt op als bevoegd gezag voor de Tracéwet- en m.e.r.-procedure. Het OTB en het bijbehorende MER voor het project PHS Amsterdam Centraal hebben gedurende 6 weken, van 26 maart tot en met 6 mei 2020, ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder (bewoners, bedrijven en overige belangstellenden), een zienswijze indienen bij de Directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Tevens zijn de betreffende documenten toegestuurd aan betrokken bestuursorganen en is de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen.

Tijdens de periode van terinzagelegging van het OTB en het MER zijn 51 zienswijzen ingediend.

Deze zijn te onderscheiden in:

- reacties van lokale bedrijven en omwonenden
- reacties van georganiseerde belangengroepen van bewoners, te weten:
 - Eilandenuitvoer Oostelijke Eilanden
 - Werkgroep Spoorgeluid Piet Heinkade
 - Stichting de Ruiterskade
 - Bewonerscommissies van appartementencomplexen aan de Piet Heinkade
 - Bewonerscommissie Funenpark
- Overige
 - Reizigersbelangenvereniging ROVER
 - OV-Tenders
 - TenneT

Enkele uitzonderingen daargelaten, zijn de zienswijzen afkomstig uit het gebied ten oosten van station Amsterdam Centraal. Het grootste deel is afkomstig van omwonenden. Een aanzienlijk deel van deze omwonenden sluit zich expliciet aan bij een zienswijze van één van de georganiseerde belangengroepen van bewoners. De overige bewoners hebben eigenstandig punten aangedragen. Daarnaast hebben diverse bedrijven zienswijzen ingediend, waaronder vastgoedeigenaren en andere organisaties met belangen in het plan- en studiegebied.

In deze reactienota kunt u lezen hoe de zienswijzen zijn beantwoord. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het besluit.

1.2

Plaats van de reactienota in de planuitwerkingsfase

Het project PHS Amsterdam Centraal bevindt zich in de planuitwerkingsfase. Tabel 1 geeft inzicht in de procedurele stappen die in het kader van de planuitwerking doorlopen worden. Stappen 1 tot en met 7 zijn met het publiceren van het TB en de daartoe behorende reactienota afgerond.

Tabel 1. Planuitwerkingsprocedure

1	Openbare kennisgeving/bekendmaking voornemen (2016). In september 2016 is kennis gegeven dat de m.e.r.-procedure is gestart (het voornemen) en is de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter visie gelegd.
2	Participatie/raadplegen over Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (2016-2017). Het aanbieden van participatie en het raadplegen van betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs vindt plaats over de NRD van het MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in december 2016 advies gegeven op de ontwerp NRD.
3	Opstellen MER en OTB (2017-2020). De afzonderlijke effectstudies zijn uitgevoerd en het MER is opgesteld. In samenhang daarmee is het ontwerp tracébesluit voorbereid.
4	Openbaar maken MER en OTB (maart 2020). Het MER en het OTB worden openbaar gemaakt. Eenieder kan hierop zienswijzen indienen. Aan medeoverheden wordt advies gevraagd.
5	Definitief Toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. (november 2020). De Commissie voor de milieueffectrapportage brengt een definitief Toetsingsadvies uit over de volledigheid van het MER op basis waarvan de aanvulling op het MER is aangepast.
6	Besluit en bekendmaking TB (januari 2021). De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stelt het TB vast, mede op basis van het MER, de Aanvulling op het MER, het OTB, de reacties en de advisering daarover.
7	Mogelijkheid om beroep in te dienen tegen het TB. Belanghebbenden, die een zienswijze hebben ingediend over het OTB en/of MER, kunnen beroep instellen tegen het vastgestelde TB bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kan iedereen, indien een situatie uit het OTB in het definitieve TB is gewijzigd, beroep instellen tegen die wijziging.

1.3

Methode van beantwoording

Zienswijzen konden worden ingediend bij de directie Participatie. In deze reactienota worden deze binnengekomen zienswijzen op het OTB en het MER PHS Amsterdam Centraal behandeld. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer. Dit is ter bescherming van de privacy van de indieners. De indieners van een zienswijze zijn door de Directie Participatie geïnformeerd over het aan hen toegekende registratienummer. In deze reactienota hebben alle binnengekomen brieven een nummer gekregen van 1 t/m 51 voor de verwerking in deze reactienota. In bijlage 1 van deze reactienota is een overzicht opgenomen van alle registratienummers en het daaraan gekoppelde nummer zoals gebruikt in de reactienota. Aan de hand van deze verwerkingsnummers zijn alle individuele brieven terug te vinden in hoofdstuk 4. Per verwerkingsnummer zijn meerdere reacties opgenomen die zijn beantwoord. Iedere reactie is voorzien van een antwoord of van een verwijzing naar een kernpunt. Er is gebruik gemaakt van kernpunten bij veel voorkomende en overeenkomende reacties. Tevens zijn er een aantal identieke brieven, in dat geval is een zienswijze beantwoord waarnaar wordt verwezen.

1.4 Leeswijzer

Achtereenvolgens worden in deze nota de volgende onderwerpen behandeld.

- In hoofdstuk 2 is een korte impressie gegeven van de hoofdlijnen van de zienswijzen.
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de kernpunten per onderwerp.
- Hoofdstuk 4 gaat per zienswijze in op de unieke vragen en opmerkingen en verwijst naar de kernpunten uit hoofdstuk 3 voor de beantwoording van vragen die meerdere keren zijn gesteld.

Waar vindt u de beantwoording van uw zienswijze ?

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend heeft een ontvangstbevestiging ontvangen. In de ontvangstbevestiging is een registratienummer opgenomen. Dit registratienummer is ook opgenomen in de brief die u heeft ontvangen over de bekendmaking van het Tracébesluit en de reactienota. Uw registratienummer vindt u in bijlage 1 van de reactienota met daarnaast het nummer waaronder uw zienswijze is verwerkt (verwerkingsnummer).

In hoofdstuk 4 vindt u de beantwoording per sub-vraag, onderverdeeld naar de verwerkingsnummers van alle individuele zienswijzen.

Alle reacties zijn anoniem verwerkt.

2

Hoofdpijnen van de zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de meest genoemde onderwerpen uit de zienswijzen per thema en op hoofdpijnen beschreven. Hierdoor ontstaat een samenvattend overzicht van de zienswijzen en de reactie daarop. Voordat op veel voorkomende thema's uit de zienswijzen wordt ingegaan, komen in dit hoofdstuk eerst het project en de belangrijkste stappen uit de besluitvorming aan de orde.

2.1 Voorkeursbeslissing

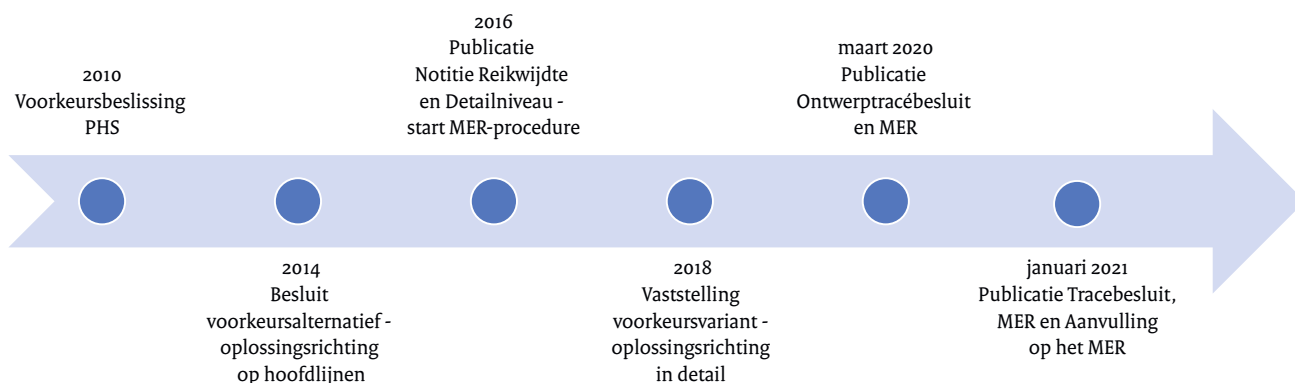
In 2010 is door het kabinet, als afsluiting van de verkenningsfase, de voorkeursbeslissing over het PHS genomen. Doel van PHS is om op de drukste trajecten van het landelijk spoornetwerk te komen tot hoogfrequent spoorvervoer (reizigersvervoer) en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Uitgangspunt van PHS is dat op de drukste trajecten reizigers, uiterlijk in 2028, elke 10 minuten moeten kunnen opstappen op een intercity en in een aantal gevallen op een sprinter.

Het sporennet rond Amsterdam Centraal is van cruciaal belang voor drie van de zes reizigerscorridors van PHS. Via Amsterdam Centraal worden de treinen van PHS-corridors afgewikkeld: Alkmaar – Amsterdam en Amsterdam – Eindhoven en Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL). De toekomstige trein- en reizigersaantallen en de noodzakelijke langere treinen kunnen op de bestaande perrons van Amsterdam Centraal en de spoorinfrastructuur rondom Amsterdam Centraal niet worden afgehandeld. Hierin zijn twee hoofdknelpunten te benoemen namelijk de transfercapaciteit voor reizigers op Amsterdam Centraal en de spoorcapaciteit van het emplacement en de toeleidende baanvakken. In het (O)TB zijn de maatregelen beschreven die tot doel hebben om deze hoofdknelpunten op te lossen. Daarbij geldt dat in een situatie zonder hoogfrequente dienstregeling sprake zal zijn van te volle treinen.

2.2 MER en OTB

Het MER bevat de milieu-informatie ten aanzien van PHS Amsterdam Centraal. In het MER zijn de resultaten verwerkt van de stappen die hebben geleid tot de voorkeursvariant. Het MER vormt een bijlage bij het (O)TB waarin de fysieke wijzigingen aan het spoor ruimtelijk zijn vastgelegd.

Figuur 1 toont de tijdslijn van het proces dat tussen de Voorkeursbeslissing in 2010 en het MER/OTB en publicatie van het TB voor het project PHS Amsterdam Centraal tot op heden is doorlopen.



Figuur 1. Tijdslijn besluitvormingsproces PHS Amsterdam Centraal

2.3 Effecten als gevolg van PHS Amsterdam Centraal

In de zienswijzen wordt het nut en de noodzaak van het project niet betwist. Er is wel veel weerstand tegen de verslechtering van het woon- en leefmilieu en tegen het gegeven dat geen maatregelen worden getroffen tegen met name geluidhinder.

Verslechtering van het leefmilieu

Indieners vrezen onder meer voor verstoring van de nachtrust door geluid en trillingen. In zijn algemeenheid wordt de vraag gesteld geen verslechtering te laten ontstaan van het woon- en leefmilieu.

Reactie: Uit de uitgevoerde onderzoeken naar de milieueffecten blijkt dat de effecten binnen de wettelijke normen en vastgestelde beleidskaders blijven waarop hierna wordt ingegaan. Hierbij is ook rekening gehouden met de autonome groei van het goederenvervoer. Er is om die reden op basis van de wet geen aanleiding om maatregelen te treffen. Het is niet te voorkomen dat bepaalde omwonenden of bedrijven nadelige gevolgen van het project PHS Amsterdam Centraal gaan ervaren. Bij de belangenafweging die aan het TB ten grondslag heeft gelegen zijn alle omgevingsaspecten betrokken en kan in redelijkheid gesteld worden dat – ook als alle aspecten tezamen worden bezien – er geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Verslechtering geluidssituatie

Indieners vrezen voor veel meer geluidhinder als gevolg van de toename van het goederenvervoer en merken op dat het treffen van maatregelen achterwege wordt gelaten.

Reactie: De toename van het goederenvervoer is een autonome ontwikkeling wat betekent dat de groei van het goederenverkeer, ongeacht de uitvoering van onderhavig project binnen de huidige sporenlay-out kan plaatsvinden. Met deze autonome ontwikkeling is wel rekening gehouden in de (milieu-)onderzoeken. Voor het (O)TB en het MER is geluidonderzoek uitgevoerd. Het wettelijke kader hiervoor is vastgelegd in de Wet milieubeheer. In hoofdstuk 11 van deze wet zijn de regels vastgelegd voor onder andere het wijzigen van spoorwegen met geluidproductieplafonds. De geluidproductieplafonds zijn vastgelegd op referentiepunten. Deze virtuele punten liggen op 50 m afstand van het buitenste spoor en hebben onderlinge afstand van 100m. De hoogte van de referentiepunten bedraagt 4 meter boven het maaiveld. Geluidproductieplafonds geven de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt aan. De referentiepunten en de geluidproductieplafonds zijn vastgelegd in het geluidregister (www.geluidregisterspoor.nl).

De geluidproductieplafonds zijn grotendeels vastgesteld op basis van het treinverkeer en de spoor situatie in de jaren 2006, 2007 en 2008. In de jaren daarna is veel gedaan aan de inzet van stillere treinen en spoorvernieuwingen. Dit zijn maatregelen die geluid aan de bron beperken. Dit heeft ervoor gezorgd dat het spoor minder geluid is gaan maken. In de systematiek hoe in Nederland naar geluidshinder wordt gekeken biedt dit ruimte voor het rijden van extra treinen.

Voor het project PHS Amsterdam Centraal is getoetst of geluidproductieplafonds langs het spoor als gevolg van het project worden overschreden. De algemene uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek zijn vastgelegd in de akoestische rapporten die als achtergronddocumenten bij het (O)TB zijn gevoegd. Het betreft over het algemeen brongegevens zoals de vervoersprognose (materieelinzet en intensiteiten), rijnsnelheden, bovenbouw en spoorgebruik. Deze brongegevens zijn vastgelegd, waarbij rekening is gehouden met fysieke wijzigingen aan het spoor.

Vanwege het project PHS Amsterdam Centraal neemt de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet toe ten opzichte van de geluidbelasting die is toegestaan binnen de geluidproductieplafonds. Daarom is er geen aanleiding voor een nader maatregelenonderzoek. Dit geldt voor het hele projectgebied, inclusief de omgeving van de Kattenburgerstraat.

Het project geeft dus geen aanleiding voor het nemen van maatregelen. Tijdens en na uitvoering van het project zal worden getoetst of het project inderdaad binnen de vastgestelde productieplafonds blijft. Daarnaast geldt dat decentrale overheden altijd de mogelijkheid hebben – mits daarvoor ook passende bekostiging van de maatregelen tegenover staat – om hun inwoners extra te beschermen voor geluidhinder. Vooralsnog is hiervoor geen bijbestelling ingediend.

Overlast als gevolg van toename trillingen

Indieners vrezen een toename van hinder als gevolg van trillingen.

Reactie: Voor het (O)TB en het MER is trillingsonderzoek uitgevoerd. Het beleidskader hiervoor is vastgelegd in de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) en de door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen'. Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- Deel A: Schade aan gebouwen (SBR-richtlijn A)
- Deel B: Hinder voor personen in gebouwen (SBR-richtlijn B)
- Deel C: Verstoring aan apparatuur (SBR-richtlijn C)

Voor het beoordelen van hinderbeleving door spoorverkeer wordt gebruik gemaakt van de SBR-richtlijn B en de Bts. De Bts vult de SBR-richtlijn aan en vormt de richtlijn voor de toetsing van het project PHS Amsterdam Centraal. De Bts geeft een methode voor het toetsen van trillingen veroorzaakt door spoorverkeer. De toetsing gebeurt op basis van de trillingssterkte (aangeduid met V_{max}) en een gemiddelde hiervan over de tijd (aangeduid met V_{per}). Deze waarden worden getoetst aan de streef- en grenswaarden uit de Bts.

Het uitgangspunt van de Bts is dat de trillingshinder niet voelbaar toe mag nemen. Onderzoek heeft uitgezonden dat een toename tot 30% van het maximale trillingsniveau (V_{max}) niet voelbaar is. Als het maximale trillingsniveau (V_{max}) in de toekomstige situatie (plansituatie) met meer dan 30% toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie) moet onderzocht worden of maatregelen getroffen kunnen worden om het trillingsniveau terug te brengen. Voor het project PHS Amsterdam Centraal blijft de toename van het trillingsniveau binnen de 30% ten opzichte van de referentiesituatie of wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Bts. Er is zodoende geen aanleiding voor het treffen van maatregelen om het trillingsniveau te verlagen.

Maatregelen tegen booggeluid

Indieners geven aan overlast te hebben als gevolg van booggeluid.

Reactie: Voor zowel het MER als het (O)TB is onderzoek gedaan naar booggeluid. Booggeluid is het piepende en snerpande geluid dat wordt veroorzaakt door treinen die door een spoorboog rijden of in de afbuigende richting door een wissel rijden. Voor booggeluid bestaat geen regelgeving. Er zijn zodoende geen wettelijke normen waaraan kan worden getoetst. Aangezien er in Amsterdam in de huidige situatie al sprake is van hinder als gevolg van booggeluid heeft er wel onderzoek plaatsgevonden. Ook door de Commissie m.e.r. is in het advies over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geadviseerd het booggeluid in het MER te onderzoeken.

Uit het onderzoek naar booggeluid blijkt dat de voorkeursvariant op locaties leidt tot verbetering, maar elders ook tot beperkte verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Het project levert een positieve bijdrage aan de vermindering van het booggeluid door het verminderen van het aantal wissels ten oosten

van station Amsterdam Centraal. Daarom vindt op die locatie de grootste reductie van booggeluid plaats. Op de overige locaties blijft het booggeluid gelijk ten opzichte van de referentiesituatie of leidt tot een kleine verslechtering. Uit onderzoek blijkt dat zonder maatregelen verslechtering vooral plaatsvindt in de omgeving van station Amsterdam Muiderpoort. Bij dit station komen de treinen uit de richting van station Amsterdam Amstel en de treinen uit de richting van emplacement Watergraafsmeer en Weesp bij elkaar. De omgeving van het station is dichtbebouwd met overwegend oudere woningen. Door de bogen en wissels in het spoor in combinatie met de grote hoeveelheid treinen wordt op deze locatie ook in de huidige situatie al veel hinder door booggeluid ondervonden. Er vindt hier geen aanpassing aan het spoor plaats. Er is echter een toename van de hinder van booggeluid doordat er meer treinen zullen gaan rijden als gevolg van het project en doordat het spoorgebruik daar wijzigt. De toename van booggeluid ten opzichte van de referentiesituatie geeft daarom aanleiding om juist op deze locatie maatregelen te treffen tegen booggeluid.

Schade tijdens de bouwfase

Indieners hebben aangegeven dat er als gevolg van de bouw schade zal ontstaan.

Reactie: Alle voorbereidingsprocessen zijn erop gericht om schade als gevolg van de bouw zo veel mogelijk te voorkomen. Als risico's worden onderkend, worden bouwmethodes daarop aangepast.

De bouwmethode is op dit moment nog niet bekend. Daarom is het niet mogelijk om de exacte risico's op het ontstaan van schade vanwege trillingen tijdens de bouw in beeld te hebben. In het trillingsonderzoek zijn aannames gedaan bij het bepalen van de kans op schade. Hierbij is de SBR-A als toetsingskader gehanteerd.

Bij bouwwerkzaamheden met een kans op schade aan omliggende bebouwing wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden. Zo kan tijdig worden bijgestuurd om schade te voorkomen. Met deze aanpak wordt schade aan (omliggende) gebouwen voorkomen.

Indien er, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, toch schade ontstaat kan er op grond van het burgerlijke (civiele) recht grond zijn voor een schadevergoeding. Bij schade als gevolg van de werkzaamheden zal de schade volledig hersteld of vergoed worden.

3

Beantwoording kernpunten uit de zienswijzen

3.1 Beantwoording zienswijzen over het ontwerp tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) algemeen

Er is gebruik gemaakt van kernpunten bij veel voorkomende en overeenkomende reacties. Vanuit de individuele reactie die zijn beantwoord in hoofdstuk 4 wordt voor de veel voorkomende reacties verwezen naar de kernpunten in dit hoofdstuk.

Kernpunt	
K1.01	Indiener wijst op toename hinder door geluid, trillingen en externe veiligheid. In het ontwerpbesluit wordt met al deze voorzienbare schade niet tot nauwelijks rekening gehouden. Er wordt geen enkele overweging gewijd aan deze proportionele schade en hinder, evenmin wordt een begin van een toezegging gedaan dat waar mogelijk maatregelen worden getroffen die de verwachte hinder kunnen voorkomen dan wel beperken.
Reactie	In het MER bij het TB is uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten van het project op de omgeving. Indiener heeft gelijk dat het effect van het spoorverkeer op de omgeving zal veranderen. Hinderbeperkende maatregelen worden in het (O)TB opgenomen als dat noodzakelijk is op grond van wettelijke normen of vastgesteld beleid. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat het treffen van maatregelen op basis van wettelijke kaders of vastgesteld beleid niet noodzakelijk is. De toename van de hinder zal niet leiden tot schade omdat het tracébesluit aantoont dat binnen de geldende normen en beleidskaders wordt gebleven. Dit neemt niet weg dat indiener – op grond van artikel 11 van het Tracébesluit – de mogelijkheid heeft tot het indienen van een verzoek tot nadeel compensatie.

Kernpunt	
K1.02	Indiener maakt bezwaar tegen toename van geluidsoverlast, trillingen en fijnstof als gevolg van de toename van reizigerstreinen, snelheidsverhoging en toename van aantallen goederentreinen. En maakt bezwaar tegen achterwegen blijven van maatregelen tegen geluidsoverlast.
Reactie	Inderdaad is er ten opzichte van de huidige situatie een toename van hinder voorzien op de aspecten geluid en trillingen. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat maatregelen niet noodzakelijk zijn omdat de toename van geluid op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen past binnen de geluidbelasting die is toegestaan op grond van de beschikbare milieuruimte (geluidproductieplafonds). De geluidbelasting komt door het project niet boven hetgeen op basis van de vastgestelde geluidproductieplafonds nu reeds is toegestaan. Daarom blijven geluidmaatregelen vanwege het project achterwege. Uit het onderzoek komt naar voren dat de bijdrage van het treinverkeer aan de mate van luchtverontreiniging zeer klein is. Er is ook geen overschrijding van grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de Cruquiuskade te verwachten. Tot slot nemen trillingen niet voelbaar toe als gevolg van het project of wordt voldaan aan de streef- en grenswaarden. Hierdoor zijn maatregelen niet noodzakelijk.

3.2 Beantwoording zienswijzen over de procedure

Kernpunt	
K2.01	Het tijdstip van uitbrengen van de plannen is vreemd, in deze tijd van grote coronamalaise. Iedereen is met zijn/haar aandacht en gedachten elders dan bij eventuele(ver)bouwplannen van ProRail en de Gemeente Amsterdam.
Reactie	Het project PHS Amsterdam Centraal kent een lange doorlooptijd. Na de Voorkeursbeslissing PHS van het Kabinet uit 2010 is toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Hierover is besloten in 2014. Dit voorkeursalternatief is uitgewerkt in het OTB wat in het voorjaar van 2020 ter visie heeft gelegen. De voorbereiding van dit project en de tervisielegging van het OTB zijn daarmee al geruime tijd gaande. De situatie die is ontstaan rond de corona-pandemie heeft geen aanleiding gegeven om de planning van dit project te herzien. In de communicatie bij het OTB is door ProRail extra gewezen op de mogelijkheden om de stukken digitaal en waar mogelijk fysiek in te zien.

3.3 Beantwoording zienswijzen over de referentiesituatie

Kernpunt	
K3.01	<p>De toename van de hinder wordt in het MER niet beschreven ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie die ontstaat in 2030 zonder uitvoering van het project). Daarin worden zogenaamde autonome ontwikkelingen meegenomen die ook zonder PHS zouden plaatsvinden. Bijvoorbeeld twee extra IC's per uur tussen Amsterdam en Utrecht. En de toename van het aantal goederentreinen zit ook al in de referentiesituatie. Dat betekent dat de toename van de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk groter is dan voorgespiegeld in de samenvatting van het MER. Hierin is een onzekerheid opgenomen, niet zeker is immers of de referentiesituatie exact zal kloppen, daarom kent dit uitgangspunt een gebrekkige onderbouwing.</p> <p>In het MER-rapport van het PHS wordt een rekenkundige vergelijking gemaakt tussen een fictieve toekomstige drukke situatie en de toekomstige situatie PHS-plannen. Wanneer die twee drukke scenario's met elkaar vergeleken worden, dan vallen de verschillen rekenkundig natuurlijk erg mee. In beide drukke situaties is het treinverkeer aanmerkelijk geïntensiveerd en uitgebreid t.o.v. huidige situatie. Door te werken met de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie worden de verslechtingen voor bewoners ten opzichte van de huidige situatie zwaar onderbelicht.</p>
Reactie	<p>Het is gebruikelijk om in het MER afzonderlijk inzicht te geven in de effecten als gevolg van zogenaamde autonome ontwikkeling en in de effecten van het project. Beschouwingen over hinder in het MER gaan daarom inderdaad over verschillen met een referentiesituatie inclusief autonome ontwikkelingen, die kan afwijken van de huidige situatie.</p> <p>Bovenstaande geldt voor het MER. De uiteindelijke beoordeling van de hinder in het OTB wordt uitgevoerd conform de wettelijke kaders die gelden voor de betreffende vorm van hinder. In die (wettelijke-) kaders wordt vaak wel gerekend met de verandering ten opzichte van de huidige situatie. Bijvoorbeeld bij de beoordeling van geluid en trillingen is dit het geval.</p> <p>Het is gebruikelijk om in het MER de effecten als gevolg van het project te onderzoeken ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat daarbij uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkeling bevat ontwikkelingen waarover planologisch-juridische besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Door het project-effect te vergelijken met de referentiesituatie wordt voorkomen dat effecten (positief of negatief) als gevolg van autonome ontwikkelingen worden meegenomen als project-effect. De project-effecten zijn conform de m.e.r.-regelgeving correct in beeld gebracht. Uiteraard treden er als gevolg van de autonome ontwikkelingen ook (positieve of negatieve) effecten op ten opzichte van de huidige situatie. Deze effecten zijn aanvullend in beeld gebracht. Deze effecten zullen echter ook zonder uitvoering van het project optreden.</p>
K3.02	<p>In werkelijkheid is de situatie dramatisch veel slechter. Wat het ministerie in het MER had moeten vergelijken is huidige situatie met PHS/Voorkeursvariant.</p>
Reactie	<p>Zie ook eerdere toelichting op vraag K3.01, waarin is uitgelegd hoe de effecten van het project in beeld zijn gebracht ten opzichte van de referentie. Een vergelijking van het project met de huidige situatie schetst een onterecht beeld, omdat dan de effecten van de autonome ontwikkelingen zijn meegenomen als projecteffect. Deze autonome ontwikkelingen en de effecten die als gevolg daarvan optreden zullen ook plaatsvinden wanneer het project PHS Amsterdam Centraal niet plaatsvindt. En daarmee is deze referentie (huidige situatie) geen goede basis voor het bepalen van de projecteffecten.</p>

Kernpunt

K3.03 De autonome ontwikkelingen zijn een gevolg van het beleid van ProRail, NS en de overheid. 'Zo autonoom zijn ze dus niet...'

Reactie Onder autonome ontwikkelingen wordt niet alleen de groei van het treinverkeer verstaan die zonder het project PHS Amsterdam Centraal ook al zou plaatsvinden, maar bijvoorbeeld ook ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw langs het spoor) waarvan nu verwacht wordt dat ze uitgevoerd zijn als het project PHS Amsterdam Centraal gereed is. Ook met deze (autonome) ontwikkelingen is zowel de referentiesituatie (situatie zonder project) als de plansituatie (situatie met project) rekening gehouden. De groei van het goederenvervoer waar rekening mee wordt gehouden in zowel de referentiesituatie als de plansituatie is afkomstig uit de landelijke prognoses voor het verkeer en vervoer (de Nationale Markt- en Capaciteitenanalyse)¹. In de huidige dienstregeling is er ruimte voor twee goederentreinen per uur. Het project vergroot die ruimte niet. De prognose voor het goederenverkeer uit de NMCA is dus niet de aanleiding voor het project. De capaciteit voor goederenverkeer wordt niet vergroot door het project. Het project PHS Amsterdam Centraal maakt het wel mogelijk om meer reizigerstreinen te laten rijden. Daarvoor wordt op enkele locaties de snelheid verhoogd en wordt er een ongelijkvloerse kruising gebouwd zodat treinen minder op elkaar hoeven te wachten.

K3.04 De uitgangspunten van de berekeningen en de bijbehorende conclusie van de effecten van overlast van geluid, trillingen en fijnstof voor de omwonenden, gehanteerd in het tracébesluit PHS Amsterdam Centraal werken uiteindelijk bij het afwegen van de belangen ten nadele van de omwonenden. Daar ze ten onrechte een kleine achteruitgang van de leefomgeving suggereren.

Reactie De milieuonderzoeken zijn uitgevoerd conform de (wettelijk) geldende bepalingen en op basis daarvan is een afweging gemaakt in het OTB, zie ook beantwoording van de vraag onder K3.01.

K3.05 Er komt ook woningbouw op het Marineterrein langs de Dijkgracht. Het is kortzichtig om hiermee alleen rekening te houden in het MER als er een bestemmingsplan voor is vastgesteld.

Reactie De herontwikkelingsambities van het Marineterrein zijn bekend. Bij het opstellen van een tracébesluit en het onderzoek naar effecten in het MER worden alleen plannen meegenomen waarvan de uitvoering een grote mate van zekerheid kent en die voldoende concreet zijn. Om die reden worden plannen pas meegenomen als er voorafgaand aan de publicatie van het (O)TB minimaal een ontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd. Voor de herontwikkeling van het Marineterrein is nog geen ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd. Daarom is deze ontwikkeling niet meegenomen. Bij de planvorming van het Marineterrein dient rekening te worden gehouden met onderhavig tracébesluit.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nmca-spoor-2030-2040>

3.4 Beantwoording zienswijzen over geluid

Kernpunt	
K4.01	Indieners melden dat door fouten in het verleden een aantal woningen op Kattenburg en in de Czaar Peterbuurt ten onrechte niet op de A-lijst terecht is gekomen. Het gaat om de volgende adressen: <ul style="list-style-type: none">• Czaar Peterstraat 177-205• Dijkgracht 3-5• Cruquiuskade 32-33• Conradstraat 156-170 (eindmelding)• Marinierskade 5-44 (eindmelding)• Ravenwerf 12-58• Zeeburgerpad 17-27 (waarvan 2 eindmelding) De noodzaak van sanering wordt door de toename van aantal en snelheid van de treinen vergroot.
Reactie	De sanering maakt geen deel uit van dit project omdat de geluidbelasting op woningen (ook saneringswoningen) en andere geluidgevoelige bestemmingen niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. De sanering is opgenomen in het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering). De woningen die vanwege een te hoge geluidbelasting moeten worden gesaneerd staan overigens op de zogenaamde Raillijst en niet op de A-lijst. De Raillijstwoningen zijn voor 1 januari 2007 aangemeld door de gemeente Amsterdam. Op deze lijst komen de door u genoemde adressen wel voor. Alleen de Cruquiuskade 32 en 33 en Zeeburgerpad 20, 21, 22 en 23 niet. Cruquiuskade 32 is een woonboot en kon om die reden niet gemeld worden en Cruquiuskade 33 is volgens de Basis Administratie Gemeenten (BAG) gebouwd in 2016 en kon om die reden niet voor 2007 gemeld zijn. De adressen Zeeburgerpad 20, 21, 22 en 23 hebben een industriefunctie volgens BAG, zijn dus niet geluidgevoelig en om die reden niet gemeld. De woningen op de Raillijst zijn overigens alleen saneringswoningen als de geluidsbelasting vanwege de spoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB.
K4.02	Indieners vragen zich af of de waarden van de GPP's door het Ministerie zo ruim zijn bemeaten dat een overschrijding eigenlijk nooit kan voorkomen, hoeveel extra treinen er door de NS ook worden ingezet? Hoe kan het Ministerie dergelijke vergaande conclusies presenteren, zonder ook maar een enkele aanvullende meting te doen?
Reactie	De geluidproductieplafonds (GPP's) zijn grotendeels vastgesteld op basis van het treinverkeer en de spoorsituatie in de jaren 2006, 2007 en 2008. Het is niet zo dat de GPP's erg ruim zijn bemeaten. De inzet van stillere treinen en spoorvernieuwingen zorgen er echter voor dat het spoor in de periode na deze jaren minder geluid is gaan maken. Door deze bronmaatregelen is ruimte ontstaan voor het rijden van extra treinen. Het geluid wordt berekend volgens een wettelijk vastgestelde rekenmethode. Aan de hand van metingen wordt door het RIVM gecontroleerd of er verschillen zijn tussen berekeningen van geluid en metingen van geluid. De resultaten van het laatste onderzoek zijn opgenomen in het rapport Geluidmonitor 2018 Meting en validatie van geluidproductie door rijkswegen en spoorwegen RIVM Briefrapport 2019-0080 D. Welkers et al. Dit rapport is beschikbaar op de website van het RIVM. Uit het rapport blijkt dat er geen verschil is tussen de berekende en de gemeten geluidproductie. Er is daarom geen aanleiding om specifiek voor dit project een aanvullende meting uit te voeren.
K4.03	Indieners stellen dat er maatregelen moeten worden getroffen om geluidhinder als gevolg van het spoorverkeer te voorkomen. Er worden echter geen maatregelen getroffen, maar waarom niet?
Reactie	Om ongelimiteerde groei van de geluidproductie van het spoor te voorkomen zijn er geluidproductieplafonds vastgelegd (zie K4.02). Zolang deze plafonds niet worden overschreden, als gevolg van een project of door autonome groei van het treinverkeer, wordt aan de vastgestelde normen voldaan. Pas als uit onderzoek blijkt dat geluidproductieplafonds als gevolg van het project overschreden worden vindt onderzoek naar doelmatige maatregelen plaats. Deze maatregelen zijn erop gericht om de geluidbelasting terug te brengen tot het niveau van de geluidbelasting dat hoort bij het vastgestelde geluidproductieplafond. De geluidbelasting op de woning dat bij het vastgestelde geluidproductieplafond hoort wordt de streefwaarde genoemd. Het project PHS Amsterdam Centraal leidt niet tot overschrijdingen van streefwaarden op woningen. Daarom is het niet mogelijk om op grond van de Wet Milieubeheer doelmatige maatregelen te treffen om de geluidbelasting terug te brengen. Het is wel zo dat de vier stalen bruggen over de Oostertoegang, met dit besluit worden vervangen omdat de perrons in de nieuwe situatie doorlopen tot op de Oostertoegang. Deze bruggen worden vervangen door aanzienlijk stillere exemplaren.

Kernpunt	
K4.04	Indiener stellen dat woonschepen ook moeten voldoen aan de Wet geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.
Reactie	Het is correct dat een ligplaats in het water voor woonschepen wordt aangemerkt als geluidgevoelige object in de zin van de Wet milieubeheer. Er is in het kader van het geluidsonderzoek getoetst of er sprake is van een toename ten opzichte van de situatie met volledig opgevuuld plafond (zie hoofdstuk 6 van het achtergrondrapport geluid voor nadere toelichting van de GPP-toets en het nader onderzoek). Objecten waar de geluidbelasting ook zonder project al te hoog is, worden zogenaamde saneringsobjecten genoemd. Deze saneringsobjecten worden nader onderzocht in het kader van het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) dat momenteel wordt uitgevoerd. Binnen het project PHS Amsterdam Centraal worden deze objecten niet meegenomen, omdat er geen sprake is van een zogenaamde gekoppelde sanering. Op geen enkel saneringsobject – ook niet op ligplaatsen – neemt ten gevolge van het project het geluid toe ten opzichte van de situatie met volledig opgevuuld plafond.
K4.05	Indiener is van mening dat het toenemende goederenvervoer ook geluid veroorzaakt (ook 's nachts); vaak meer dan personentreinen. Is dit wel meegenomen?
Reactie	Het toenemende goederenvervoer veroorzaakt ook 's nachts geluid. Dit is meegenomen in het OTB en in het MER. Op grond van het reken en meetvoorschrift 2012 telt dit zwaarder mee. Het is overigens geen project effect. De gehanteerde intensiteiten per periode zijn weergegeven in het achtergrondrapport geluid 'Geluidonderzoek bij MER en (O)TB' bijlage III tot en met VII.
K4.06	Indiener neemt aan dat ook ProRail nieuwe geluidsmetingen zal plegen, om de geluideffecten in kaart te brengen.
Reactie	De geluidberekeningen zijn overeenkomstig het wettelijk vastgestelde Reken- en meetvoorschrift 2012 uitgevoerd. Zoals bij zienswijze K4.02 is aangegeven is dit een methode die nauwkeurig is en overeenkomt met de werkelijkheid. De beheerder rapporteert jaarlijks of aan de geluidnormen wordt voldaan. Dit gebeurt op basis van berekeningen. De rapportages zijn terug te vinden in het geluidregister (www.geluidregisterspoor.nl). Bij (aanstaande) overschrijdingen zal de beheerder maatregelen moeten afwegen. Ook kunnen burgers indien zij van mening zijn dat de beheerder de GPP's niet naleeft, een verzoek tot handhaving indienen bij de minister.
K4.07	Geluid en lawaai kunnen bij structurele hinder een slaapverstoring veroorzaken. Langdurige blootstelling aan storend geluid leidt dat tot een vermindering van de kwaliteit van leven doordat het moeilijk is uit te rusten en te ontspannen.
Reactie	Het is juist dat blootstelling aan geluid een breed scala aan nadelige gezondheidseffecten kan veroorzaken. De wetgever heeft dit onderkend en daarom grenzen gesteld aan de groei van de geluidproductie van het spoor. Deze grenzen zijn in geluidproductieplafonds vastgelegd. Pas als uit onderzoek blijkt dat geluidproductieplafonds als gevolg van het project overschreden worden vindt onderzoek naar de geluidbelasting op woningniveau plaats en onderzoek naar doelmatige maatregelen. De doelmatige maatregelen zijn erop gericht om de geluidbelasting terug te brengen tot het niveau van de geluidbelasting dat hoort bij het vastgestelde geluidproductieplafond. De geluidbelasting op de woning dat bij het vastgestelde geluidproductieplafond hoort wordt de streefwaarde genoemd. Het project PHS Amsterdam Centraal leidt niet tot overschrijdingen van de streefwaarden op woningen. Daarom is het niet mogelijk om op grond van de Wet milieubeheer doelmatige maatregelen te treffen om de geluidbelasting terug te brengen. Woningen en andere geluidgevoelige objecten waar de geluidbelastingen op dit moment, bij de huidige geluidproductieplafonds, te hoog zijn, worden saneringsobjecten genoemd. Welke geluidmaatregelen nodig zijn voor het oplossen van deze saneringssituaties, wordt nader onderzocht in het kader van het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) dat momenteel door ProRail wordt uitgevoerd.

3.5

Beantwoording zienswijzen over booggeluid

Kernpunt	
K5.01	Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet op de Oostelijke Eilanden.
Reactie	Gewijzigd spoorgebruik leidt in combinatie met de beperkte toename van het aantal treinen ten opzichte van de referentiesituatie bij station Muiderpoort tot een toename van booggeluid op een groot aantal oudere woningen. Daarom worden daar maatregelen tegen booggeluid getroffen. Uit de booggeluidrapportage blijkt dat de mate waarin booggeluid optreedt op de Oostelijke Eilanden nauwelijks verschilt van de referentiesituatie. Om die reden worden op die locatie geen maatregelen tegen booggeluid getroffen.

3.6

Beantwoording zienswijzen over trillingen

Kernpunt	
K6.01	Als gevolg van de trillingen is de schade aan de gebouwen erg groot (dit blijkt ook uit het MER). Wat zijn de mogelijke maatschappelijke kosten hiervan?
Reactie	In het achtergrondrapport 'Trillingen' is omschreven dat er alleen een kans op trillingsschade is als gevolg van (tijdelijke) bouwwerkzaamheden in de aanlegfase, niet als gevolg van treinverkeer. Bij bouwwerkzaamheden met een kans op schade aan omliggende bebouwing wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat tijdig kan worden bijgestuurd om schade te voorkomen. Omdat schade aan omliggende gebouwen te allen tijde wordt voorkomen zijn de maatschappelijke kosten hiervan ook niet berekend.
K6.02	Spreiding van de aantallen trillingshinder wordt niet aangegeven in het MER, wel blijkt uit figuur 7-1 dat de sterkst negatieve effecten op het Oostelijk Eiland worden verwacht.
Reactie	In het achtergrondrapport 'Trillingen' zijn kaarten met de toename in aantal gehinderden per deelgebied opgenomen en inderdaad niet de exacte aantallen per deelgebied (maar alleen het totaal).
K6.03	Naast extra geluidhinder krijgen de Oostelijke Eilanden te maken met extra trillinghinder. Evenals bij de toename van de geluidhinder worden maatregelen niet nodig gevonden.
Reactie	Voor de Oostelijk Eilanden worden volgens het achtergrondrapport Trillingen 'negatieve' effecten verwacht, omdat hier sprake is van een toename in rijsnelheid van de goederentreinen. Daardoor neemt, hoewel de toename van de trillingen zelf relatief beperkt is, het aantal gehinderden toe volgens de beoordelingsmethode uit het MER. Uit de toetsing die t.b.v. het (O)TB is uitgevoerd blijkt namelijk dat of aan de streefwaarde voor het maximale trillingsniveau uit de Bts (V_{max}) wordt voldaan, of er geen sprake is van een (voelbare) toename van de trillingen met meer dan 30 procent, als het trillingsniveau in de referentiesituatie boven de streefwaarde voor V_{max} uit de Bts ligt. Nergens wordt de grenswaarde voor het gemiddelde trillingsniveau voor V_{per} overschreden. Maatregelen zijn daarom niet nodig.

Kernpunt

K6.04 In het OTB worden geen concrete maatregelen genoemd waardoor de trillings schade wordt uitgesloten of, op zijn minst, wordt geminimaliseerd. Er wordt slechts gesteld dat nader onderzoek wordt uitgevoerd zodra de bouwmethode duidelijk is.

Reactie Op de Oostelijke eilanden is er kans op schade als gevolg van de bouw van de ongelijkvloerse kruising op het (voormalige) emplacement Dijkgracht. Deze kans op schade wordt veroorzaakt door het aanbrengen van damwanden of als gevolg van heiwerkzaamheden. Omdat deze kans op schade geïdentificeerd is in het trillingsonderzoek dat is opgesteld moet hier bij de uitvoering van de werkzaamheden door de aannemer extra opgelet worden. De exacte bouwmethode is op dit moment nog niet bekend. Daarom is het niet mogelijk om de exacte risico's op het ontstaan van schade vanwege trillingen tijdens de bouw. In het trillingsonderzoek zijn conservatieve aannames gedaan bij het bepalen van de kans op schade. Hierbij is de SBR-A als toetsingskader gehanteerd. Na detaillering van de werkzaamheden is een betere inschatting te maken van het risico op schade als gevolg van de heiwerkzaamheden of het inbrengen van de damwanden. Als dan nog altijd blijkt dat er een kans op schade is dan wordt voor een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat tijdig kan worden bijgestuurd om schade te voorkomen. Met deze aanpak wordt schade aan omliggende gebouwen voorkomen. Indien er, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, toch schade ontstaat als gevolg van de bouwwerkzaamheden, zal deze schade worden hersteld of vergoed.

3.7 Beantwoording zienswijzen over externe veiligheid

Kernpunt

K7.01 Toename geluidsbelasting en EV-risico's mogen geen invloed hebben op het gebruik van nabijgelegen gebouwen. Er kan niet worden volstaan met de constatering dat er geen overschrijding van normen zijn, maar beperken tot een minimum. De onderbouwing van de EV-risico's zijn onvoldoende.

Reactie De toename van EV-risico's heeft geen invloed op het gebruik van nabijgelegen gebouwen. De snelheidsverhoging in de nabijheid van het station zorgt voor een toename van de berekende risico's. De plaatsgebonden risicocontour blijft echter 0 meter en ligt daardoor binnen de spoorbundel. Er ontstaan daarmee geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen of voor het gebruik van bestaande objecten. Het groepsrisico neemt toe. Voor de toename van het groepsrisico is verantwoording afgelegd in de Verantwoording Groepsrisico. Over de verantwoording is advies ingewonnen bij de brandweer. Uit de verantwoording en het advies dat de brandweer Amsterdam heeft uitgebracht blijkt dat het externe veiligheidsrisico ook in de toekomstige situatie aanvaardbaar is. De vragen over de toename van geluidsbelasting worden beantwoord onder de kernpunten die ingaan op geluid.

K7.02 Het is niet inzichtelijk waarom de sterk negatieve score voor externe veiligheid, wegens overschrijding van de oriëntatie waarde voor het groepsrisico opweegt tegen de met het OTB te dienen belangen. Het OTB en de m.e.r.-beoordeling zijn op dit punt onvoldoende en te vrijblijvend.

Reactie De negatieve score voor Externe Veiligheid is het gevolg van de toename van het groepsrisico tot iets boven de oriënterende waarde in de nabijheid van station Amsterdam Centraal. De toename van het groepsrisico en de overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico is verantwoord in het document Verantwoording Groepsrisico. Over de verantwoording is advies ingewonnen bij de brandweer. Uit de verantwoording en het advies dat de brandweer heeft uitgebracht blijkt dat het externe veiligheidsrisico ook na uitvoering van het project aanvaardbaar is.

3.8

Beantwoording zienswijzen over luchtkwaliteit

Kernpunt	
K8.01	Elke verslechtering van de luchtkwaliteit is niet acceptabel, zeker niet zonder eerst een goede MKBA te maken. Daarnaast brengen alle typen treinen uitstoot van fijnstof met zich mee als gevolg van slijtageprocessen. Dit zorgt voor hogere concentraties van deze stoffen langs het spoor, maar ook verder van het spoor kan deze uitstoot als achtergrondbijdrage effect hebben op de luchtkwaliteit.
Reactie	<p>Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage bij het tracébesluit is gevoegd blijkt dat voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} geldt dat de bijdragen van het railverkeer aan de concentraties in de omgeving van het spoor laag zijn. Hierbij wordt ook rekening gehouden met fijnstof als gevolg van slijtageprocessen. De concentraties in het onderzoeksgebied bevinden zich (mede daardoor) overal ruim onder de grenswaarden, met uitzondering van het gebied rond de Mercuriushaven ten noordwesten van Amsterdam Centraal. Hier is de achtergrondconcentratie voor PM₁₀ hoger dan in de nabije omgeving en ligt deze, zelfs zonder uitvoering van het project, al net boven de equivalent-grenswaarde voor het 24-uurs gemiddelde. De bijdrage van het spoor aan de totale concentratie PM₁₀ van de verschillende onderzochte varianten is hier 0,2 µg/m³ en daarmee zo klein dat er sprake is van een niet in betekende mate bijdrage (NIBM). Hiermee wordt ook in het gebied rond Mercuriushaven voor dit project voldaan aan de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor een MKBA op het onderwerp luchtkwaliteit is geen aanleiding. Het aandeel van het spoor aan de hoeveelheid fijnstof is zeer gering blijkt uit de berekeningen. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage bij het tracébesluit is gevoegd blijkt dat voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} de bijdragen van het railverkeer aan de concentraties in de omgeving van het spoor laag zijn en niet leiden tot overschrijdingen.</p>

3.9

Beantwoording zienswijzen over toename goederentreinen

Kernpunt	
K9.01	Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. En wat betekent het remmen en optrekken van goederentreinen op het wachtspoor voor de hinder?
Reactie	<p>Op grond van het meest gunstige economische scenario van CPB/PBL groeit het goederenverkeer in 2040 tot maximaal 40 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen aan de oostzijde van het station. Deze groei staat los van de uitvoering van het project.</p> <p>Het goederenverkeer dat uit de richting van Haarlem komt (dat is ongeveer 1/3 van het totaal) zal van de zuidzijde van het emplacement gebruik maken en dus langs de zijde van de Dijkgracht rijden. Deze treinen rijden maximaal 60 km/uur. Deze snelheid mogen ze nu ook al rijden. Omdat ze nu met maximaal 40 km/uur door het station rijden zullen ze deze snelheid in de huidige situatie in de praktijk niet halen. Het grootste deel van het goederenverkeer (ongeveer 2/3 van het totaal) is afkomstig uit de richting van het Westelijk havengebied. Dit verkeer zal van de noordelijke sporen langs de Piet Heinkade gebruik maken. Een wachtspoor wordt niet aangelegd. Incidenteel kan het noodzakelijk zijn dat een goederentrein uit de richting van Haarlem moet wachten om in te takken op het spoor in de richting van Breukelen/Utrecht. Dit gebeurt dan ongeveer 100 meter ten westen van Oostenburg op het meest zuidelijke spoor van de sporenbundel. Dat meest zuidelijke spoor ligt ongeveer 35 m noordelijker dan het huidige meest zuidelijke spoor. Ter hoogte van het huidige emplacement Dijkgracht wordt de sporenbundel namelijk flink versmald.</p>

Kernpunt

K9.02 Bijkomende geluidsoverlast door treinen langs Piet Heinkade wordt veroorzaakt door het feit dat het aantal goederentreinen bijna wordt verdubbeld, van 19 naar 36, dat de goederentreinen langer zijn dan voorheen en dubbel zo snel rijden. Verder wordt de overlast vergroot doordat de goederentreinen van het huidige Zuidelijke spoor worden verplaatst naar het Noordelijke spoor, waardoor de geluidsoverlast veel dichterbij de vele honderden woningen langs de Piet Heinkade. De goederentreinen rijden 25 tot 30 meter dichterbij de woningen.

Reactie Op grond van het CPB/PBL- scenario met de hoge economische groei groeit het goederenverkeer in 2040 tot maximaal 40 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen aan de oostzijde van het station. Deze groei staat los van de uitvoering van het project. Het goederenvervoer dat uit de richting van Haarlem komt zal van de zuidzijde van het emplacement gebruik maken en dus langs de Dijkgracht gaan. Dit treinverkeer rijdt maximaal 60 km/uur. Het deel van het goederenverkeer dat afkomstig is uit de richting van het Westelijk havengebied zal van de noordelijke sporen gebruik maken. Hier geldt op dit moment een maximum snelheid van 60 km/uur. Dat wordt 80 km/uur. In alle onderzoeken is rekening gehouden met het toekomstige spoorgebruik. De geluidbelasting op geluidgevoelige objecten neemt niet toe ten opzichte van wat op dit moment op grond van de vastgestelde geluidproductieplafonds al is toegestaan. Er is daarom geen aanleiding om geluidmaatregelen te treffen.

K9.03 In het MER wordt op pagina 44 ingegaan op de verhoging van de snelheden van alle treinen, daarvoor zijn zogenoemde 'snelheidsprofielen' bepaald. In figuur 5.1 van pagina 44 zijn de snelheden van goederentreinen, intercity's en sprinters in de voorkeursvariant 9 inzichtelijk gemaakt. Op het traject Piet Heinkade zijn de maximale snelheden opgehoogd van 40 km/uur tot meer dan 70 km/uur. Uit de stukken van ProRail blijkt het te gaan om een ophoging van 40 km/uur naar 80 km/uur.

Reactie Uit figuur 5.1 blijkt dat de huidige snelheid langs het traject Piet Heinkade maximaal 60 km/uur bedraagt. In de plansituatie bedraagt de snelheid daar maximaal 80 km/uur. De snelheid wordt daar dus niet verhoogd van 40 km/uur naar 80 km/uur maar van maximaal 60 km/uur naar maximaal 80 km/uur. In de onderzoeken is rekening gehouden met de werkelijke snelheid van treinen. Er is dus rekening mee gehouden dat treinen tijd nodig hebben om op te trekken en weer af te remmen.

3.10 Beantwoording zienswijzen over de bouwfase

Kernpunt

K10.01 De bouw van het spoor zal veel overlast veroorzaken, zeker om dat die meer dan zes jaar gaat duren. Het MER en het tracébesluit geven niet aan of en hoe het nieuwe fietspad Dijkgracht-Oost tijdens de bouwwerkzaamheden kan blijven functioneren.

Reactie De verbinding over de Dijkgracht ten westen van de Kattenburgerstraat blijft ongewijzigd en toegankelijk tijdens de bouw. Het nieuwe fietspad over de Dijkgracht ten oosten van de Kattenburgerstraat (tussen Kattenburgerstraat en de VOC kade) is nog niet gerealiseerd. Het is ook nog niet bekend wanneer het wel wordt gerealiseerd. Indien het fietspad in gebruik wordt genomen als de werkzaamheden op Dijkgracht nog niet zijn afgerond dan zal gedurende een periode door middel van een speciale transportbrug over het fietspad materiaal worden vervoerd naar de bouwplaats. Dit kan op een veilige manier plaatsvinden, waardoor het fietspad open blijft voor gebruik. Verder wordt het fietspad ontzien van de werkzaamheden zodat de weggebruikers hier geen hinder van ondervinden.

4

Individuele behandeling van de zienswijzen

Zienswijze	
1.01	Indiener is van mening dat het toenemende goederenvervoer ook geluid veroorzaakt (ook 's nachts); vaak meer dan personentreinen. Is dit wel meegenomen?
Reactie	Zie kernpunt K4.05 ten aanzien van geluid.
1.02	Geluidcontourenkaarten ontbreken. Het is niet duidelijk waar meer geluidsoverlast komt.
Reactie	De geluidcontouren zijn weergegeven in het achtergrondrapport geluid 'Geluidonderzoek bij MER en (O)TB' bijlage X en XI en bijlage XIII en XIV.
1.03	Indiener is van mening dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn ter vermindering van overlast van verkeersgeluid (in dit geval treinen).
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
1.04	De externe veiligheid verslechtert en dit is ongewenst.
Reactie	De snelheidsverhoging in de nabijheid van het station zorgt voor een toename van de berekende risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen aldaar. Dit heeft geen gevolgen voor de risico's op uw locatie. Zie ook kernpunt 7.01 en 7.02.
1.05	Indiener verwacht schade aan gebouwen door trillingen. Wat zijn de maatschappelijke kosten?
Reactie	Uw locatie bevindt zich op een zodanige afstand van het spoor dat er geen sprake kan zijn van schade door trillingen tijdens de bouw of door exploitatie van het spoor.
2.01	Indiener wil dat er onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van het verminderen van booggeluid a.d.h.v. smeerinstallaties in plaats van uitsluitend geluidschermen.
Reactie	Het tracébesluit bevat maatregelen in vorm van spoorstaafconditioneringsinstallaties. Deze maatregel reduceert booggeluid. Deze installaties worden eveneens geplaatst op locaties waar booggeluid optreedt nabij uw woning tussen het Lozingskanaal en station Muiderpoort.
2.02	Ik neem overigens aan dat ook ProRail nieuwe geluidsmetingen zal plegen, om de effecten in kaart te brengen.
Reactie	Zie kernpunt K4.06 ten aanzien van geluid.

Zienswijze	
3.01	<p>Er is onvoldoende capaciteit over voor open access treinvervoer. U loopt hierdoor het risico dat u daarmee de nuttige werking van de Europese PSO-verordening wegneemt of beperkt, nu het open access-vervoerders zeer moeilijk wordt gemaakt om treindiensten naar Amsterdam Centraal aan te bieden – terwijl dat het treinstation is met het hoogste potentieel voor open access treinvervoer. Het onderkennen van de capaciteitsbehoefte van toekomstige open toegang-treindiensten is niet alleen wenselijk vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel, maar is in feite ook uw plicht in het kader van de in Europees verband vastgelegde marktordening. Zover bekend heeft u bij de voorbereiding van dit ontwerp-tracébesluit überhaupt nog niet naar open access-treinvervoer gekeken. Verzocht wordt te erkennen dat het Europese PSO-verordening een recht op open toegang ten aanzien van het aanbieden van treindiensten van/naar Amsterdam Centraal met zich meebrengt, en dat de toekomstige capaciteitsbehoefte van dit type spoorvervoer meegenomen wordt in de besluitvorming over het definitieve tracébesluit. Dit zou eventueel moeten kunnen leiden tot een andere beoordeling van de noodzakelijke capaciteit.</p>
Reactie	<p>Met de maatregelen in het tracébesluit wordt de capaciteit van het spoor en het station uitgebreid. Daarbij wordt een toekomstige uitbreiding van het station met 10 doorgaande sporen niet onmogelijk gemaakt. In hoeverre er ruimte is voor open access wordt niet in het tracébesluit geregeld en is in grotere mate afhankelijk van de toekomstige inrichting van de vervoersconcessies voor het hoofdrailnet.</p>
3.02	<p>Verzocht wordt te garanderen dat open access vervoerders toegang zullen hebben tot de infracapaciteit op en rond Amsterdam Centraal.</p>
Reactie	<p>Dit is geen onderdeel of toetsingscriteria in het tracébesluit. Elke vervoerder kan een toegangs-overeenkomst met ProRail sluiten. Om een toegangsovereenkomst af te sluiten, heeft u op dit moment nodig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een (beperkte) bedrijfsvergunning; • een veiligheidscertificaat; • een vervoerconcessie bij de overheid indien u reizigers vervoert.
3.03	<p>Verzocht wordt om het tiende perronspoor in TB op te nemen i.v.m. capaciteitsbehoefte open access treinvervoer.</p>
Reactie	<p>Er is geen capaciteitsvraag bekend die aanleg van een tiende perronspoor rechtvaardigt. Ook het open access treinvervoer is hier op dit moment geen aanleiding voor. Toekomstige aanleg van een tiende doorgaand perronspoor wordt door het project overigens niet onmogelijk gemaakt. Indien toekomstige open-access-vervoer tot nieuwe knelpunten in de infrastructuur leidt, dan zal op dat moment vastgesteld moeten worden of en hoe deze knelpunten het best weggenomen kunnen worden.</p>
3.04	<p>Als suggestie wordt een alternatieve oplossingen voor extra perroncapaciteit geboden. Zoals het er nu naar uitziet worden de twee noordelijkste perroneilanden uitsluitend gebruikt voor de doorgaande treinen op de A2-corrider. De perronlengte is echter gebaseerd op gebruik als “dubbel kopspoor”, dus met de lengte van twee treinen oftewel circa 700 meter. De langste treinen zullen echter circa 350 meter zijn. Dit biedt echter een mooie kans om met niet of nauwelijks meerkosten extra kopsporen toe te voegen aan de uiteinden van de perrons. Het perron wordt ter plaatse iets smaller dan in het huidige ontwerp, maar nog steeds breder dan in de huidige situatie. Daarnaast is dit ook een minder groot probleem, omdat de grootste reizigersstromen zich in het midden van het perron bevinden (bij de tunnels); aan de uiteinden is het perron logischerwijs minder druk.</p>
Reactie	<p>Er is geen capaciteitsvraag bekend die aanleg hiervan rechtvaardigt. Het huidig ontwerp biedt ruimte om hier in de toekomst weer andere invulling aan te geven.</p>
4.01	<p>Indiener geeft aan dat meer goederentreinen en hogere snelheden absoluut onaanvaardbaar zijn als er geen afdoende maatregelen worden genomen om trillingen en een toename van de geluidsoverlast tegen te gaan.</p>
Reactie	<p>In uw woning hebben trillingsmetingen plaatsgevonden. Ook is de toename van het trillingsniveau in de toekomstige situatie onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de trillingen vrijwel gelijk blijven. Er wordt daarmee voldaan aan het beleidskader, de Beleidsregel trillinghinder spoor. Volgens dit kader is er in dit geval, omdat er geen sprake is van een toename van de hinder, geen aanleiding om maatregelen tegen trillingen te treffen. Ter hoogte van uw woning worden er geen geluidproductieplafonds overschreden. Voor verdere uitleg, zie ook kernpunt K4.03.</p>

Zienswijze	
5.01	Indiener maakt zich zorgen vanwege het laten rijden van meer treinen zonder geluidmaatregelen te treffen. Indiener geeft aan ook veel last te hebben van booggeluid.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder. Zie kernpunt K5.01 ten aanzien van booggeluid.
6.01	Indiener vindt het onacceptabel dat er geen geluidbeschermende maatregelen worden genomen om de toenemende geluidsoverlast te beperken.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
7.01	We vragen u om maatregelen te treffen om de toenemende geluidsoverlast te beperken.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
7.02	Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet op de Oostelijke Eilanden.
Reactie	Zie kernpunt K5.01 ten aanzien van booggeluid.
7.03	Indiener heeft echter ernstige bezwaren tegen het volkomen achterwege blijven van maatregelen tegen de toename van de geluidshinder als gevolg van 40 % meer treinen, snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/uur en meer goederentreinen.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
7.04	Er is een toename van de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie die aanzienlijk groter is dan voorgespiegeld in de samenvatting van het MER.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling. De juiste percentages op basis van de Aanvulling op het MER moet zijn 17,9% toename geluidgehinderden en 30,2% toename aantal slaapverstoorden. De in de samenvatting opgenomen percentages waren inderdaad niet correct.
7.05	Door te werken met de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie worden de verslechteringen voor de bewoners ten opzichte van de huidige situatie zwaar onderbelicht. Wat hier ontbreekt is een weergave waar de woningen met de meeste geluidsbelasting zich bevinden.
Reactie	Een MER kijkt altijd in de toekomst. De toestand van het milieu in de referentiesituatie wordt altijd gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de zogenaamde autonome ontwikkeling. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie ervan uitgaat dat vastgesteld overheidsbeleid (en de gevolgen daarvan) zal worden gerealiseerd. In het MER en de aanvulling daarop is helder beschreven welke ontwikkelingen worden beschouwd als autonome ontwikkelingen. De gehanteerde uitgangspunten zijn daarom uitgevoerd conform de wettelijk geldende bepalingen (artikel 7.23 Wet milieubeheer) . Zie ook beantwoording van de vraag onder K3.01.
7.06	Het valt niet in te zien waarom maatregelen tegen booggeluid niet worden toegepast in de grote spoorboog tussen Oostenburg en de Cruquiuskade. Daar neemt het aantal treinen ook toe en zelfs meer, omdat hier zowel de treinen richting Utrecht als de treinen richting Weesp langskomen.
Reactie	Uit het booggeluidrapport dat als bijlage bij het MER is gevoegd blijkt dat tussen Oostenburg en de Cruquiuskade het booggeluid vrijwel niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Daarom worden daar geen maatregelen tegen booggeluid getroffen.

Zienswijze	
7.07	Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. En wat betekent het remmen en optrekken van goedrentreinen op het wachtpoor voor de hinder?
Reactie	Zie kernpunt K9.01 ten aanzien van toename goederentreinen en het wachtpoor. Zie kernpunt K4.05 ten aanzien van geluid.
7.08	Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet Geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.
Reactie	Zie kernpunt K4.04 ten aanzien van geluidhinder.
7.09	Door fouten in het verleden is een aantal woningen op Kattenburg en in de Czaar Peterbuurt ten onrechte niet op de A-lijst terechtgekomen; Czaar Peterstraat 177-205, Dijkgracht 3-5, Cruquiuskade 32-33, Conradstraat 156-170 (eindmelding), Marinierskade 5-44 (eindmelding), Ravenwerf 12-58, Zeeburgerpad 17-27 (waarvan 2 eindmelding).
Reactie	Zie kernpunt K4.01.
7.10	Er komt ook woningbouw op het Marineterrein langs de Dijkgracht. Het is kortzichtig om hiermee alleen rekening te houden in het MER als er een bestemmingsplan voor is vastgesteld.
Reactie	Zie kernpunt K3.05 ten aanzien van het Marineterrein.
7.11	Er zal geluidsoverlast ontstaan bij de viaducten Kattenburgerstraat, Czaar Peterstraat en Borneolaan.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
7.12	Indiener vreest overlast tijdens de bouw, die meer dan zes jaar gaat duren. Het MER en het tracébesluit geven niet aan of en hoe het nieuwe fietspad Dijkgracht-Oost tijdens de bouwwerkzaamheden kan blijven functioneren.
Reactie	Zie kernpunt K10.01 ten aanzien van het fietspad.
8.01	Indiener maakt ernstig bezwaar tegen het feit dat ProRail noch de gemeente Amsterdam bereid zijn een geluidsscherm tegen treinlawaai te plaatsen langs de Piet Heinkade.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
8.02	Indiener maakt zich zorgen over de langdurige werkzaamheden aan het spoor, met zware trillingen vanwege de aanleg van een trein-viaduct, bij ons voor de deur.
Reactie	Bij bouwwerkzaamheden met een kans op schade aan omliggende bebouwing wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat tijdig kan worden bijgestuurd om schade te voorkomen. Met deze aanpak wordt schade aan omliggende gebouwen voorkomen. Deze aanpak geldt ook bij de aanleg van de vrije spoor kruising nabij uw woning. Trillingshinder tijdens de bouw kan alleen worden voorkomen door trillingsarme bouwmethodes. Het is op dit moment nog niet zeker of deze bouwmethodes nodig zijn, dit is afhankelijk van de verdere uitwerking van de vrije kruising. Ten aanzien van trillingshinder heeft de gemeente op grond van het bouwbesluit een toetsende dan wel handhavende rol.

Zienswijze	
9.01	Indiener is van mening dat de omvang van het MER onvolledig is te noemen op de essentiële punten van het onderzoek en de beoordeling van de negatieve aspecten die de belanghebbenden waaronder de Indiener raken. Om die reden kan het MER niet als voldoende worden beschouwd en is uitbreiding van het onderzoek noodzakelijk. Tot dat deze relevante onderwerpen zijn onderzocht, dient de besluitvorming op de Besluiten te worden opgeschort.
Reactie	<p>Het bevoegd gezag (minister van IenW) heeft het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie voor de m.e.r. heeft geconstateerd dat het MER op bepaalde punten moet worden aangevuld. De Commissie heeft op 2 juni 2020 een voorlopig advies uitgebracht (https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3141/a3141vts.pdf). Daarin merkt zij op: Het MER bevat gedegen onderzoek op verschillende technische aspecten, zoals luchtkwaliteit en trillingen. Daarnaast waardeert de Commissie dat het MER ook aandacht besteedt aan reizigersveiligheid. Verder valt op dat het cultuurhistorisch onderzoek uitgebreid en prettig leesbaar is. Het gaat om een grote hoeveelheid informatie, opgedeeld in deelrapporten A, B en C. Daarbij valt op dat deel B moeilijk te lezen is zonder kennis van deel C. De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het project PHS Amsterdam Centraal. Het gaat hierbij om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doelen en maatregelen; • De keuzen en optimalisering van de voorkeursvariant; • Het gebruik van een eenduidige referentiesituatie; • Booggeluid; • Actualisatie externe veiligheid; • Calamiteiten; • Ruimtelijke kwaliteit. <p>Ten aanzien van deze punten is een Aanvulling gemaakt die wederom is voorgelegd aan de Commissie. Over de Aanvulling heeft de Commissie een toetsingsadvies uitgebracht (https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3141/a3141_ts_toetsingsadvies.pdf). In het toetsingsadvies over de Aanvulling zijn twee adviespunten opgenomen. Deze adviespunten betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschrijft aan de hand van een capaciteitsanalyse welke knelpunten het project moet oplossen en in hoeverre de gekozen maatregelen daaraan bijdragen; • Maak een effectenvergelijking tussen de voorkeursvariant en de varianten 7B, 8B en 9. Doe dat uitgaande van dezelfde referentiesituatie of onderbouw in hoeverre de verschillen in de referentiesituatie tot andere uitkomsten leiden. <p>Op basis van het definitieve toetsingsadvies is de Aanvulling op het MER aangepast en aangevuld.</p>
9.02	Omdat het MER alleen de voorkeursvarianten 7B, 8B en 9 heeft onderzocht, kan het MER bovendien niet dienen als onderbouwing indien tot de uitvoering van een andere variant wordt besloten. Alsdan is een nieuw MER noodzakelijk.
Reactie	De voorkeursvariant is een doorontwikkeling van de varianten 7B, 8B en 9. De voorkeursvariant is onderzocht in MER Deel A en B. Bij vaststelling van dit tracébesluit is gekozen voor de voorkeursvariant zoals beschreven in het OTB en MER deel A+B. De informatie uit het MER dient daarbij als onderbouwing van dit besluit.
9.03	Er wordt in het OTB slechts gesteld dat het mogelijk is dat maatregelen worden genomen, waarbij met name louter aandacht wordt besteed of een maatregel financieel doelmatig is, hetgeen een onjuist criterium is. Dit is geen enkele en dus een volstrekt onvoldoende waarborg voor indiener.
Reactie	Het project PHS Amsterdam Centraal leidt niet tot overschrijdingen van streefwaarden op woningen. Daarom is het niet mogelijk om op grond van de Wet Milieubeheer doelmatige maatregelen te treffen om de geluidbelasting terug te brengen. Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
9.04	In het OTB worden geen concrete maatregelen genoemd waardoor de trillingsschade wordt uitgesloten of, op zijn minst, wordt geminimaliseerd. Er wordt slechts gesteld dat nader onderzoek wordt uitgevoerd zodra de bouwmethode duidelijk is.
Reactie	Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van trillingsschade.

Zienswijze	
9.05	In het OTB wordt erkend dat overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingsschade tijdens de bouwfase niet uit te sluiten zijn. Dit maakt de hele exercitie van het OTB en in ieder geval van het MER achterhaald, omdat met deze thans al voorziene overschrijdingen geen rekening kan zijn gehouden, zodat het MER niet voor deze uitwerking als beoordeling kan geschieden, zodat niet aan art. 7:16 van de Wet milieubeheer is voldaan.
Reactie	Zie kernpunt K6.01 ten aanzien van trillingen.
9.06	Doordat in het OTB de waarschijnlijk belangrijkste gevolgen niet volledig in kaart zijn gebracht, is het MER nu al als gebrekkig te beschouwen.
Reactie	Zie beantwoording zienswijzepunt 9.12
9.07	Pas als de bouwmethode duidelijk is, is er nader (deskundigen)onderzoek nodig om vast te stellen of de geluidsoverlast in voldoende mate tot een acceptabel niveau voor omwonenden kan en zal wordt gedempt.
Reactie	Voor geluidshinder tijdens de bouwwerkzaamheden zal nader onderzoek worden uitgevoerd op het moment dat de bouwmethode bekend is. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek kunnen eventueel noodzakelijke maatregelen worden bepaald. De regels in het bouwbesluit gelden ten aanzien van geluidhinder. De gemeente ziet toe op de naleving hiervan en kan eventueel handhaven.
9.08	Indien het Besluit definitieve werking krijgt, zullen er (op zijn minst) waarborgen moeten worden opgenomen dat er daadwerkelijk trillingsarme bouwmethodes zullen worden gehanteerd welke voorwaarden als onderdeel van het OTB zullen moeten worden opgenomen.
Reactie	In het achtergrondrapport 'Trillingen' is omschreven dat er alleen een kans op trillingsschade is als gevolg van (tijdelijke) bouwwerkzaamheden in de aanlegfase. Bij bouwwerkzaamheden met een kans op schade aan omliggende bebouwing wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat tijdig kan worden bijgestuurd om schade te voorkomen.
9.09	In het MER wordt aangegeven dat het kilometer spoor met het hoogste groepsrisico ter hoogte van de Oosterdokstraat komt te liggen. Dit is op een steenworp afstand van De Ruyterkade. Hierdoor zal het risico voor Indiener dus aanzienlijk toenemen.
Reactie	Er is inderdaad een toename berekend van het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen maar deze toename is verantwoord. Bovendien is over de toename van het risico advies ingewonnen bij de brandweer. Uit de risicoverantwoording en het advies van de brandweer blijkt dat situatie ook na uitvoering van het project acceptabel is.
9.10	In het OTB ontbreken alle concrete maatregelen die moeten leiden tot voorkoming van de incidenten, in tegenstelling tot het beheersbaar maken van incidenten zodra deze zich hebben voorgedaan.
Reactie	In het rapport 'Verantwoording Groepsrisico' is een beschrijving opgenomen van de maatregelen die al getroffen zijn of nog worden getroffen in het kader van dit besluit om een ongeval te voorkomen. PHS Amsterdam Centraal reduceert het aantal wissels aan de oostzijde van het station. Dit verkleint de kans op aanrijdingen en ontsporingen. Daarnaast is het spoor voorzien van ATB Vv. Dit is een trein-beïnvloedingssysteem dat ervoor zorgt dat treinen worden stilgezet als ze door een rood sein dreigen te rijden. Ook is het spoor voorzien van signaleringssystemen die een defect aan een trein kunnen opsporen zodat de trein tijdig kan worden stilgezet. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de samenstelling van treinen om bij een ongeval kettingreacties te voorkomen. Tenslotte worden er hoge eisen gesteld aan de ketelwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren om te voorkomen dat deze lek raken mocht er toch een incident plaatsvinden.

Zienswijze	
9.11	De GES geeft duidelijk weer dat behoorlijke negatieve effecten aan dit Besluit kleven, zonder dat in het OTB voorzieningen ter opheffing hiervan zijn opgenomen.
Reactie	De uitkomsten in de GES zijn gebaseerd op de onderzoeken naar geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Indien uit die onderzoeken blijkt dat er maatregelen noodzakelijk zijn, worden deze in (O)TB opgenomen. Uit de onderzoeken blijkt echter dat hier bij dit project geen sprake van is.
9.12 en 9.13	De indiener stuitte op diverse onvolledigheden waardoor het plan niet volledig te beoordelen is: zo ontbreekt het definitieve beoordelingskader, ontbreekt een overzicht van maatregelen ter voorkoming en beperking van de schade en ontbreekt een deugdelijke afweging van de belangen van de belanghebbenden. Dit druist in tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zo wordt onder andere het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel geschonden.
Reactie	Het OTB is met alle zorgvuldigheid opgesteld. Ten behoeve van de onderbouwing van de keuze voor varianten en optimalisatie van de voorkeursvariant zijn diverse ontwerp- en effectstudies uitgevoerd. In het OTB en het MER zijn de gemaakte keuzes onderbouwd aan de hand van de uitkomsten van deze studies. Deze studies zijn uitgewerkt en toegelicht in de diverse bijlage rapporten en daarin zijn de beoordelingskaders voor de aspecten zoals geluid, trillingen en externe veiligheid toegelicht. De samenvatting van de verschillende studies is opgenomen in het beoordelingskader / de effectscoretabel van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft het MER getoetst en een toetsingsadvies uitgebracht. Naar aanleiding van dit toetsingsadvies zijn twee aanvullingen op het MER opgesteld waarin de tekortkomingen zijn aangevuld. Deze aanvullende informatie is betrokken bij de besluitvorming over het tracébesluit.
9.14	In het OTB wordt niet voldaan aan art. 7.20a Wm: Er zijn mitigerende maatregelen betrokken in het MER-beoordeling die ontbreken in het besluit.
Reactie	In de zienswijze is niet concreet gemaakt welke maatregelen bedoeld worden. Het is daarom niet mogelijk om op deze zienswijze te reageren.
9.15	Het OTB stelt dat de individuele normen niet worden overschreden, maar deze zekerheid is niet onderbouwd en aannemelijk is dat gelet op de vele variabelen, een overschrijding onvermijdelijk is mede in verband met de onvolledige beschouwingen in het OTB. Er wordt weinig tot geen rekening gehouden met de combinatie van al deze negatieve factoren.
Reactie	Het MER, OTB en de achtergrondrapporten onderbouwen dat wettelijke normen en normen uit vastgesteld beleid niet worden overschreden voor verschillende aspecten zoals, geluid, lucht, externe veiligheid, trillingen en natuur. In het MER zijn deze aspecten in samenhang beschouwd. Het MER bevat een samenvattende score-tabel waarin alle aspecten naast elkaar zijn gezet in kwalitatieve scores. Dit geeft een totaalbeeld van de effecten van het project.
9.16	Indiener stelt dat correcte aanvullingen van de OTB en het MER door nader (deskundigen) onderzoek absoluut noodzakelijk is in verband met mogelijke verlichtingen van de negatieve effecten dan wel in het OTB verplicht op te nemen waarborgen voor de belanghebbende.
Reactie	Er is een aanvulling op het MER opgesteld op advies van de commissie m.e.r. Hierin is de informatie op een aantal punten aangevuld. Zie ook beantwoording van zienswijze 9.01 en 9.12. Daarbij zijn de zienswijzen en de bestuurlijke reactie betrokken. Deze aanvulling heeft niet geleid tot aanvullende maatregelen in de omgeving van inspreker.

Zienswijze	
10.01	Indiener vreest dat de plannen ernstige schade berokken aan hem en zijn omgeving. Zo zal er grote geluidsoverlast optreden. Ook neemt de kans op trillingsschade toe. Het aantal panden waarbij kans is op trillingsschade als gevolg van bouwwerkzaamheden verdubbelt. De Ruyterkade is het gebied waar de gebouwen de meeste kans hebben op trillingsschade. Ook wordt de externe veiligheid van ons in gevaar gebracht.
Reactie	<p>Niet duidelijk is op welke panden aan de Ruyterkade deze zienswijze betrekking heeft. Over het algemeen kan gesteld worden dat op de locaties waar een kans op trillingsschade als gevolg van bouwwerkzaamheden is, na detaillering van de bouwwerkzaamheden wordt getoetst of er nog steeds een kans op schade is, met een gedetailleerder rekenmodel (als er meer informatie beschikbaar is). Indien schade nog steeds niet is uit te sluiten, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropname van de panden in combinatie met monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat de werkzaamheden tijdig kunnen worden stilgelegd. Met deze voorzorgsmaatregelen wordt schade aan omliggende panden voorkomen. Dit wordt in het contract met de aannemer vastgelegd.</p> <p>Zie verder voor beantwoording van het punt over schade voor de omgeving beantwoording van K1.01. Voor wat betreft geluid; de 4 stalen bruggen over de Oostertoegang worden vervangen door aanzienlijk stillere exemplaren zie verder voor geluid zie K4.03, voor trillingen zie K6.03, voor trillingsschade als gevolg van de bouw zie K6.04 en voor externe veiligheid zie K7.01.</p>
10.02	In het ontwerp besluit wordt met voorzienbare schade niet tot nauwelijks rekening gehouden.
Reactie	Zie kernpunt K1.01 ten aanzien van voorzienbare schade.
11.01 11.02 11.03	Indiener, een hotelbedrijf, verwacht dat er grote geluidsoverlast zal optreden hetgeen voor gasten van een hotel niet acceptabel is. Tevens wordt verwacht dat de kans op trillingsschade toeneemt. Deze hinder zal het hotelbedrijf direct en ernstig treffen. In het MER wordt bevestigd dat het plaatsgebonden risico significant toeneemt ook dit is onaanvaardbaar ook voor onze medewerkers en hotelgasten.
Reactie	<p>Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder.</p> <p>Wat betreft de trillingsschade: er is in het achtergrondrapport Trillingen omschreven dat er alleen een kans op trillingsschade is als gevolg van (tijdelijke) bouwwerkzaamheden in de aanlegfase, niet als gevolg van treinverkeer. Bij bouwwerkzaamheden met een kans op schade aan omliggende bebouwing wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropnames en monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat tijdig kan worden bijgestuurd om schade te voorkomen.</p> <p>Voor geluidshinder tijdens de bouwwerkzaamheden zal nader onderzoek worden uitgevoerd op het moment dat de bouwmethode bekend is. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek kunnen eventueel noodzakelijke maatregelen worden bepaald. De regels in het bouwbesluit gelden ten aanzien van geluidhinder. De gemeente ziet toe op de naleving hiervan en kan eventueel handhaven.</p> <p>Voor wat betreft geluidhinder na de bouwwerkzaamheden kan gemeld worden dat de vier stalen bruggen over de Oostertoegang vervangen zullen worden door aanzienlijk stillere exemplaren. Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor brengt risico's met zich mee. Hoewel het project PHS Amsterdam Centraal niet zal leiden tot een toename van het vervoer van deze stoffen zorgt de toename van de snelheid van de goederentreinen door het station wel voor een toename van het berekende risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. De contour voor het plaatsgebonden risico blijft evenwel binnen de spoorbundel liggen. Hierdoor ontstaat er geen beperkingen voor het gebruik van de ruimte naast het spoor. De snelheidsverhoging heeft zodoende geen gevolgen voor het gebruik van uw hotel. Zie kernpunt K7.01 ten aanzien van externe veiligheid.</p>
11.04	In het ontwerp besluit wordt met voorzienbare schade niet tot nauwelijks rekening gehouden.
Reactie	Zie kernpunt K1.01 ten aanzien van voorzienbare schade.
12.01	In het ontwerp besluit wordt met voorzienbare schade niet tot nauwelijks rekening gehouden.
Reactie	Zie kernpunt K1.01 ten aanzien van voorzienbare schade.

Zienswijze	
12.02	Indiener vreest dat er grote geluidsoverlast zal optreden. Ook neemt de kans op trillings schade toe. De Ruyterkade is het gebied waar de gebouwen de meeste kans hebben op trillings schade. Ook wordt de externe veiligheid van ons in gevaar gebracht
Reactie	<p>Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van trillings schade.</p> <p>Zie kernpunt K1.02 ten aanzien van geluidsoverlast.</p> <p>Zie kernpunt K7.01 ten aanzien van externe veiligheid.</p> <p>Op de locaties waar een kans op trillings schade als gevolg van bouwwerkzaamheden is, wordt na detaillering van de bouwwerkzaamheden getoetst of er nog steeds een kans op schade is, met een gedetailleerder rekenmodel (als er meer informatie beschikbaar is). Indien schade nog steeds niet is uit te sluiten, dan wordt een trillingsarme bouwmethode gekozen, of een combinatie van een bouwkundige vooropname van de panden in combinatie met monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat de werkzaamheden tijdig kunnen worden stilgelegd. Met deze voorzorgsmaatregelen wordt schade aan omliggende panden voorkomen. Dit wordt in het contract met de aannemer vastgelegd. Vier bruggen over de Oostertoeegang worden vanwege dit project vervangen door stillere bruggen dan de huidige bruggen. Naar verwachting zal dit juist leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast in de omgeving van uw pand.</p> <p>Door het verhogen van de snelheid van de snelheid neemt het berekende risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen toe. De plaatsgebonden risicocontour blijft hierbij binnen de spoorbundel liggen zodat dit geen gevolgen heeft voor het gebruik van panden in de (directe) omgeving van het spoor. Wel neemt het groepsrisico toe. Over de toename van het groepsrisico is advies gevraagd aan de brandweer Amsterdam. Volgende brandweer is de toename van het groepsrisico acceptabel omdat er voldoende maatregelen zijn om de gevolgen van een ongeval te beperken.</p>
13.01 13.02	De overlast wordt vergroot doordat de goederentreinen van het huidige Zuidelijke spoor worden verplaatst naar het Noordelijke spoor, waardoor de geluidsoverlast veel dichterbij de vele honderden woningen langs de Piet Heinkade. De goederentreinen rijden 25 tot 30 meter dichterbij de woningen. De gezonde slaap van duizenden bewoners aan de Piet Heinkade, structureel en langdurig wordt verstoord. Langdurige blootstelling aan storend geluid leidt tot een vermindering van de kwaliteit van leven.
Reactie	<p>Zie kernpunt K9.02 ten aanzien van goederentreinen.</p> <p>Zie kernpunt K4.07 ten aanzien van geluidshinder.</p>
13.03	In het MER op pagina 44 wordt genoemd dat van alle treinen zogenoemde 'snelheidsprofielen' zijn bepaald. In figuur 5.1 van pagina 44 zijn de snelheden van goederentreinen, intercity's en sprinters in de voorkeursvariant 9/PHS inzichtelijk gemaakt. Op het traject Piet Heinkade zijn de maximale snelheden opgehoogd van 40 km/uur tot meer dan 70 km/uur. Uit de stukken van ProRail blijkt het te gaan om een ophoging van 40 km/uur naar 80 km/uur.
Reactie	Zie kernpunt K9.03 ten aanzien van snelheden.
13.04	Indiener heeft mede bezwaar tegen PHS vanwege de schadelijke trillingen als gevolg van de aanleg van de PHS. Het gaat daarbij ook met name om schade aan de panden tegenover de beoogde Fly-over Dijkgracht, waaronder gebouw Costa Rica/Ramses Shaffy Huis.
Reactie	Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van schade door trillingen.
13.05	Evenals bij de toename van de geluidshinder worden maatregelen ten onrechte ook hier bij trillingshinder niet nodig gevonden. Zowel geluidshinder als trillingshinder wordt met name ervaren bij goederentreinen. Anders dan reizigerstreinen rijden die bovendien vaak 's nachts. En wat betekent het remmen en optrekken van goederentreinen op het wachtspoor voor de hinder?
Reactie	<p>Zie kernpunt K9.01 ten aanzien van het wachtspoor.</p> <p>Zie kernpunt K4.05 ten aanzien van geluidshinder.</p>
13.06	Indiener geeft aan dat alle typen treinen een uitstoot van fijnstof met zich mee brengen als gevolg van slijtageprocessen. Dit zorgt voor hogere concentraties van deze stoffen langs het spoor, maar ook verder van het spoor kan deze uitstoot als achtergrondbijdrage effect hebben op de luchtkwaliteit.
Reactie	Zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.

Zienswijze	
13.07	De sporen op de Fly-Over komen op ongeveer NAP + 12 meter de liggen, dat is ongeveer 6 meter boven het maaiveld op het (nu al verhoogde) emplacement. Het totale fly-over is 165 meter lang. Ondergetekende tekent bezwaar aan tegen een bouwwerk van 12 meter boven NAP, recht tegen over gebouw Costa Rica aan de Piet Heinkade.
Reactie	De vrije kruising op de Dijkgracht is in de aanvulling op het MER gevisualiseerd vanuit verschillende standpunten, op basis daarvan is meer inzicht geven in de visuele effecten en de impact van de vrije kruising op de omgeving.
13.08	In het MER wordt door het Ministerie een vergelijking gemaakt tussen twee drukke situaties, de fictieve 'referentiesituatie van 2030' en de nieuwe plannen van het PHS. Deze beide toekomstige situaties worden met elkaar vergeleken. De MER laat de vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige PHS op het traject voornamelijk achterwege. Het zal niet verbazen dat bij een vergelijking tussen twee drukke modellen, de rekenkundige theoretische toenames gering zullen zijn.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
13.09	Het MER rapport kent met 203 pagina's een uitvoerig beschrijving, en toch mist in die 203 pagina's ten onrechte de meest essentiële informatie voor de omwonenden van de Piet Heinkade, in het stedelijke studiegebied van het PHS-traject. Belangrijk gemis is het ontbreken van fysieke maatregelen en aanpassingen aan het spoor om de verwachte toenames van slaapgestoorden, geluid gehinderden, geluidshinder en trillingen te voorkomen. Indiener heeft ernstige bezwaren tegen het achterwege laten van fysieke aanpassingen aan het spoor zoals geluidsschermen, diffractors of maatregelen om trillingen te voorkomen.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder. Zie kernpunt K6.03 ten aanzien van trillingen.
14.01 14.02	Indiener is van mening dat de overlast wordt vergroot doordat de goederentreinen van het huidige Zuidelijke spoor worden verplaatst naar het Noordelijke spoor, waardoor de geluidsoverlast veel dichterbij de vele honderden woningen langs de Piet Heinkade. De goederentreinen rijden 25 tot 30 meter dichterbij de woningen. In de huidige situatie van de goederentreinen, dus over de Zuidelijke sporen, leveren deze zwaarbeladen treinen al veel overlast op, met name tijdens de piekmomenten en met name in de nachtelijke uren, waardoor de gezonde slaap van duizenden bewoners aan de Piet Heinkade, structureel en langdurig wordt verstoord. Geluid en lawaai kunnen bij structurele hinder een slaapverstoring veroorzaken. Langdurige blootstelling aan storend geluid leidt tot een vermindering van de kwaliteit van leven doordat het moeilijk is uit te rusten en te ontspannen.
Reactie	Zie kernpunt K4.07 ten aanzien van geluidhinder.
14.03	Het MER concludeert op pagina 55: Toename aantal gehinderden t.o.v. referentie situatie: 20,5%. Wanneer we de huidige situatie vergelijken met voorkeursvariant PHS dan is de stijging 180%.
Reactie	De toename van het aantal gehinderden ten opzichte van de huidige situatie is niet alleen het gevolg van het project maar komt ook door autonome ontwikkelingen zoals een groot aantal bouwplannen dat in de omgeving van het spoor wordt uitgevoerd. Met deze bouwplannen is in zowel de referentiesituatie als de projectsituatie rekening gehouden. Bij het bepalen van het aantal geluidgehinderden is geen rekening gehouden met de specifieke geluidwering van de gevels van de woningen in de nabijheid van het spoor. Ook is geen rekening gehouden met geluidwerende maatregelen die voor de nieuwbouwplannen getroffen worden voor zover die nog niet bekend zijn. Zie verder kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
14.04	Ondergetekende heeft bezwaar tegen PHS vanwege het grote aantal te verwachten gehinderden. MER/pagina 64: Uit de overzichtskaart figuur 7.1 blijkt dat het overgrote deel van het totaal aantal (ernstig) gehinderden zich bevindt over de gehele lengte van de Piet Heinkade. Het gehele gebied van de Piet Heinkade is rood gekleurd. Rood staat voor 'Sterk negatief effect'.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 en K3.02 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.

Zienswijze	
14.05	Indiener geeft aan dat het MER concludeert op pagina 56: Toename aantal slaapverstoorden t.o.v. referentie situatie: 35,4%. Wanneer we de huidige situatie vergelijken met PHS is de toename van het totaal aantal slaapverstoorden gestegen van 149 naar 559, dit is een stijging met + 275 %.
Reactie	<p>De toename van het berekende aantal slaapverstoorden ten opzichte van de huidige situatie is niet alleen het gevolg van het project maar komt ook door autonome ontwikkelingen zoals een groot aantal bouwplannen dat in de omgeving van het spoor wordt uitgevoerd. Met deze bouwplannen is in zowel de referentiesituatie als de projectsituatie rekening gehouden. Bij het bepalen van het aantal slaapverstoorden is geen rekening gehouden met geluidmaatregelen die vanwege de nieuwbouwplannen mogelijk getroffen maar nog niet bekend zijn en ook niet met de specifieke geluidwering van de gevels van de woningen in de nabijheid van het spoor.</p> <p>Zie verder kernpunt K3.01 en K3.02 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling en K4.07 ten aanzien van geluidhinder.</p>
14.06	Verdubbeling van aantal treinen, zowel de personentreinen als de goederentreinen, hogere snelheden, langere treinen, goederentreinen dichter bij de woningen, dit alles leidt tot toenemende geluidsoverlast.
Reactie	<p>Onderdeel van het project PHS Amsterdam Centraal is de vergroting van de aantallen, intensiteiten en snelheden van de reizigerstreinen. De toename van de aantallen goederentreinen is geen onderdeel van het project en een autonome ontwikkeling. Wel zullen als gevolg van het project het spoorgebruik en de snelheden van de goederentreinen wijzigen.</p> <p>In het MER en de achtergrondrapporten (waaronder geluid) zijn de effecten van de wijzigingen als gevolg van het project doorgerekend. De effecten zijn in verschillende achtergrondrapporten en in het MER gepresenteerd.</p> <p>Zie voor de systematiek met betrekking tot de geluidproductieplafonds K4.02 en K4.03.</p>
14.07	Uit het MER rapportage van maart 2020 blijkt dat het aantal slaapgestoorden met 32% toeneemt in vergelijking met het fictieve 'referentieniveau 2030'. Vergelijken we de toekomstige situatie van het Programma Hoogfrequent Spoor met de huidige situatie, dan is de toename van aantal slaapgestoorden met 275% gestegen. Indiener heeft mede bezwaar tegen PHS vanwege de grote toename van het aantal slaapverstoorden als gevolg van de vier keer hogere geluidbelasting op de gevels van de woningen Piet Heinkade.
Reactie	<p>De toename van het berekende aantal slaapverstoorden ten opzichte van de huidige situatie is niet alleen het gevolg van het project maar komt ook door autonome ontwikkelingen zoals een groot aantal bouwplannen dat in de omgeving van het spoor wordt uitgevoerd. Met deze bouwplannen is in zowel de referentiesituatie als de projectsituatie rekening gehouden. Bij het bepalen van het aantal slaapverstoorden is geen rekening gehouden met de specifieke geluidwering van de gevels van de woningen in de nabijheid van het spoor. Ook is geen rekening gehouden met geluidwerende maatregelen die ten behoeve van de nieuwbouwplannen worden getroffen maar die nu nog niet bekend zijn. Zie verder kernpunt K3.01 en K3.02 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling en K4.07 ten aanzien van geluidhinder.</p> <p>Voor PHS Amsterdam Centraal is getoetst aan de geluidproductieplafonds die zijn vastgelegd op de referentiepunten. De toename van de geluidbelasting op uw woning is niet berekend omdat er in de omgeving van uw woning geen geluidproductieplafonds worden overschreden als gevolg van het project. Dat de geluidbelasting op uw woning met een factor vier toeneemt is niet aangetoond. Zie verder kernpunt K4.07 ten aanzien van geluidhinder.</p>
14.08	Uit het MER (pagina 167, figuur 4-4) blijkt dat met name bewoners van de Piet Heinkade last hebben van schade bij aanleg. Het betreft in totaal 112 panden met mogelijke schade bij trillingen in de aanlegfase. Het lijkt ook met name te gaan om schade aan de panden tegenover de beoogde Fly-over Dijkgracht, waaronder gebouw Costa Rica/Ramses Shaffy Huis. Indiener heeft mede bezwaar tegen PHS vanwege de schadelijke trillingen als gevolg van de aanleg van de PHS.
	Zie kernpunt K6.01 ten aanzien van trillingen.

Zienswijze	
14.09	Overschrijdingen van de Bts (pagina 166 in het MER). Met name bij de fly-over Dijkgracht is een sterk negatief effect bij variant 9 zichtbaar. Aantal overschrijdingen van de Bts is 248 in variant 9. Er is mede bezwaar tegen overschrijdingen van de Bts als gevolg van PHS.
Reactie	Variant 9 is verder uitgewerkt tot de voorkeursvariant. Uit het onderzoek volgt dat er voor de voorkeursvariant geen overschrijdingen zijn van het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan uw bezwaar. Op uw adres wordt overigens voldaan aan de streef- en grenswaarden uit de Bts.
14.10	Alle typen treinen brengen uitstoot van fijnstof met zich mee als gevolg van slijtageprocessen. Dit zorgt voor hogere concentraties van deze stoffen langs het spoor, maar ook verder van het spoor kan deze uitstoot als achtergrondbijdrage effect hebben op de luchtkwaliteit.
Reactie	Zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.
14.11	Indiener heeft bezwaar tegen PHS vanwege de extra hoeveelheden schadelijke fijnstof als gevolg van de doorvoering en aanleg van de PHS. De goederentreinen gaan 25 meter dichters langs de woningen Piet Heinkade rijden (in het PHS op het Noordelijke spoor in plaats van op de Zuidelijke sporen). De goederentreinen worden langer en de goederentreinen rijden twee keer zo snel. Stuk voor stuk factoren die zorgen dat de luchtkwaliteit nabij de woningen Piet Heinkade de facto negatief wordt beïnvloed.
Reactie	Zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.
14.12	Op pagina 175 / MER wordt gemeld bij 'leemten in kennis': "De toekomstige achtergrondconcentratie van de lucht die door het RIVM wordt bepaald, is gebaseerd op modelberekeningen." Hierin zitten onzekerheden. Ook inzake het onderwerp 'lucht en verontreinigingen in de lucht' hebben we op grond van de onzekerheden rond de modelberekeningen lucht en fijnstof, ernstige bezwaren tegen de voorgestelde uitbreidingen van de aantallen treinen in OTB en MER.
Reactie	Het bepalen van de concentraties in de lucht is zorgvuldig gebeurd en volgens een wettelijk vastgestelde methode. Omdat het om een verwachting gaat voor een toekomstige situatie zijn onzekerheden niet uit te sluiten. Er is echter geen aanleiding om vanwege deze onzekerheden te twijfelen aan de conclusies van het luchtkwaliteitsrapport.
14.13	In het MER op pagina 44 wordt genoemd dat van alle treinen zogenoemde 'snelheidsprofielen' zijn bepaald. In figuur 5.1 van pagina 44 zijn de snelheden van goederentreinen, intercity's en sprinters in de voorkeursvariant 9/PHS inzichtelijk gemaakt. Op het traject Piet Heinkade zijn de maximale snelheden opgehoogd van 40 km/uur tot meer dan 70 km/uur. Uit de stukken van ProRail blijkt het te gaan om een ophoging van 40 km/uur naar 80 km/uur.
Reactie	Zie kernpunt K9.03 ten aanzien van snelheden.
14.14	De MER vergelijkt twee al drukke situaties met elkaar. Een theoretische situatie in 2030 en de PHS van 2030. Vervolgens wordt in het MER de toename van het aantal (ernstig) gehinderden vergeleken t.o.v. de referentie-situatie. Het zal dan niemand verbazen dat bij een dergelijke vergelijking van twee drukke situaties de toename van het aantal (ernstig) geluidsgestoorden mee zal vallen. In een voor MER/Ministerie gunstiger uitkomst, dan wanneer huidige situatie was vergeleken met PHS.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 en K3.02 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
14.15	In het MER wordt geconcludeerd op pagina 55: Toename aantal gehinderden t.o.v. referentie situatie: 20,5%. Hierbij vergelijkt het MER het getal 3790 met 4567. Deze vergelijking geeft voor het Ministerie een veel gunstiger beeld. In deze vergelijking is er immers volgens het Ministerie maar een zeer beperkte stijging van 20,5%. In werkelijkheid is de situatie dramatisch veel slechter. Wat het Ministerie in het MER had moeten vergelijken is huidige situatie met PHS/Voorkeursvariant.
Reactie	Zie mijn reactie op punt 14.05. Zie verder kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.

Zienswijze	
14.16	Indiener vraagt zich af of de waarden van de GPP's door het Ministerie zo ruim zijn bemeten dat een overschrijding eigenlijk nooit kan voorkomen, hoeveel extra treinen er door de NS ook worden ingezet? Hoe kan het Ministerie dergelijke vergaande conclusies presenteren, zonder ook maar een enkele aanvullende meting te doen?
Reactie	Zie kernpunt K4.02 ten aanzien van geluidhinder.
14.17	Door het negeren van de spoorbrug (Kattenburgerstraat) en de bijbehorende klachten en problematiek in het OTB en het MER, en tegelijkertijd juist deze betreffende sporen in hoge mate zwaarder te belasten, zonder te onderkennen dat daar wel degelijk ernstige overlast door zal ontstaan, wordt een onjuist beeld geschetst. Het OTB kan zo niet worden vastgesteld in een definitief tracébesluit. Betreffende spoorbrug dient te worden vervangen, dan wel dienen er andere geluidbeperkende maatregelen te worden genomen. Indiener is van mening dat zonder vergaande maatregelen ter voorkoming van geluidoverlast als gevolg van de staat van de brug, in samenhang met de maatregelen die zijn beschreven in het OTB waardoor de brug nog zwaarder wordt belast, u onrechtmatig handelt jegens de bewoners van dit deel van de Piet Heinkade.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder. Binnen het project PHS Amsterdam Centraal neemt de geluidbelasting niet toe ten opzichte van de geluidbelasting die is toegestaan bij volledig opgevoeld geluidproductieplafond. Er is zodoende ook geen aanleiding voor een nader maatregelen onderzoek. Deze situatie geldt voor het hele projectgebied, inclusief de omgeving van de Piet Heinkade.
15.01	Het Eilandenoverleg heeft echter ernstige bezwaren tegen het volkomen achterwege blijven van maatregelen tegen de toename van de geluidshinder als gevolg van 40 % meer treinen, snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/uur en meer goederentreinen.
Reactie	De geluidbelasting op geluidgevoelige objecten neemt niet toe ten opzichte van wat op dit moment op grond van de vastgestelde geluidproductieplafonds al is toegestaan. Er is daarom geen aanleiding om geluidmaatregelen te treffen
15.02	Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet in de grote spoorboog tussen Oostenburg en de Cruquiuskade.
Reactie	Zie kernpunt K5.01 ten aanzien van booggeluid.
15.03	De toename van de hinder wordt in het MER niet beschreven ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de referentiesituatie. Daarin worden zogenaamde autonome ontwikkelingen meegenomen die ook zonder PHS zouden plaatsvinden. Dat betekent dat de toename van de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk groter is dan voorgespiegeld in de samenvatting van het MER.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
15.04	Indieners vinden dat dit voor elke boog apart bekeken moet worden, die informatie moet op tafel komen voordat een besluit wordt genomen. En ook vinden zij dat het niet voldoende is om alleen te kijken naar de toename. Het booggeluid is nu al onaanvaardbaar.
Reactie	Op locaties waar meerdere bogen en wissels zijn, wordt booggeluid vaak als hinderlijk ervaren, mede door het karakteristieke geluid. In de brief van de Staatssecretaris 'Actuele ontwikkelingen aanpak geluidhinder spoor' die op 28 november 2016 naar de Tweede kamer is gestuurd wordt een onderzoek aan naar het stellen van wettelijke normen ten aanzien van booggeluid aangekondigd. Op dit moment valt het booggeluid niet binnen een specifiek wettelijk beoordelingskader. Toch is er voor PHS Amsterdam Centraal bij het MER onderzoek gedaan naar booggeluid. Hierbij is iedere boog en ieder wissel bekeken. Naar aanleiding van het onderzoek worden voor PHS Amsterdam Centraal maatregelen getroffen op die plaatsen waar als gevolg van het project een substantiële toename van booggeluid ontstaat ten opzichte van de referentiesituatie.

Zienswijze	
15.05	Het MER concludeert op blz. 60 zowel dat het aantal ernstig geluidgehinderden en slaap-verstoorden en toeneemt als gevolg van het project en dat geluidmaatregelen niet nodig zijn. Dat is voor ons een onaanvaardbare tegenstelling. Als de hinder zo sterk toeneemt, dan verwachten wij dat ook maatregelen ter bescherming van de bewoners worden genomen.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
15.06	Het PHS zou aangegrepen moeten worden als een kans om op een relatief goedkope manier verbeteringen aan te brengen voor de leefomgevingskwaliteit. Door het aanbrengen van geluidsschermen te combineren met de overige werkzaamheden kunnen kosten bespaard worden.
Reactie	Voor de woningen die aangemerkt kunnen worden als saneringswoning worden maatregelen onderzocht in het kader van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPg). Op het moment dat duidelijk is of en welke maatregelen vanuit het MJPg zijn voorzien, zal worden bekeken of deze ook gelijktijdig met het project PHS Amsterdam Centraal kunnen worden uitgevoerd. Zie ook kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
15.07	Indiener vraagt wat het remmen en optrekken van goederentreinen op het wachtpoor betekent voor de hinder?
Reactie	Zie kernpunt K9.01 ten aanzien van het wachtpoor.
15.08	Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet Geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.
Reactie	Zie kernpunt K4.04 ten aanzien van geluidhinder.
15.09	Door fouten in het verleden is een aantal woningen op Kattenburg en in de Czaar Peterbuurt ten onrechte niet op de A-lijst terechtgekomen; Czaar Peterstraat 177-205, Dijkgracht 3-5, Cruquiuskade 32-33, Conradstraat 156-170 (eindmelding), Marinierskade 5-44 (eindmelding), Ravenwerf 12-58, Zeeburgerpad 17-27 (waarvan 2 eindmelding).
Reactie	Zie kernpunt K4.01 ten aanzien van de A-lijst.
15.10	Er komt ook woningbouw op het Marineterrein langs de Dijkgracht. Het is kortzichtig om hiermee alleen rekening te houden in het MER als er een bestemmingsplan voor is vastgesteld.
Reactie	Zie kernpunt K3.05 ten aanzien van het Marineterrein.
15.11	De ijzeren viaducten Kattenburgerstraat, Czaar Peterstraat, Borneolaan, Cruquiuskade en Zeeburgerpad zorgen voor extra geluidsoverlast. Ook die neemt toe als gevolg van meer treinen, meer goederentreinen en hogere snelheid.
Reactie	Voor dit project is getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds. Hierin is het extra geluid van de stalen bruggen verdisconteerd. Vanwege het project wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Het is daardoor vanuit het project PHS Amsterdam Centraal niet mogelijk om op grond van de Wet milieubeheer doelmatige maatregelen te treffen om de geluidsbelasting op de viaducten terug te brengen.
15.12	Het MER en het tracébesluit geven niet aan of en hoe het nieuwe fietspad Dijkgracht-Oost tijdens de bouwwerkzaamheden kan blijven functioneren
Reactie	Zie kernpunt K10.01 ten aanzien van het fietspad.

Zienswijze	
15.13	De doorrijhoogte van de bruggen Oostertoegang moet worden verhoogd naar 4.0 meter. Al het hogere vrachtverkeer van/naar de Piet Heinkade in beide richtingen moet anders door de Kattenburgerstraat blijven rijden.
Reactie	Er wordt aan de hoogteligging van het spoor geen wijziging doorgevoerd en dit leidt niet tot een verhoging van de doorrijhoogte. Binnen het ontwerp van de nieuwe bruggen ontstaat wel ruimte waarmee de doorrijhoogte van de oostelijke onderdoorgang ruimer wordt. Hierover vindt ook overleg plaats met de gemeente Amsterdam. De voorgestelde 4.0 meter wordt echter niet gehaald.
15.14	Tenslotte maken wij bezwaar tegen artikel 13 van het tracébesluit, waarin het mogelijk wordt gemaakt om maximaal één meter omhoog en twee meter naar weerszijden af te wijken van het ontwerp. Dat kan makkelijk in een poldersituatie, maar niet in deze stedelijke omgeving.
Reactie	Deze bepaling in een tracébesluit is gebruikelijk. In de uitvoeringsfase kan blijken dat maatregelen binnen deze marges te verschuiven. Niet op alle locaties binnen het plangebied zullen verschuivingen tot de mogelijkheid behoren. Voor zover een verschuiving binnen deze marges noodzakelijk en mogelijk is, geldt daarbij altijd dat er voor de omgeving geen negatieve gevolgen uit mogen voortvloeien (zie het derde lid van artikel 13). Daarmee is een voldoende waarborg gecreëerd dat de belangen van de omgeving betrokken worden bij een geringe verschuiving van de infrastructurele maatregelen.
16.01	Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).
Reactie	Voor beantwoording reactie zie nummer 15.1 t/m 15.14.
17.01	De voorgestelde variant 9 heeft grote gevolgen voor leefbaarheid aan de Piet Heinkade. De geluidsoverlast gaat enorm toenemen, trillingen zijn niet uitgesloten, de luchtkwaliteit is discutabel.
Reactie	De vraag of de toename van het treinverkeer aanvaardbaar is, of dat maatregelen moeten worden getroffen, wordt in het OTB getoetst aan de wettelijke kaders. Volgens deze wettelijke kaders is de toename van geluids- en trillingshinder niet zodanig dat maatregelen getroffen moeten worden. Het blijkt dus in wettelijke zin afdoende om géén maatregelen te treffen. Zie kernpunt K6.07 ten aanzien van trillingen. Zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.
17.02	Indiener geeft aan dat op geen enkele wijze rekening is gehouden met de situatie ter plekke. Het geluidsonderzoek klopt niet, is éénzijdig en ten gunste van ProRail berekend. Het geluidsonderzoek moet volledig worden overgedaan met echte geluidsmeting over een lange periode. Het huidige geluidproductie voldoet nu al niet meer aan de normen. NB: Aan mijn Franse Balkon mag geluidsmeetapparatuur worden gehangen. Uit berekeningen (waarbij rekening is gehouden met het daadwerkelijk spoorgebruik van de diensten – ook de verschuiving van de goederentreinen naar de noordelijke sporen) blijkt dat de geluidbelasting op slechts enkele referentiepunten hoger wordt dan het vastgestelde geluidproductieplafond (GPP). Ter hoogte van de Piet Heinkade waar een dergelijke GPP-overschrijding plaatsvindt, blijkt verder dat op de geluidgevoelige objecten er geen toename optreedt ten opzichte van wat er momenteel is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.06 ten aanzien van geluid.
17.03	Daarnaast zijn goederentreinen veel zwaarder en zullen als er vaker, langer en snellere goederentreinen over het noordelijke gedeelte gaan veel meer bodemeffecten op de woningen langs de Piet Heinkade hebben. Er is bij ons geen onderzoek gedaan en dat zou op z'n minst ook moeten gebeuren. De woningen staan al op een slappe grond.
Reactie	Uit het trillingenonderzoek blijkt dat de trillingsniveaus in de woningen langs de Piet Heinkade (ook de Veembroederhof) voldoen aan de streefwaarde uit de Beleidsregel trillinghinder spoor. Deze Beleidsregel is als toetsingskader voor dit (O)TB gebruikt.

Zienswijze	
17.04	De snelheid van de treinen mag niet verhoogd worden om geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken.
Reactie	Met de verhoging van de snelheid is in het onderzoek voor het aspect geluid rekening gehouden. Tevens is rekening gehouden met het spoor waarover de treinen rijden. De effecten hiervan zijn in hoofdstuk 6 van de achtergrondrapportage 'Geluid' beschreven. Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluid.
17.09 t/m 17.20	Indiener sluit zich aan bij passages van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
18.01	Indiener heeft de plannen niet als bewoner, maar via een bevriend bedrijf ontvangen. Dat is toch op zijn minst vreemd, omdat ik er erg veel mee te maken zal krijgen. Waarom is dat niet gebeurd? Hij woon al sinds 1986 op de De Ruijterkade.
Reactie	Het OTB/MER is ter inzage gelegd en deze ter inzagelegging is bekend gemaakt in de Staatscourant, via landelijke media, lokale media en op de website van ProRail en het ministerie IenW. Het is niet gebruikelijk om omwonenden persoonlijk te informeren. Dat is in dit geval ook niet gedaan. Er zijn in de afgelopen jaren diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd. Vanwege de beperkingen rond COVID-19 is geen informatiebijeenkomsten georganiseerd naar aanleiding van de ter inzage legging van het OTB/MER. Er is kennisgenomen van uw reactie, het is vervelend om te vernemen dat u niet via bovenstaande informatiebronnen op de hoogte bent geraakt van het voornemen en de publicatie van de stukken.
18.02	Indiener vindt het tijdstip van uitbrengen van deze plannen vreemd, in deze tijd van grote coronamalaise, waarin iedereen met zijn/haar aandacht en gedachten elders is dan bij eventuele(ver)bouwplannen van ProRail en de Gem Adam, en waaruit levens-/leefwijzezaken naar voren komen als juist minder i.p.v. van meer, juist langzamer dan sneller in de toekomst. Het zijn volgens mij oude plannen die opeens gauw uit de kast worden gehaald om er snel doorheen te jassen, nu niemand erg oplettend is. Ik heb daar geen goede gevoelens bij.
Reactie	Zie kernpunt K2.01 ten aanzien van het tijdstip van het uitbrengen van de plannen.
18.03	De kans op trillingsschade neemt toe. Het aantal panden waarbij kans is op trillingsschade als gevolg van bouwwerkzaamheden verdubbelt. De Ruyterkade is het gebied waar de gebouwen de meeste kans hebben op trillingsschade.
Reactie	Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van trillingsschade.
18.04	De externe veiligheid van ons wordt in gevaar gebracht. In het MER wordt bevestigd dat het plaatsgebonden risico significant toeneemt, dus de kans dat per jaar een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen
Reactie	Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat de risicocontour voor het plaatsgebonden risico in de toekomstige situatie 0 meter bedraagt. Deze neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Wel neemt als gevolg van het project het groepsrisico toe. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Vanwege de toename van het groepsrisico is een verantwoording groepsrisico opgesteld. Over de verantwoording is advies ingewonnen bij de brandweer. Uit de verantwoording en het advies dat de brandweer heeft uitgebracht blijkt dat het externe veiligheidsrisico ook in de toekomstige situatie aanvaardbaar is.
19.01	Indiener geeft aan dat ook de kans op trillingsschade toeneemt. Het aantal panden waarbij kans is op trillingsschade als gevolg van bouwwerkzaamheden verdubbelt. De Ruyterkade is het gebied waar de gebouwen de meeste kans hebben op trillingsschade.
Reactie	Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van trillingsschade.

Zienswijze	
19.02	Ook wordt de externe veiligheid van ons in gevaar gebracht. In het MER wordt bevestigd dat het plaatsgebonden risico significant toeneemt, dus de kans dat per jaar een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Reactie	Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat de risicocontour voor het plaatsgebonden risico in de toekomstige situatie 0 meter bedraagt. Deze neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Wel neemt als gevolg van het project het groepsrisico toe. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Vanwege de toename van het groepsrisico is een verantwoording groepsrisico opgesteld. Over de verantwoording is advies ingewonnen bij de brandweer. Uit de verantwoording en het advies dat de brandweer heeft uitgebracht blijkt dat het externe veiligheidsrisico ook in de toekomstige situatie aanvaardbaar is.
19.03	In het ontwerp besluit wordt met al deze voorzienbare schade echter niet tot nauwelijks rekening mee gehouden. Er wordt geen enkele overweging gewijd aan deze buitenproportionele schade en hinder.
Reactie	Zie kernpunt K1.01 ten aanzien van voorzienbare schade.
20.01	In het Ontwerptracébesluit lijkt het erop dat in de voorkeursvariant de subvariant met meegebogen wissels is meegenomen, echter zekerheid is er niet: deelkaart 7 op pdf-pagina 28 van het Ontwerptracébesluit toont een vrijwel ongewijzigde ligging van de sporen ter hoogte van gebied het Funen, maar in de legenda staat het gele gebied Spoorzone omschreven als: "Spoorzone inclusief indicatieve aanduiding sporen en wissels". In de tekst van het Ontwerptracébesluit worden de meegebogen wissels niet benoemd.
Reactie	In de verdere uitwerking van variant 9 naar de voorkeursvariant is een optimalisatie in het spoorontwerp doorgevoerd, waardoor de spoorligging ook zonder meegebogen wissels ter plaatse van het Funen nagenoeg ongewijzigd blijft ten opzichte van de huidige situatie. De voorkeursvariant is uitgewerkt in het (O)TB.
20.02	De in het ontwerptracébesluit genoemde kilometreringen zijn niet op kaart aangegeven. Er is daarom niet eenduidig aangegeven waar de wijzigingen van de spoorligging exact worden doorgevoerd.
Reactie	De in het ontwerptracébesluit gehanteerde kilometrering is ook opgenomen in op de detailkaarten die onderdeel uitmaken van het ontwerptracébesluit, en zijn overgenomen in het tracébesluit.
20.03	Omdat de besluittekst van het ontwerptracébesluit enkel wijzigingen en maatregelen benoemt verzoek ik u om een heldere opsomming te geven van de wijzigingen van de ligging van sporen met vermelding van kilometreringen (ook op kaart aangegeven), waarin het dus spoortracé ter hoogte van het Funen niet is opgenomen, zodat ik mag concluderen dat ter hoogte van het Funen niets verandert.
Reactie	De wijzigingen van de ligging van het spoor zijn opgenomen in de detailkaarten bij het ontwerptracébesluit en maken dus onderdeel uit van het ontwerp tracébesluit. Op de detailkaarten is bestaand spoor wat wordt gehandhaafd in grijs aangegeven, nieuw spoor is zwart en op te breken spoor is rood. De situatie ter hoogte van de Funen is weer gegeven op detailkaart 07. Op de detailkaart kunt u zien dat de spoorzone ongewijzigd blijft. Binnen de spoorzone vinden er wel enkele aanpassingen plaats aan de sporen, maar de spoorligging blijft nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

Zienswijze	
20.04	<p>Indiener geeft aan dat ten aanzien van de GPP's in de bijlagen voor ieder referentiepunt een verschilwaarde is vermeld. Nergens is toegelicht wat deze verschilwaarde betekent: een geluidafname ten opzichte van de huidige geluidproductie? Of ten opzichte van het vigerende geluidproductieplafond? Graag zie ik een overzicht van alle referentiepunten langs het onderzochte spoortracé met de vigerende geluidproductieplafondwaarden en de nieuwe geluidproducties, analoog aan de overzichten in de jaarlijks opgestelde nalevingsverslagen.</p>
Reactie	<p>De gepresenteerde verschillen in bijlage XVI van het achtergrondrapport 'Geluid' betreffen de verschilwaarde ten opzichte van het vigerende geluidproductieplafond. Dit is ook aangegeven in de legenda met wel of geen overschrijding GPP.</p> <p>In bijlage 2 van deel 1 van het ontwerp-tracébesluit is een bijlage opgenomen met alle waarden van de GPP's (voor en na) vaststelling van het besluit.</p>
20.05	<p>Indiener stelt dat in het geluidonderzoek ter hoogte van referentiepunt 53024 een geluidsschermbelasting is gemodelleerd dat er niet is. Hierover is in 2018 met de Omgevingstafel gecorrespondeerd. ProRail heeft erkend dat dit geluidsschermbelasting niet in het geluidregister hoort, het zou bij het foutenherstel van het geluidregister zijn verwijderd.</p> <p>Nu het geluidsschermbelasting toch weer deel uitmaakt van het onderzoek in het kader van het Ontwerp-tracébesluit, is de uitkomst ter plaatse van referentiepunt 53024 – een verschilwaarde van -0,3 (zie bijlage XVI van het geluidonderzoek) – onzeker. Zonder geluidsschermbelasting zou de verschilwaarde mogelijk boven 0 kunnen uitkomen, op basis waarvan geluidmaatregelen moeten worden overwogen.</p>
Reactie	<p>Met het foutenherstel is het betreffende scherm uit het geluidregister verwijderd (www.geluidregister-spoor.nl voor het actuele geluidregister), waardoor de vigerende GPP's de situatie weergeven zonder dit scherm. Het scherm is ook niet in de GPP toets betrokken, omdat daarbij alleen wordt gerekend met schermen die zijn opgenomen in het register. Met de toets aan de geluidproductieplafonds is er zodoende geen rekening gehouden met het scherm op die locatie.</p> <p>Voor het MER onderzoek is een omgevingsmodel gemaakt waarin – aanvullend op de registerschermen – afschermbelasting elementen zijn opgenomen. Deze zijn weergegeven in bijlage IX van het achtergrondrapport geluid. Ter plaatse van het Lozingskanaal bevindt zich een rand van het kunstwerk die zich op ongeveer 70 cm. boven bovenkant spoor bevindt. Met de afschermbelasting werking van deze rand is in het MER-onderzoek rekening gehouden (zowel in de referentiesituaties als de varianten).</p>
20.06	<p>In het effectonderzoek is niet ingegaan op de rijsnelheid van treinen, terwijl de Commissie voor de m.e.r. mede inzicht wenste in het effect van rijsnelheden. In het OTB is te lezen dat rijsnelheid op bepaalde tracés verhoogd wordt naar 60 of 80 km/uur, ter hoogte van het Funen wordt de snelheid verhoogd van 60 naar 80 km/uur. Volgens de EU-richtlijn 2015/996 van 19 mei 2015 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingmethoden voor lawaai is de treinsnelheid mede van invloed op het booggeluid. Booggeluid gaat in 2021 onderdeel worden van de verplichte rekenmethode voor de richtlijn omgevingslawaai en mogelijk ook in de verplichte rekenmethode voor de aankomende Omgevingswet. Om die reden wordt verzocht om het effectonderzoek van booggeluid uit te breiden met de component snelheidstoename, zowel bij de toename van optredend booggeluid (aantallen keren) als de toename van het geluidsniveau (piekgeluiden en gemiddelde geluidsniveaus).</p>
Reactie	<p>Het optredende geluidniveau van booggeluid is zeer diffuus en onvoorspelbaar. Het is daarom niet mogelijk om een relatie te leggen tussen de snelheid en het optredende geluidniveau. Voor het onderzoek naar booggeluid is daarom uitgegaan van een bronvermogen van 121 dB(A). Dit uitgangspunt is worstcase. Hiermee is aangesloten bij de geluidonderzoeken die voor Omgevingsvergunningplichtige spoorwegemplacements worden uitgevoerd</p>

Zienswijze	
21.01	Hinder door bouwwerkzaamheden, in het definitieve TB moet worden ingaan op hoe hinder wordt voorkomen/beperkt. Indiener heeft zorgen over de bereikbaarheid van het Oosterdokseiland, en het kantoor.
Reactie	De bouwlogistiek van het project ter hoogte van het nieuwe hoofdkantoor van indiener zal zich, voor zover deze zich in de openbare ruimte begeeft, met name aan de IJ-zijde afspelen. Aan die zijde zullen incidenteel stremmingen plaatsvinden vanwege transport van bruggdelen. Deze transporten zullen in de avond en 's nachts plaatsvinden. Onze verwachting is dat de impact op de bereikbaarheid van uw kantoor minimaal zal zijn. Bij de uitvoering is het streven om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van de bereikbaarheid wordt gewerkt binnen de kaders die worden afgestemd met en goedgekeurd door de gemeente Amsterdam als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte.
21.02	Trillingsschade moet zoveel mogelijk voorkomen en indien niet mogelijk tot een minimum worden beperkt.
Reactie	Zie kernpunt K6.04 ten aanzien van trillingen.
21.03	Uit het MER wordt niet duidelijk of en zo ja op welke wijze het treffen van voorzorgsmaatregelen voor trillingen zijn geborgd. In het definitieve TB moet hier uitdrukkelijk op in worden gegaan.
Reactie	Zie kernpunt K6.03 ten aanzien van trillingen.
21.04	Hinder door bouwwerkzaamheden: in het definitieve TB moet worden ingaan op hoe hinder wordt voorkomen/beperkt. Er zijn zorgen over de bereikbaarheid van het Oosterdokseiland, en het hoofdkantoor van indiener.
Reactie	De bouwlogistiek van het project ter hoogte van het nieuwe hoofdkantoor van indiener zal zich, voor zover deze zich in de openbare ruimte begeeft, met name aan de IJ-zijde afspelen. Aan die zijde zullen incidenteel stremmingen plaatsvinden vanwege transport van bruggdelen. Deze transporten zullen in de avond en 's nachts plaatsvinden. Onze verwachting is dat de impact op de bereikbaarheid van uw kantoor minimaal zal zijn. Overigens wordt ernaar gestreefd om in de uitvoering de hinder zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van de bereikbaarheid wordt gewerkt binnen de kaders die worden afgestemd met en goedgekeurd door de gemeente Amsterdam als wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte.
21.05	Toename geluidsbelasting en EV-risico's mogen geen invloed hebben op het gebruik van het hoofdkantoor. Niet volstaan met de constatering dat er geen overschrijding van normen zijn, maar beperken tot een minimum. Onderbouwing EV-risico's acht inspreker onvoldoende.
Reactie	Zoals in bijlage IV van het onderzoek naar externe veiligheid zichtbaar is maakt de ontwikkeling van het hoofdkantoor deel uit van het onderzoek naar de risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vanwege de verhoging van de maximale snelheid door het station 40 naar 60 km/uur nemen de berekende risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen toe. De uitkomst van de berekeningen is enigszins te nuanceren doordat in de praktijk de snelheidsverhoging gering is. Doordat de snelheid ten westen van het station niet toeneemt en goederentreinen ruimte moeten hebben om op te trekken en af te remmen zal de werkelijke snelheid van goederentreinen door het station rond de 45 km/uur liggen in plaats van de huidige 40 km/uur. Omdat het omslagpunt in risicoberekeningen bij 40 km/uur ligt (er wordt alleen onderscheid gemaakt tussen lage snelheid en hoge snelheid) is het berekende risico gelijk aan een trein die 80 km/uur rijdt. Daarnaast verwijderd PHS Amsterdam Centraal een flink aantal wissels ten oosten van het station. Dit levert een veiligheidswinst op die niet uit de berekeningen blijkt. Uit de berekeningen van de risico's waarbij rekening is gehouden met de wijziging van de snelheid blijkt overigens dat de contour voor het plaatsgebonden risico binnen de spoorbaan blijft. Hierdoor ontstaan er geen beperkingen voor het gebruik van het hoofdkantoor of voor verdere ontwikkelingen op het Oosterdokseiland. Naast het plaatsgebonden risico is ook de toename van het groepsrisico berekend en verantwoord. Over de verantwoording is door de Brandweer geadviseerd. Uit dit advies blijkt dat de risico's ook in de toekomst acceptabel zijn.

Zienswijze	
21.06	Ontwikkeling hoofdkantoor vormt een autonome ontwikkeling. Dit is in het MER meegenomen, maar de indiener wil dit graag uitdrukkelijk bevestigd zien. En graag bevestigd dat bij de beoordeling van de maatregelen het kantoor wordt beschouwd als volledig ontwikkeld.
Reactie	Het bestemmingsplan voor het hoofdkantoor is vastgesteld op 20-12-2017 daarmee is het een bestaande situatie, hiermee is in het OTB en het MER rekening gehouden.
22.01	Indiener geeft aan dat uit de uitgebreid beschreven voorgeschiedenis is af te leiden waar het grootste probleem ligt: de laaggelegen, losliggende, niet geïsoleerde stalen brug in het noordelijke spoorbrugdeel ter plaatse van de Kattenburgerstraat. De daadwerkelijke geluidproductie en daarmee gepaard gaande overlast is nooit onderzocht; dat is ook door ProRail erkend. Als het wel goed is onderzocht (gemeten; niet berekend) dan zijn de resultaten voor ons bewoners goed verborgen gehouden; wij hebben ze nooit gezien.
Reactie	De meest noordelijke sporen liggen, evenals de meest zuidelijke sporen, op een stalen kunstwerk. Deze sporen maken daardoor inderdaad meer geluid dan de middensporen die in een ballastbed liggen. De stalen viaducten zijn met een extra geluidtoeslag opgenomen in het geluidregister. Als gevolg van het project wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Het is zodoende niet noodzakelijk om op grond van de Wet milieubeheer doelmatige maatregelen te treffen om de geluidsbelasting op de viaducten terug te brengen. Ook is er geen aanleiding om deze te vervangen. Zie hiervoor ook K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluid.
22.02	Als gesteld zal door de PHS-maatregelen, zoals beschreven in het OTB, juist het noordelijke spoorbrugdeel substantieel zwaarder belast worden. Dit deel van het spoor ligt vanaf enkele tientallen meters voor de brug lager dan de aanpalende 6 sporen. Dat maakt overigens ook dat de brug niet kan worden geïsoleerd, omdat er dan geen vrachtwagens of bussen meer onder de brug door kunnen. De bedoeling is dat deze sporen naar de nieuwe onderdoorgang leiden, terwijl de hoger liggende sporen richting de nieuwe fly-over gaan. Juist het zwaardere materieel – de goederentreinen – die meer geluid veroorzaken, worden over de stalen brug naar de onderdoorgang geleid; de stillere treinen gaan over de fly-over.
Reactie	De door u aangegeven wijziging van de routing van de treinen is juist. Deze wijzigingen zijn in het MER en de verschillende achtergrondrapporten onderzocht. De conclusie is dat de effecten binnen de normen voor geluid blijven. Op grond hiervan is er geen aanleiding om maatregelen aan de brug te treffen om de geluidbelasting terug te brengen. Onderzoek naar mogelijke maatregelen aan de brug heeft zodoende ook niet plaatsgevonden. Het is daarom ook niet bekend of dit mogelijk is.
22.03	De snelheid van de treinen zal worden verhoogd naar 60 tot 80 km/uur. Ook dit veroorzaakt beduidend meer geluid.
Reactie	Door de verhoging van de snelheid wordt er inderdaad meer geluid veroorzaakt.
22.04	Hoewel wordt onderkend dat het aantal slaapgestoorden langs de Piet Heinkade in het voorkeustracé behoorlijk zal toenemen, wordt de brug die nu al voor zoveel overlast zorgt, volkomen genegeerd. In de huidige situatie zijn er al veel meer slaapgestoorden dan in het MER wordt verondersteld.
Reactie	Voor het bepalen van het aantal slaapgestoorden is gebruik gemaakt van de Regeling geluid milieubeheer. In bijlage 2 van deze regeling zijn tabellen opgenomen met geluidbelastingklassen en het aantal slaapgestoorden per 100 bewoners per geluidbelastingsklasse. Het gaat hier om geluidbelastingen aan de buitenzijde van de woning, op de gevel. De aantallen zijn gemiddelden. Er is daarbij geen rekening gehouden met specifieke omstandigheden zoals isolatie van de gevel tegen geluid of de situering van slaapruijms in de woning ten opzichte van de geluidbron.

Zienswijze	
22.05	Naar mijn stellige oordeel wordt door alle stakeholders gezien dat hier iets niet in orde is, maar wordt de verantwoordelijkheid ter zake bij 'de ander' neergelegd. Uiteindelijk zegt geen van de betrokken partijen budget te hebben om het probleem op te lossen. Daarmee komen de consequenties volledig op het bord van de omwonenden. De gezondheid van die omwonenden is daarbij serieus in het geding.
Reactie	Deze spoorbrug was al aanwezig ten tijde van de bouw van uw woning. Bij nieuwbouw van woningen dient de Wet geluidhinder te worden nageleefd. Op welke wijze dit is gebeurd bij de bouw de woningen aan de Piet Heinkade is ons niet bekend geworden. ProRail heeft zich echter te houden aan de Wet milieubeheer en de hierin vastgelegde kaders en normen ten aanzien van de hoeveelheid geluid die het spoor mag produceren. Deze normen zijn vastgelegd in geluidsproductieplafonds. Uit het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het project PHS Amsterdam Centraal blijkt dat de geluidbelasting op de woningen naast de brug niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van de geldende geluidsproductieplafonds nu reeds is toegestaan. Daarom wordt niet toegekomen aan een afwegingmaatregelen aan de brug te treffen om de geluidbelasting terug te brengen.
22.06	Nu noch in het MER, noch in het OTB enig rekenschap wordt gegeven van dit probleem, ontberen beide documenten een juiste en volledige motivering en belangenafweging. De feiten zijn onvoldoende onderzocht en/of genegeerd, waardoor beide documenten onzorgvuldig zijn voorbereid en/of uitgewerkt. Door op deze wijze het voorkeustracé door te drukken, en daarmee de belangen van de omwonenden te negeren, wordt de goede ruimtelijke ordening niet gediend.
Reactie	Ten aanzien van de geluidbelasting op de woningen is er geen sprake van een belangenafweging omdat de geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die nu reeds is toegestaan op grond van de geldende geluidsproductieplafonds.
22.07	Naar mijn oordeel moet concreet in kaart worden gebracht welk geluid de twee sporen (7 en 8) mogen emitteren, welk geluid daadwerkelijk wordt geëmitteerd, en welk effect dat op de omgeving en de omwonenden heeft. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat het systeem van de wet, ter zake van rekenen en meten, concreet rekening houdt met een situatie als de onderhavige. Ook een theoretisch rechtmatige situatie kan door de specifieke omstandigheden van het geval feitelijk onrechtmatig zijn. Indien geluid zodanig van aard is dat de slaap wordt gestoord, en de geluidbelasting binnen de woning zodanig is dat conversaties worden overstemd, dan is er iets niet in orde en kan er niet achter berekende geluidsproductieplafonds worden verscholen.
Reactie	Allereerst wordt beoordeeld of de projectsituatie ertoe leidt dat de geldende GPP's worden overschreden. Dit is een berekening van de toekomstige situatie. Deze toets leidt ter hoogte van de brug niet tot een overschrijding van de geldende GPP's. Een meting, zoals u vraagt, is pas aan de orde als de projectsituatie tot overschrijding van de GPP's leidt waardoor onderzoek naar maatregelen nodig is. Zie verder het antwoord op uw zienswijze 22.05.
22.08	Door het negeren van de noordelijke spoorbrug en de bijbehorende klachten en problematiek in het OTB en het MER, en tegelijkertijd juist deze sporen (7 en 8) in hoge mate zwaarder te belasten, zonder te onderkennen dat daar wel degelijk ernstige overlast door zal ontstaan, wordt een onjuist beeld geschetst. Het OTB kan zo niet worden vastgesteld in een definitief tracébesluit. De betreffende spoorbrug dient te worden vervangen, dan wel dienen er andere serieuze structurele geluidbeperkende maatregelen te worden genomen.
Reactie	De geluidsnormen worden ter plaatse van de brug niet overschreden. Daarbij is rekening gehouden met het werkelijke spoorgebruik en dus met de akoestische eigenschappen van de brug volgens het geluidregister. Het viaduct is nog niet aan het einde van zijn technische levensduur. Vervanging binnen het project PHS Amsterdam Centraal is daarom op dit moment niet aan de orde.

Zienswijze	
22.09	Het aan het OTB en het MER ten grondslag liggende onderzoek is onjuist en onvolledig. Het Tracébesluit dient aldus niet ongewijzigd te worden vastgesteld. Nader onderzoek, met concrete meet- en ervaringsgegevens ten aanzien van de stalen brug over de Kattenburgerstraat, dient onderdeel uit te maken van het MER en het Tracébesluit.
Reactie	Het geluidsonderzoek is overeenkomstig de Wet milieubeheer zorgvuldig uitgevoerd. Opnieuw uitvoeren van dit onderzoek zal niet leiden tot andere resultaten dan nu voorliggen. Er is daarom geen aanleiding om het geluidonderzoek opnieuw te doen.
23	Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).
Reactie	Voor beantwoording reactie zie nummer 15.1 t/m 15.14.
23.01	Evenals het Eilandenoverleg heb ik ernstige bezwaren tegen het achterwege blijven van maatregelen om de toename van de geluidshinder die er is, als gevolg van 40% meer treinen, de snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/uur en meer goederentreinen, te voorkomen. Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet op de Oostelijke Eilanden.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluid Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluid en kernpunt K5.01 voor booggeluid.
23.02	De toename van geluidshinder, trilling en fijnstof wordt ontkend. En dat vind ik een ernstige zaak.
Reactie	Ten behoeve van het MER en het OTB heeft uitgebreid onderzoek plaats gevonden naar onder andere geluid, trillingen en luchtkwaliteit. Hieruit komt naar voren dat er geen normen worden overschreden. De afweging of er maatregelen moeten worden genomen komt zodoende niet aan de orde.
23.03	De toename van de hinder wordt in het MER niet beschreven ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de referentiesituatie. Daarin worden zogenaamde autonome ontwikkelingen meegenomen die ook zonder PHS zouden plaatsvinden.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
23.04	Het aantal geluidgehinderden is in de referentiesituatie ongeveer tweemaal zo hoog als in de huidige situatie. Voor een deel komt dit door toevoeging van nieuwe woningen, o.a. op Oostenburg. Voor welk deel en om hoeveel woningen het gaat, vermeldt het MER niet.
Reactie	Er is een lijst opgenomen met daarin de nieuwbouwplannen in Bijlage II Nieuwbouwlocaties van het geluidsonderzoek. In de Aanvulling op het MER is rekening gehouden met een geactualiseerde autonome ontwikkeling. Woningbouwplannen die in een eerder stadium niet bekend waren zijn nu ook meegenomen.
23.05	Er worden alleen maatregelen getroffen tegen booggeluid tussen Zeeburgerdijk en Amstelstation/Watergraafsmeer. De toename van de hinder wordt toegeschreven aan het grotere aantal treinen. Het valt niet in te zien waarom dergelijke maatregelen niet worden toegepast in de grote spoorboog tussen Oostenburg en de Cruquiuskade.
Reactie	Het is begrijpelijk dat er op meer plaatsen hinder wordt ondervonden vanwege booggeluid. In de omgeving van station Muiderpoort wordt echter verwacht dat de hinder als gevolg van het project zal toenemen. Dit komt door een toename van het aantal treinen en door gewijzigd spoorgebruik. Tussen Oostenburg en de Cruquiuskade neemt het aantal treinen ook licht toe ten opzichte van de referentiesituatie maar zorgt dit in combinatie met gewijzigd spoorgebruik niet voor een merkbare toename van de hinder.
23.06	De 'autonome' ontwikkelingen die worden voorgesteld zijn overigens een gevolg van het beleid van de overheid, NS en ProRail om het treinverkeer te laten groeien. Zo autonoom is dit dus niet.
Reactie	Zie kernpunt K3.03 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.

Zienswijze	
23.07	Zowel geluidshinder als trillinghinder is er vooral bij goederentreinen. Anders dan reizigerstreinen rijden die vaak 's nachts. In de tabel is de toename van het goederenvervoer volgens de maximale raming te zien. Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. Daar bovenop komt het remmen en optrekken van goedrentreinen op het wachtpoor.
Reactie	Op grond van het meest gunstige economische scenario groeit het goederenverkeer in 2040 tot maximaal 40 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen aan de oostzijde van het station. Deze groei staat los van de uitvoering van het project. Het klopt dat de baanvaknelheid nabij uw woning verhoogd wordt naar 80 km/uur. Deze snelheid zal echter niet door alle goederentreinen gehaald worden omdat deze vaak wat meer tijd nodig hebben om te versnellen en om af te remmen dan reizigerstreinen. De snelheid van goederentreinen in de omgeving van uw woning zal in de toekomstige situatie in de praktijk daardoor ongeveer 70 km/uur bedragen. Een wachtpoor wordt niet aangelegd. Zie kernpunt K4.05 ten aanzien van geluid.
23.08	Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.
Reactie	Zie kernpunt K4.04 ten aanzien van geluidhinder.
24.01	Bouwen en werkzaamheden in de nabijheid / op onze assets zijn in principe niet toegestaan. Gelet hierop lijkt er een knelpunt te zijn c.q. te ontstaan ter hoogte van de Dijkgracht. Volgens het besluit wordt op de Dijkgracht een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Vanwege de aanwezigheid van het dubbele tracé hoogspanningsleidingen is het van belang om te kunnen bepalen of de ongelijkvloerse kruising (technisch) mogelijk is. Hierover wil TenneT graag met u in gesprek gaan. Zie contactgegevens in de zienswijze.
Reactie	Naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg plaatsgevonden met TenneT over de ongelijkvloerse kruising. De ongelijkvloerse kruising bevindt zich op circa 350 meter ten oosten van het tracé van TenneT. Gezien de afstand wordt er geen probleem verwacht met de ligging van de kabels van TenneT.

Zienswijze	
25.01	<p>Indiener is van mening dat er wordt gemeten met de verkeerde maat in de gezondheidseffectmeting. Dit leidt tot een enorme toename van geluidsgehinderden en slaapverstoringen en nog veel meer dan de meting in de gezondheidseffectmeting doet vermoeden. Het geluidsniveau, met name in de nacht, is nu al en in de toekomst in strijd met de aanbevelingen van de WHO, die gebaseerd zijn op het voorkomen van gezondheidsklachten door spoorgeluid.</p>
Reactie	<p>Uit het MER en de gezondheidseffectscreening (GES) komt naar voren dat er negatieve effecten optreden op de leefomgeving. In het MER en de GES is gekeken naar het aantal gehinderden en slaapverstoorden. De wijze waarop de effecten in het GES en het MER in beeld zijn gebracht zijn vastgelegd en uitgebreid toegelicht in de achtergrondrapporten geluid, GES en het MER-rapport. Op 10 oktober 2018 presenteerde de World Health Organization (WHO) het rapport “Environmental Noise Guidelines for the European Region”. In de Kamerbrief van 19 december 2018 is de Tweede kamer geïnformeerd over de aanbevelingen van de WHO.</p> <p>Naar aanleiding van de motie Schonis is het RIVM gevraagd onderzoek te verrichten hoe het WHO-rapport zich verhoudt tot de huidige (inter)nationale wet- en regelgeving, naar de mogelijkheden om het WHO-rapport te gebruiken ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie.</p> <p>Op 5 juli 2020 is met een Kamerbrief het onderzoek van het RIVM aangeboden aan de Tweede Kamer. Het RIVM rapport ‘Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) Het doel heiligt de middelen’ doet aanbevelingen voor het versterken van het Nederlandse geluidbeleid.</p> <p>Het RIVM stelt dat de adviezen van de WHO geen dwingende juridische status hebben, maar moeten worden gezien als aanbevelingen ter bescherming tegen negatieve gezondheidseffecten. De hoofdboodschap van het advies is dat het geluidbeleid versterkt kan worden door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO en nadrukkelijker te richten op vermindering van gezondheidseffecten van geluid.</p> <p>In de genoemde Kamerbrief wordt gesteld dat uitgangspunt bij de verdere uitwerking is dat het Nederlandse geluidbeleid een voldoende mate van bescherming biedt tegen hinder en slaapverstoring, aangezien langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus tot gezondheidseffecten kan leiden. De inzichten en aanbevelingen uit de WHO-richtlijnen zullen worden benut als handvatten voor het lange termijn geluidbeleid.</p> <p>De mogelijke gevolgen voor de Nederlandse situatie is met de rapportage van het RIVM daarmee nog niet volledig uitgewerkt. In de komende periode worden de gevolgen voor infrastructuur en woningbouw en de (financiële) haalbaarheid van beleidsopties zorgvuldig geanalyseerd, waarna opties voor het geluidbeleid worden uitgewerkt. Voor PHS Amsterdam Centraal wordt hierop niet vooruit gelopen.</p>
25.02	<p>Indiener wijst op gebrek aan passende maatregelen, ook voor de woonboten. Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen. Zonder passende maatregelen gaat het woongenot en de gezondheid verslechteren.</p>
Reactie	<p>Zie kernpunt K4.03 en K4.04 ten aanzien van geluidhinder.</p>
26	<p>Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).</p>
Reactie	<p>Voor beantwoording reactie zie nummer 15.1 t/m 15.14.</p>

Zienswijze	
26.01	Indiener stelt dat als er geen maatregelen worden getroffen om de overlast te beperken dit zorgt voor een verlaging van het aantal gezonde levensjaren van hem en zijn partner. Dat is niet aanvaardbaar. Indiener vindt het opvallend om te lezen dat er voor bewoners van de omgeving van het Muiderpoortstation én het spoor tussen Zeeburgerdijk en het Amstelstation wél adequate maatregelen worden getroffen. Waarom worden er bij deze ingrijpende verbouwingen geen maatregelen getroffen voor de bewoners van Kattenburg?
Reactie	<p>Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.</p> <p>Uit het MER blijkt dat negatieve effecten kunnen optreden voor de aspecten geluid en booggeluid. Uit het GES onderzoek komt ook naar voren dat het project leidt tot toename van gezondheidsrisico's. Indien er negatieve effecten optreden als gevolg van het besluit dan hoeft dat niet te betekenen dat er ook maatregelen moeten worden getroffen. Maatregelen worden getroffen op basis van wet- en regelgeving en vastgestelde beleidskaders. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn voor het project PHS.</p> <p>Binnen het project PHS Amsterdam Centraal neemt de geluidbelasting niet toe ten opzichte van de geluidbelasting die is toegestaan bij volledig opgevoeld geluidproductieplafond. Er is zodoende ook geen aanleiding voor een nader maatregelen onderzoek. Deze situatie geldt voor het hele projectgebied, inclusief de omgeving van de Kattenburgerstraat.</p> <p>Voor de bewoners in de omgeving van station Muiderpoort worden maatregelen genomen die het booggeluid verminderen. Deze maatregelen worden daar getroffen omdat daar een toename van de hinder vanwege booggeluid wordt verwacht. Op Kattenburg wordt geen toename van de hinder door booggeluid verwacht. Daarom worden daar geen maatregelen getroffen.</p>
26.02	Als ik in de plannen lees over een verhoging van 40% van het treinverkeer én een verhoging van de snelheid van 60 naar 80 kilometer per uur kan ik me niet anders voorstellen dat het lastig wordt om 's nachts nog rustig te slapen.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
27	Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).
Reactie	Voor beantwoording reactie zie nummer 15.1 t/m 15.14.
27.01	Indiener heeft evenals het Eilandenoverleg ernstige bezwaren tegen het achterwege blijven van maatregelen om de toename van de geluidshinder die er is, als gevolg van 40% meer treinen, de snelheidsverhoging van 60 naar 80 km/uur en meer goederentreinen, te voorkomen. Tegen booggeluid worden wel maatregelen getroffen nabij Muiderpoort, maar niet op de Oostelijke Eilanden.
Reactie	Zie kernpunt K4.02 en K4.03 ten aanzien van geluidhinder en kernpunt K5.01 voor booggeluid.
27.02	De toename van geluidshinder, trilling en fijnstof wordt ontkend. En dat vind ik een ernstige zaak.
Reactie	Ten behoeve van het MER en het OTB heeft uitgebreid onderzoek plaats gevonden naar andere geluid, trillingen en luchtkwaliteit. De veranderingen in effecten als gevolg van het project zijn in het MER en de achtergrondrapporten beschreven. Een toename van geluidshinder wordt daarbij niet ontkend. Uit de achtergrond onderzoeken komt naar voren dat er geen normen of grenswaarden worden overschreden. De afweging of er maatregelen moeten worden genomen komt zodoende niet aan de orde.
27.03	De toename van de hinder wordt in het MER niet beschreven ten opzichte van de huidige situatie, maar ten opzichte van de referentiesituatie. Daarin worden zogenaamde autonome ontwikkelingen meegenomen die ook zonder PHS zouden plaatsvinden.
Reactie	Zie kernpunt K3.01 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.

Zienswijze	
27.04	Het aantal geluidgehinderden is in de referentiesituatie ongeveer twee maal zo hoog als in de huidige situatie. Voor een deel komt dit door toevoeging van nieuwe woningen, o.a. op Oostenburg. Voor welk deel en om hoeveel woningen het gaat, vermeldt het MER niet.
Reactie	Er is een lijst opgenomen met daarin de nieuwbouwwplannen in Bijlage II Nieuwbouwlocaties van het geluidsonderzoek.
27.05	In het MER wordt vastgesteld dat het geluidbelastoppervlak op straat en in groengebieden met 10 % toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. (blz. 56). Maar ook hierbij geldt dat de toename van de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie veel groter is: een toename van 534 ha naar 722 ha, dus een toename met 35 %. De totale toename is dan 48 %. Door te werken met de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie worden de ertlecheringen voor de bewoners ten opzichte van de huidige situatie zwaar onderbelicht. Wat hier ontbreekt is een weergave waar de woningen met de meeste geluidsbelasting zich bevinden.
Reactie	Zie kernpunt K3.04 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
27.06	Er worden alleen maatregelen getroffen tegen booggeluid tussen Zeeburgerdijk en Amstelstation/Watergraafsmeer. De toename van de hinder wordt toegeschreven aan het grotere aantal treinen. Het valt niet in te zien waarom dergelijke maatregelen niet worden toegepast in de grote spoorboog tussen Oostenburg en de Cruquiuskade.
Reactie	Het is begrijpelijk dat er op meer plaatsen hinder wordt ondervonden vanwege booggeluid. In de omgeving van station Muiderpoort wordt echter verwacht dat de hinder als gevolg van het project zal toenemen. Dit komt door een toename van het aantal treinen en door gewijzigd spoorgebruik. Tussen Oostenburg en de Cruquiuskade neemt het aantal treinen ook licht toe ten opzichte van de referentiesituatie maar zorgt gewijzigd spoorgebruik niet voor een merkbare toename van de hinder.
27.07	De ‘autonome’ ontwikkelingen die worden voorgesteld zijn overigens een gevolg van het beleid van de overheid, NS en ProRail om het treinverkeer te laten groeien. Zo autonoom is dit dus niet.
Reactie	Zie kernpunt K3.03 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.
27.08	Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. Daar bovenop komt het remmen en optrekken van goedrentreinen op het wachtpoor.
Reactie	Op grond van het meest gunstige economische scenario groeit het goederenverkeer volgens de gehanteerde prognose in 2040 tot 40 treinen per etmaal in beide richtingen tezamen aan de oostzijde van het station. Deze groei staat los van de uitvoering van het project. Het klopt dat de baanvaknelheid nabij uw woning verhoogd wordt naar 80 km/uur. Deze snelheid zal echter niet door alle goederentreinen gehaald worden omdat deze vaak wat meer tijd nodig hebben om te versnellen en om af te remmen dan reizigerstreinen. De snelheid van goederentreinen in de omgeving van uw woning zal in de toekomstige situatie in de praktijk daardoor ongeveer 70 km/uur bedragen. Een wachtpoor wordt niet aangelegd.
27.09	Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet Geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijksgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst. Op blz. 77 van het tracébesluit wordt wel aangegeven dat de geluidsbelasting voor de woonschepen niet toeneemt, maar niet duidelijk is of dat ten opzichte van de referentiesituatie is of ten opzichte van de huidige situatie. En vooral is de vraag van belang of de geluidsbelasting afgezien van de toename door het PHS, niet al te hoog is.
Reactie	Zie kernpunt K4.04 ten aanzien van geluidhinder.

Zienswijze	
28.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
29.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
30.01	Indiener vindt het opvallend om te lezen dat er voor bewoners van de omgeving van het Muiderpoortstation én het spoor tussen Zeeburgerdijk en het Amstelstation wél maatregelen worden getroffen. Waarom worden er bij deze ingrijpende verbouwingen geen maatregelen getroffen voor de bewoners van Kattenburg?
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder. Zie kernpunt K5.01 ten aanzien van booggeluid.
30.02	Het meeste geluid is afkomstig van de spoorbruggen ter hoogte Kattenburgerstraat bij de kruising Piet Heinkade. Echter komt een deel van het geluid ook door de bocht die het spoor maakt bij de Panamalaan. Helaas worden er geen maatregelen getroffen om de nu al extreme geluidshinder door de eerder genoemde verouderde spoorbruggen te vervangen of anderszins aan te passen om geluidsoverlast te verminderen. In de plannen wordt niet eens gesproken over deze verouderde spoorbruggen.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder. In paragraaf 2.3 van deze reactienota is uitgelegd dat de geluidbelasting op woningen in het plangebied niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van de huidige vastgestelde geluidproductieplafonds is toegestaan. Hierbij is rekening gehouden met het geluid van de stalen spoorbruggen. Dit is terug te vinden in bijlage VIII van het geluidonderzoek dat als bijlage bij het OTB en het MER is gevoegd.
30.03	De vervuiling (fijnstof) van de goederen die vervoerd worden wordt gemist in het MER. In periodes dat er meer bulk goederen worden vervoerd is het bij ons op het balkon maar ook in huis extra merkbaar aan het fijnstof dat neerdaalt. Hogere snelheden en extra bewegingen zullen hoe dan ook leiden tot extra fijnstof in mijn woonomgeving. Ik zou dan ook graag zien dat er in de plannen maatregelen getroffen worden om fijnstof door bulkgoederen te voorkomen cq af te dwingen.
Reactie	Zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.
31.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
32.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
33.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
34.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
35.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.

Zienswijze	
36.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
37	Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).
Reactie	Voor beantwoording zie nummer 15.1 t/m 15.14.
37.01	Het komt indiener vooral vreemd voor dat er geen enkele maatregel gepland is om toename van geluidhinder te voorkomen dan wel te beperken. Zo zijn er geen plannen voor bijvoorbeeld geluidswerende schermen en/of langzamer en/of minder frequent rijdende treinen.
Reactie	Zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluidhinder.
37.02	Onze buurt heeft nu al met veel verkeersoverlast te kampen. In ongewijzigde vorm zal het plan autoluw van onze gemeente in de nabije toekomst nog meer verkeersoverlast betekenen. Het protest van onze wijk hiertegen is regelmatig in de media geweest. Het is dan ook belangrijk deze kwetsbare buurt niet verder te belasten met een forse toename van geluidsoverlast van het spoor. Wij hopen dan ook dat er maatregelen worden onderzocht en genomen om dit te voorkomen.
Reactie	U wijst op de toename van verkeer als gevolg van het autoluw plan van de gemeente. Dit plan zal effect hebben op de leefomgeving evenals het project PHS Amsterdam Centraal. De gemeente is verantwoordelijk voor dit plan. Voor wat betreft geluidsoverlast van het spoor en te treffen maatregel wordt verwezen naar de beantwoording van vragen bij het kernpunt geluid.
38	Indiener sluit zich aan bij de reactie nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).
Reactie	Voor beantwoording zie nummer 15.1 t/m 15.14.
38.01 t/m 38.10	Inhoudelijk identiek aan zienswijze nummer 27.
Reactie	Voor beantwoording zie zienswijze nummer 27.
39.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
40.01	Indiener geeft aan dat het Kattenburgerviaduct (noordelijk deel) in ieder geval binnen nu en 20 jaar moet worden vervangen. En opgeteld op de minimaal 10 jaar die dit project gaat duren, praat je over slechts 10 jaar verschil. Om dan weer alles overhoop te halen met alle kosten van dien lijkt ons planologisch en financieel een kortzichtige gedachtegang.
Reactie	De vervanging van het spoorviaduct bij de Kattenburgerstraat is aan de orde als de technische levensduur voorbij is. Het is nog niet bekend wanneer dit het geval zal zijn. De vervanging van het viaduct staat los van de uitvoering van het project PHS Amsterdam Centraal.

Zienswijze	
40.02	Er zijn in de huidige situatie veel betere varianten te ontwikkelen. De voorgestelde variant 9 heeft grote gevolgen voor leefbaarheid en het woongenot in onze Toren aan de Piet Heinkade. De geluidsoverlast gaat enorm toenemen, trillingen zijn niet uitgesloten, de luchtkwaliteit is discutabel. Het hoge aantal slaaggestoorden in onze toren gaat drastisch toenemen. TV's en gewone gesprekken kunnen als er trein overheen denderen niet worden verstaan.
Reactie	<p>Ten behoeve van de onderbouwing van de keuze voor varianten en optimalisatie van de voorkeursvariant zijn diverse ontwerp- en effectstudies uitgevoerd. In het OTB en het MER zijn de gemaakte keuzes onderbouwd aan de hand van de uitkomsten van de studies. Deze studies zijn uitgewerkt en toegelicht in de diverse bijlage rapporten en daarin zijn de beoordelingskaders voor de aspecten zoals geluid en trillingen. Op basis van deze informatie en een afweging van haalbaarheid, kosten en doelbereik is de voorkeursvariant gekozen.</p> <p>Als gevolg van het project PHS Amsterdam Centraal is er sprake van een toename van hinder op de aspecten geluid en trillingen. Geluidsbeperkende maatregelen worden in beginsel alleen in het TB opgenomen als dat noodzakelijk is op grond van de wet. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat maatregelen niet noodzakelijk zijn omdat de toename van geluid past binnen de beschikbare milieuruimte (geluidproductieplafonds). De geluidbelasting neemt door het project niet toe ten opzichte van hetgeen op basis van de vastgestelde geluidproductieplafonds nu reeds is toegestaan. Daarom blijven geluidmaatregelen vanwege het project achterwege.</p> <p>Uit het onderzoek komt naar voren dat de bijdrage van het treinverkeer aan de mate van luchtverontreiniging zeer klein is. Er is ook geen overschrijding van grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen langs de Piet Heinkade.</p> <p>Tot slot nemen trillingen niet voelbaar toe als gevolg van het project of wordt voldaan aan de streef- en grenswaarden. Hierdoor zijn maatregelen niet noodzakelijk.</p>
40.03	Alleen geluidsmeting zijn door iedere burger goed te begrijpen en geeft ook exact aan hoeveel decibel er geproduceerd wordt. Er zijn slechts een handjevol mensen in Nederland, en die dan ook nog gelieerd zijn aan externe bureaus exclusief werkzaam voor ProRail, die kennis en kunde hebben om geluidsberekening te maken c.q. te doorgronden. Op zo'n groot project en met zoveel belangen is het toch te gek voor woorden, dat alleen geluidsberekening maatgevend is. Een uitgebreide geluidsmeting is noodzakelijk. Het geluidsonderzoek deugt niet en moet volledig worden overgedaan met echte geluidsmetingen over een lange periode. Het huidige geluidproductie voldoet nu al niet meer aan de normen.
Reactie	Zie kernpunt K4.06 ten aanzien van geluid.
40.04	Ook het goederenvervoer moet niet naar de noordelijke sporen verplaatst worden. Niet alleen vanwege het vele lawaai (tot wel 90 dB(A)), dat deze treinen produceren, maar ook vanwege het transport gevaarlijke stoffen. Daarnaast zijn goederentreinen veel zwaarder en zullen als er vaker, langer en snellere goederentreinen over het noordelijke gedeelte gaan veel meer bodemeffecten op de woningen langs de Piet Heinkade hebben. Er is bij ons geen onderzoek gedaan en dat zou op z'n minst ook moeten gebeuren. De woningen staan al op een slappe grond.
Reactie	<p>Uit berekeningen (waarbij rekening is gehouden met het daadwerkelijk spoorgebruik van de diensten – ook de verschuiving van de goederentreinen naar de noordelijke sporen) blijkt dat de geluidbelasting op slechts enkele referentiepunten hoger wordt dan het vastgestelde geluidproductieplafond (GPP). Ter hoogte van de Piet Heinkade waar een dergelijke GPP-overschrijding plaatsvindt, blijkt verder dat op de geluidgevoelige objecten er geen toename van 1dB of meer optreedt (boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB).</p> <p>Zie voor beantwoording over de vraag naar geluidsonderzoek K4.03</p>
40.05	De snelheid van de treinen mag niet verhoogd worden om geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken.
Reactie	<p>Met de verhoging van de snelheid is in het onderzoek voor het aspect geluid rekening gehouden. Tevens is rekening gehouden met het spoor waarover de treinen rijden. De effecten hiervan zijn in hoofdstuk 6 van de achtergrondrapportage beschreven.</p> <p>Zie ook K4.03 ten aanzien van geluid.</p>

Zienswijze	
40.06	De overige zienswijzenpunten sluiten aan bij zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
41	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
42	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
43.01	<p>Indiener is er niet van overtuigd dat het herinrichtingsplan voor het treinverkeer rond Amsterdam Centraal voldoende toekomstvast is. De huidige en tot 2040/2050 te verwachten groei van het openbaar vervoer rond Amsterdam overtreffen groeiprognoses die aan de basis liggen van dit ontwerptractébesluit. De inzet op een schaalessprong in het OV, de afspraken in het klimaatakkoord, de ambitie voor een autoluwe stad en de inzet op verschuiving van vlieg- naar treinverkeer ontbreken in de onderbouwing van het project. Dit vraagt strategische keuzes die meer ruimte bieden aan verdere groei, met voldoende flexibiliteit gezien de langere termijn. Het Tracébesluit legt de contouren vast van de spoorweginfrastructuur rond Amsterdam Centraal. De kans is groot dat hiermee de grenzen van de speelruimte voor zeer lange tijd zijn bepaald. Rover vindt het daarom belangrijk dat de ruimte voor meer doorgaande verbindingen en voor latere frequentieverhogingen goed is onderzocht en waar nodig is geborgd door aanpassingen en ruimtelijke reserveringen in het ontwerp. Indiener doet in zienswijze concrete voorstellen. Tegen deze achtergrond heeft Indiener bezwaren tegen bepaalde infrastructurele maatregelen, genoemd in artikel 1 van het ontwerptractébesluit en de detailkaart waarnaar dit artikel verwijst. Dit betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het terugbrengen van het aantal doorgaande perronsporen van 10 naar 9; • het onmogelijk maken van reguliere doorgaande reizigerstreindiensten tussen de richtingen Haarlem en Utrecht; • het in de eindsituatie niet meer kunnen faciliteren van internationale treinen via de HSL, doordat het veel moeilijker wordt om vanuit de richting Schiphol de onderhouds- en reinigingslocatie Watergraafsmeer te bereiken en vice versa.
Reactie	De maatregelen in het ontwerptractébesluit geven invulling aan de knelpunten uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Binnen de ruimtelijke en technische mogelijkheden (beperkingen) die er zijn op en rond Amsterdam Centraal is de meest toekomstvaste oplossing gekozen. De huidige maatregelen sluiten daarbij ook aan op het Toekomstbeeld OV en mogelijkheden voor een verdere doorontwikkeling van de dienstregeling.
43.02	<p>Indiener vindt het belangrijk dat het station Amsterdam CS zo veel mogelijk als ‘doorstroomstation’ wordt bediend, zoals Utrecht Centraal. Amsterdam Centraal faciliteert zowel doorgaande als kerende treinen. Voor de laatste worden de meeste perrons verlengd. Omdat er op de uiteinden van de perrons geen extra stijgpunten bij komen, worden de loop-/overstapafstanden naar deze uiteinden nog langer dan ze nu al zijn. Bij een intensief gebruik als ‘keerstation’ (anders dan als tijdelijke maatregel) vindt indiener de loopafstanden naar de stijgpunten te lang en achten men extra stijgpunten noodzakelijk, mede om te voorkomen dat reizigers zich onvoldoende over de trein spreiden.</p>
Reactie	De perrons worden aan de oostzijde van het station verlengd. Aan de westzijde wijzigt op dit punt niets. In de verkenningsfase is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om ook op de uiteinden van de perrons stijgpunten bij te plaatsen. Dit bleek echter niet mogelijk omdat dit niet in te passen was in de openbare ruimte. In het ontwerp is ernaar gestreefd naar een optimale haltering van de treinen ten opzichte van de stijgpunten.

Zienswijze	
43.03	Indiener pleit ervoor om de “spoorpoorten” van Amsterdam, oftewel de grote knooppunten (Centraal, Zuid, Amstel, Bijlmer ArenA en Sloterdijk) rechtstreeks te verbinden met de belangrijkste OV-knooppunten in de regio. Doorgaande treinen zorgen dat reizigers minder hoeven overstappen en verminderen daarmee de overstapdruk op de Amsterdamse stations.
Reactie	In 2010 is een besluit genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Om tot hogere treinaantallen per uur te komen is het nodig om op meer plekken in Nederland de dienstregeling te vereenvoudigen. Voor een deel is dit een keuze tussen kwaliteit en capaciteit die vanuit de dienstregeling kan worden geboden. De prognoses (NMCA) laten zien dat dit vanuit capaciteit nodig is en dus ook niet alle grote knooppunten rechtstreeks kunnen worden verbonden met de belangrijkste OV-knooppunten in de regio. Dit is in aanloop naar het ontwerptraacbesluit uitvoerig besproken met de consumentenorganisaties.
43.04	Indiener vraagt om een betere onderbouwing van het besluit door de horizon te verruimen van 2030 naar 2040 met een doorkijk naar 2050 en daarbij in te gaan op de groeiimte, de mogelijke dienstregelingmodellen (lijnvoering, frequenties, kwaliteit) en de voorwaarden waaronder die mogelijk zijn;
Reactie	Er is bij het besluit getoetst op basis van de bedieningsmodellen die nu bekend zijn. We verwijzen hiervoor naar de tekst van hoofdstuk 1.5 van het (O)TB. Trajecten zoals het Toekomstbeeld OV bekijken de mogelijkheden om verder door te groeien. Daarbij wordt de situatie na uitvoering van het project als uitgangspunt gehanteerd.
43.05	Indiener vraagt om een betere onderbouwing van het besluit door de focus niet alleen bij de PHS-corridor Alkmaar – Utrecht te leggen maar alle richtingen in gelijkwaardigheid in ogenschouw te nemen, met doorgaande treinen gericht op het bedienen van meerdere grote knooppunten in Amsterdam;
Reactie	Er is, binnen de grenzen van dit ontwerptraacbesluit, rekening gehouden met de bediening op alle corridors die op Amsterdam Centraal aanlanden. Daarbij is in het voorkeursbesluit van PHS uit 2010 gekozen om de verbinding tussen Alkmaar en Utrecht rechtstreeks te verbinden. Dit is gelijk aan de huidige situatie.
43.06	Indiener vraagt om een betere onderbouwing van het besluit door inzicht te geven in een marktanalyse van de toekomstige vervoervraag voor internationale verbindingen naar zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid, inclusief effecten van de voorgestelde wijziging van de routing rond Amsterdam;
Reactie	Binnen de begrenzing van dit besluit is de ontwikkeling van de vervoervraag voor de internationale verbindingen meegenomen. Daarbij is in lijn met de bestuurlijke besluitvorming in juni 2018 over de internationale treinen en een extra perron op Amsterdam Zuid, voorzien dat de internationale treinen vanaf de HSL-Zuid zullen aankomen en vertrekken vanaf Amsterdam Zuid. In het kader van het Toekomstbeeld OV heeft ProRail een onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van het internationaal treinverkeer waarbij dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd en een beeld is opgenomen van de ontwikkeling van het internationale treinverkeer. Deze stukken zijn ook gedeeld met de indiener.
43.07	Indiener vraagt om een betere onderbouwing van het besluit door duidelijk te maken of de verandering van eindstation van de internationale treinen de instemming heeft van de NMBS, Thalys en Eurostar en dat dit is afgestemd met de overheden belast met de security-maatregelen voor Eurostar.
Reactie	De aanpassing van de bediening door internationale treinen wordt op de lange termijn, en na afloop van afspraken in de lopende concessies, aangepast. In de gesprekken met vervoerders en medeoverheden is de wijziging van de eindbestemming ook toegelicht. Met vervoerders en medeoverheden wordt verder ook gesproken over de benodigde faciliteiten die op de lange termijn en nieuwe situatie nodig zijn.

Zienswijze	
43.08	Indiener vraagt om geen nieuwe beperkingen op te leggen aan de mogelijkheden om Amsterdam Centraal met een aantrekkelijk treinaanbod te bedienen en om het tiende perronspoor in stand te houden ten behoeve van extra treinen in de periode tot 2036, voor capaciteit voor internationale treinen en voor structureel meer doorgaande treinen. De verbreding van het 5e perron aan de zuidzijde levert al voldoende perronbreedte op. Laat daarom aan de noordzijde de overkluising van spoor 14 achterwege. Het is dan wel nodig om de te verbreden stijgpunten in het 5e perron naar het zuiden te verschuiven.
Reactie	De eindsituatie van het Tracébesluit beschrijft het moment waarop de internationale HSL-treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid zijn verplaatst. Daarbij wordt ervanuit gegaan dat het huidige spoor 14 kan worden overkluisd. In die zin is het ook niet nodig om de stijgpunten nu aan te passen. ProRail en vervoerders hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om deze stijgpunten ook aan te passen. Dit kan eventueel later nog worden toegevoegd als dit vanuit logistiek of veiligheid nodig is.
43.09	Indiener vraagt om geen nieuwe beperkingen op te leggen aan de mogelijkheden om Amsterdam Centraal met een aantrekkelijk treinaanbod te bedienen en om het nieuwe ontwerp zodanig aan te passen dat gelijktijdig treinverkeer in twee richtingen tussen de Haarlemlijn en de Utrechtlijn mogelijk blijft.
Reactie	Binnen de ruimtelijke mogelijkheden (beperkingen) die er zijn op en rond Amsterdam Centraal is de meest toekomstvaste oplossing gekozen. Om aan de gestelde capaciteitsvraag te kunnen voldoen is het noodzakelijk om ook keuzes te maken in de treinbediening. Met diverse studies zoals verkenning van het landelijke Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (2010) als later de treinbediening Groot Amsterdam is dit onderzocht en toegelicht.
43.10	Indiener vraagt om geen nieuwe beperkingen op te leggen aan de mogelijkheden om Amsterdam Centraal met een aantrekkelijk treinaanbod te bedienen en om in het nieuwe ontwerp de mogelijkheid te behouden om (een deel van) de internationale HSL-treinen richting Schiphol te faciliteren, inclusief de daarvoor noodzakelijke verbinding in twee richtingen met Watergraafsmeer en inclusief de benodigde ruimtes en aanpassingen voor de vereiste security- en grenscontrolefaciliteiten.
Reactie	Het besluit leidt niet tot nieuwe beperkingen op dit punt.
43.11	Indiener vraagt om geen nieuwe beperkingen op te leggen aan de mogelijkheden om Amsterdam Centraal met een aantrekkelijk treinaanbod te bedienen en om de spoorfasering van spoor 2 te behouden, de huidige nuttige perronlengte van spoor 2a en de mogelijkheid om gelijktijdig treinen te laten aankomen en vertrekken op spoor 2 en 4 in westelijke richting (Haarlem en opstelsterrein).
Reactie	Het besluit leidt niet tot nieuwe beperkingen op dit punt. Daarbij is in juni 2018 juist een besluit genomen om in de toekomst internationale treinen vanaf de HSL-Zuid te faciliteren op station Amsterdam Zuid.
43.12	Indiener vraagt om duidelijk te maken hoe internationale nachttreinen en seizoenstreinen gefaciliteerd worden en om rekening te houden met (internationaal) open access vervoer.
Reactie	Er is op dit moment bij ProRail geen concrete capaciteitsvraag bekend. Indien toekomstige vervoervragen tot nieuwe knelpunten in de infrastructuur leidt, dan zal op dat moment vastgesteld moeten worden of en hoe deze knelpunten het beste weggenomen kunnen worden.
43.13	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven en die zonder hoge extra kosten in het project kunnen worden gerealiseerd. Indiener stelt voor om de ongelijkvloerse kruising Dijkgracht zo uit te voeren dat boven de onderdoorgang 5 sporen worden gerealiseerd of in ieder geval ruimte voor een 5e spoor wordt gereserveerd. Hierdoor blijft een viersporige corridor richting Amsterdam Science Park voor de toekomst mogelijk en wordt de bereikbaarheid van emplacement Watergraafsmeer niet beperkt.
Reactie	Vanwege de noodzakelijke aansluiting vanuit de onderdoorgang op bestaande infrastructuur (onder andere bestaande bruggen) is deze reservering niet zonder hoge extra kosten in te passen. Daarom is hiervoor dan ook niet gekozen.

Zienswijze	
43.14	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven. Indiener stelt voor om in het emplacementsontwerp tailtracks op te nemen voor kerende treinen voorbij het station, daar waar zij inpasbaar zijn en meerwaarde hebben voor een doelmatiger gebruik van perroncapaciteit (niet hinderen van doorgaande treinen) en/of voor bijsturingmogelijkheden.
Reactie	Voor zover deze (met voldoende lengte) in te passen zijn, zijn deze voorzieningen in het plan meegenomen.
43.15	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven. Indiener stelt voor om in het Tracébesluit de reeds genoemde optie van een fietsenstalling onder de oostelijke sporen op (OTB, blz. 40) te nemen. Als urgente no-regret-maatregel kan dit goed meegenomen worden bij de verbreding van de oosttunnel, tegen minder hoge kosten en met minder overlast dan een verbouwing achteraf.
Reactie	De tracéwet is niet bedoeld voor de ruimtelijke inpassing van voorzieningen als fietsenstallingen. Het eventueel aanleggen van een fietsenstalling onder de sporen wordt niet onmogelijk gemaakt met dit besluit. Daarnaast zijn in het vigerende bestemmingsplan al voorzieningen opgenomen waarmee is geanticipeerd op de aanleg van een fietsenstalling. Op het moment dat er bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over deze fietsenstalling, kan deze worden meegenomen in het project.
43.16	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven. Indiener stelt voor om in het Tracébesluit de vervanging van de 5e brug over de Oostertoegang op te nemen en deze brug te verbreden aan de noordzijde ten behoeve van behoud van het 10e spoor, verbreding van de perrons langs de sporen 13/14 en 10/11 ten oosten van het stationsgebouw en verlenging van het perron langs spoor 15 tot over de Oostertoegang.
Reactie	Voor de projectdoelstellingen is de aanpassing van de 5e brug over de Oostertoegang niet nodig en ook geen onderdeel van het Tracébesluit. De gemeente Amsterdam is vanwege de ruimtelijke inrichting op het maaiveld (gebruiksruimte onder de brug) wel van plan om de vervanging als een bijbestelling bij het project mee te nemen. Voor een verbreding is geen noodzaak aan het licht gekomen.
43.17	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven. Indiener vraagt om na te gaan welke extra stijgpunten aan de uiteinden van de zeer lange perrons voor betere bereikbaarheid en voor een betere verdeling van de reizigers kunnen zorgen. Indiener denkt hierbij onder meer aan stijgpunten bij de Oostertoegang. Deze kunnen eenvoudig gelijktijdig met de bouw van de nieuwe bruggen worden gerealiseerd.
Reactie	Dit maakt geen onderdeel uit van het project. In de verkenningsfase is hier onderzoek naar gedaan en deze stijgpunten zijn niet in te passen in de openbare ruimte.
43.18	Indiener vraagt om elementen toe te voegen aan het infra-ontwerp die concrete of strategische meerwaarde geven. Indiener stelt voor om de sporen richting Gooilijn vanaf de Dijkgracht (voorzover vallend binnen de scope van het Tracébesluit) te ontwerpen voor 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. De sporen richting Utrecht en Watergraafsmeer zijn al voor deze snelheid ontworpen (blz. 63 ontwerp-tracébesluit).
Reactie	Dit valt buiten de begrenzing van dit besluit en is niet nodig om de projectdoelstellingen te behalen.

Zienswijze	
43.19	<p>Indiener vraagt om in beeld te brengen wat de consequenties zijn van de vertraging bij het project Zuidasdok voor de planning, fasering en doelen van het PHS-project Amsterdam Centraal en daarmee mogelijk ook voor de inhoud van het Tracébesluit. Maak hierbij ook duidelijk hoe Thalys en Eurostar geacommodeerd worden op Amsterdam Centraal (inclusief bereikbaarheid van emplacement Watergraafsmeer en de benodigde ruimtes en aanpassingen voor de vereiste security- en grenscontrolefaciliteiten) tot het moment dat deze treinen een plek kunnen krijgen op Amsterdam Zuid (circa 2034) en hoe in de periode tot 2036 de vervoersgroei wordt opgevangen. Deze is inmiddels al fors hoger dan de prognoses van de NMCA uit 2017 waardoor nu al duidelijk is dat projecten uit het OV Toekomstbeeld 2040 reeds de komende tien jaar gerealiseerd dienen te worden. Rover vindt dat hier meer duidelijk over moet worden voor het definitieve Tracébesluit kan worden vastgesteld.</p>
Reactie	<p>De vertraging bij het project Zuidasdok betekent dat de laatste bouwstap op PHS Amsterdam Centraal later kan plaatsvinden. Deze stap is namelijk pas mogelijk op het moment dat de internationale treinen kunnen aanlanden op Amsterdam Zuid. Dit betekent dat de verhoging van het aantal sprinters naar Noord-Holland pas daarna kan plaatsvinden. Tot die tijd rijden de internationale treinen vanaf de HSL-Zuid namelijk nog naar Amsterdam Centraal. ProRail gaat met de vervoerders in gesprek over de mogelijkheden voor internationale voorzieningen in de tussenliggende periode (van bouwfase tot oplevering definitief project). Doordat een beperkt aantal treinen worden geraakt is het beeld van de vervoersprognose niet wezenlijk anders dan zoals geschetst in de NMCA van 2017.</p>
43.20	<p>Indiener vraagt om toekomstperspectieven na 2030 en de bijbehorende contouren op te nemen in het Tracébesluit. Indiener denkt hierbij in de eerste plaats aan een 8-sporig tracé tussen Amsterdam Centraal en Muiderpoort zoals genoemd bij punten 43.09 en 43.10 en waarvoor maatregel genoemd bij punt 43.13 nu al noodzakelijk is.</p>
Reactie	<p>In het programma Toekomstbeeld OV wordt gekeken naar de doorgroei van het OV na 2030. In dat kader zijn de genoemde maatregelen niet in beeld. Er is dan ook geen reden om hier in het Tracébesluit rekening mee te houden.</p>
44	<p>Indiener sluit zich aan bij de reactie van nummer 15 (zie nummer 15.1 t/m 15.14).</p>
Reactie	<p>Voor beantwoording reactie zie nummer 15.1 t/m 15.14.</p>
44.01	<p>Indiener tekent bezwaar aan tegen de uitgangspunten van de berekeningen en de bijbehorende conclusie van de effecten van overlast van geluid, trillingen en fijnstof voor de omwonenden, gehanteerd in de Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal werken uiteindelijk bij het afwegen van de belangen ten nadele van de omwonenden. Daar ze ten onrechte een kleine achteruitgang van de leefomgeving suggereren.</p>
Reactie	<p>Zie beantwoording van de vragen K3.01 en K3.04 ten aanzien van de referentiesituatie en autonome ontwikkeling.</p>
44.02	<p>Indiener maakt bezwaar tegen intensivering geluid ter hoogte van de Nieuwevaart en het Lozingskanaal, die het invoeren van het PHS tot gevolg zal hebben. Citaat uit het MER behorend bij de PHS Centraal Amsterdam: “Het rijden van meer treinen is op een robuuste manier mogelijk.....”. hoofdstuk 1.2.1 MER. Het gebruik van het woord robuust getuigt van een zich bewustzijn dat bij het invoeren van PHS flink wordt aangepakt. Er worden daarentegen geen robuuste maatregelen getroffen, om het geluid ter hoogte van de bruggen over de Nieuwevaart en het Lozingskanaal te verminderen. Allereerst het verhogen van de snelheid van 60 – naar 80 km per uur. Dit heeft een enorm effect op de geluidsproductie. Wanneer de snelheid verhoogd wordt, en ook de frequentie van het aantal treinen toeneemt, betekent dit een permanente zeer hoge geluidsbelasting voor de omwonenden, met de dientengevolge gezondheidsproblemen, en slaapstoornissen.</p>
Reactie	<p>Bij de genoemde spoorbruggen ontstaat als gevolg van uitvoering van het Tracébesluittracébesluit PHS Amsterdam Centraal inclusief de snelheidsverhoging ter hoogte van de bruggen over de Nieuwevaart en het Lozingskanaal geen overschrijding van vastgestelde normen. Aangezien hier geen overschrijdingen zijn van de geluidsnormen in de geluidproductieplafonds (GPP's) worden berekend is er geen aanleiding om nader onderzoek uit te voeren naar maatregelen. Voor de beantwoording van de vraag over de maatregelen geluid zie kernpunt K4.03 en K4.07.</p>

Zienswijze	
44.03	Indiener geeft aan dat geen wezenlijke aanpassingen aan de bruggen over het Lozingskanaal en de Nieuwevaart worden uitgevoerd. Deze bruggen veroorzaken aanzienlijk meer geluid, dan het normale spoor.
Reactie	In paragraaf 2.3 van deze reactienota is uitgelegd dat de geluidbelasting op woningen in het plan-gebied niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van de huidige vastgestelde geluidproductieplafonds is toegestaan. Hierbij is rekening gehouden met het geluid van de (stalen) spoorbruggen. Dit is terug te vinden in bijlage VIII van het geluidonderzoek dat als bijlage bij het OTB en het MER is gevoegd.
44.04	Hoewel er wordt aangetoond in het MER rapport, dat de invoering van de PHS Amsterdam Centraal op de omwonenden een negatief effect zal hebben, wordt de mogelijkheid om 's nachts de treinen met een verlaagde snelheid over het traject te laten rijden, niet genoemd. Het moet ons inziens mogelijk zijn treinen 's nachts langzamer te laten rijden, daar het spoor in de nachtelijke uren minder frequent gebruikt wordt. Over het gehele PHS traject zou dit de nachtrust van de omwonenden minder belasten.
Reactie	De mogelijkheid om treinen 's nachts langzamer te laten rijden ter vermindering van hinder, wordt inderdaad niet genoemd. Dit heeft twee redenen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is geen noodzaak is voor het verlagen van de snelheid in de nacht omdat voldaan wordt aan de normen voor geluid en trillingen. 2. Binnen de huidige wetgeving is het niet mogelijk om deze maatregel aan het treinverkeer op te leggen om milieueffecten zoals geluid en trillingen te verminderen. Dit is door de Raad van State bevestigd in enkele zaken. <p>ProRail heeft in opdracht van het Ministerie (brief van 5 oktober 2018 'Opdracht tot uitvoering praktijkproef langzamer rijden goederenvervoerders in de nacht' onderzoek gedaan naar de effecten van het gedifferentieerd rijden: langzamer rijden met goederentreinen in de nacht. Onderdeel van dit onderzoek was een praktijkproef op het traject tussen Meteren en Boxtel. Hier is het effect op trillingen gemeten van het rijden met goederentreinen bij 40 km/uur en bij 60 km/uur. Uit de resultaten blijkt dat trillingen bij een snelheidsverhoging met 20 km/uur met gemiddeld 10% toenemen. Vastgesteld is dat een toename van trillingen met 30% of meer voelbaar is zodat geconcludeerd kan worden dat een snelheidsverlaging om trillingen te verminderen niet leidt tot een voelbare vermindering van trillingen. Voor wat betreft geluid is in een kamerbrief² naar aanleiding van onderzoek van Movares opgenomen dat langzamer rijden zorgt voor minder geluid maar dat langzamer rijden meer energie kost. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en een MKBA zal besloten worden over eventuele invoering van gedifferentieerd rijden.</p>
45.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
46.01	Indiener sluit zich aan bij de inhoud van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
47.01	Een website met data van de gebruikte onderzoeken wordt node gemist, evenals een kaart met daarop data van de BAG.
Reactie	De data van de gebruikte (achtergrond-)onderzoeken zijn opgenomen in de verschillende bijlage-rapporten die bij het OTB en MER ter inzage zijn gelegd. Deze rapporten zijn gepubliceerd op de site: www.platformparticipatie.nl
47.02	De wijze waarop het geluidsregister spoor wordt ontsloten is wel erg mager. Daarmee wordt zelfs niet voldaan aan de wettelijke verplichting om informatie via Internet op toegankelijke wijze aan te bieden.
Reactie	Het geluidregister is voor iedereen langs elektronische weg te raadplegen www.geluidregisterspoor.nl . Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke eis uit de Wet milieubeheer.

Zienswijze	
47.03	Er is geen vergelijking van de alternatieve Fly-over / dive-under combinaties. Er wordt niet ingegaan op de vraag wat de ideale vorm is. zie vgl. de dive-under bij Lunetten.
Reactie	De conclusie vanuit de ruimtelijke analyse is dat er geen behoefte is aan een landmark/groot opvallend kunstwerk op deze plaats. Bovendien ligt het hele spoorbed op deze locatie flink hoger dan het maai-veld. Een oplossing van een ongelijkvloerse kruising van sporen zonder hoge constructies in de lucht, maar juist een spoor wat onderdoor gaat is logischer. De dive-under bij Lunetten is circa 900 meter lang, dat is even veel als de afstand tussen de viaducten Kattenburgerstraat en Czaar Peterstraat. In die zin is het geen vreemde gedachte. Het verschil met de situatie bij Lunetten is echter dat bij de vrije spookruising bij Dijkgracht de onderliggende sporen in de buurt van de kruising door middel van wissels moeten aansluiten op andere sporen. Hierdoor is er minder ruimte dan bij Lunetten om de kruisende sporen dieper te leggen. In de Aanvulling op het MER zijn enkele visualisaties opgenomen van de vrije spookruising.
47.04	Het geluidseffect van een verhoogd spoor is niet beoordeeld. Effect van verhoging van 6 meter naar 12 meter wordt daardoor niet duidelijk. Het effect op ontvangers op 35 meter hoogte is ook niet in beeld. Dit is anders dan een spoorhoogte van 2 m. en een receptor op 7 meter. Berekeningen laten zien dat het effecten van hoogte 0.7 L_{den} Hoger ligt.
Reactie	In de geluidmodellen is rekening gehouden met de hoogteligging van het spoor. Daaruit blijkt dat het geluidproductieplafond (GPP) ter hoogte van de verhoging niet wordt overschreden.
47.05	Het geluidseffecten van een verlaagd spoor is niet beoordeeld.
Reactie	In de geluidmodellen is rekening gehouden met de hoogteligging van het spoor. Daaruit blijkt dat het geluidproductieplafond (GPP) ter hoogte van een verlaagd spoor niet wordt overschreden.
47.06	De geluidsmodelparameters ontbreken.
Reactie	De gehanteerde uitgangspunten en werkwijze zijn beschreven in hoofdstukken 4 en 5 van het achtergrondrapport geluid. Daarnaast zijn in de bijlagen bij deze rapporten de parameters inzichtelijk gemaakt.
47.07	Geen vergelijking van visuele impact van verschillende fly-over/dive-under oplossingen. Een analyse van het effect op omwonenden ontbreekt. Ontbrekende analyse op uitvoering van de fly-over. De uitvoering heeft forse impact op de visuele beleving, en zou bij een te eenvoudige uitvoering de beoogde winst die met kijkgroen wordt beoogd teniet doen.
Reactie	In de Aanvulling op het MER zijn enkele visualisaties opgenomen van de vrije spookruising. Over de inpassing van deze (en andere) plekken is niet alleen overleg met de gemeente maar ook bij omgevingstafels in het gebied. Met name aan de zuidzijde is veel ruimte voor groen. Er is overleg met de gemeente over eventuele toegankelijkheid en parkinrichting.
47.08	Wellicht is er over de wal een mogelijkheid de bouwwerf aan de kant van de Panamaknoop te situeren, waarmee er in de directe omtrek veel minder gehinderden zijn. Bovendien biedt een bouwwerf aan de wal veel betere mogelijkheden deze met geluidwerende voorzieningen af te scherm.
Reactie	De bouwzone bij de Dijkgracht betreft een zone buiten de spoorzone en is nodig in verband met de aanvoer over water, hiervoor is geen alternatief voor handen. Uiteraard zullen veel werkzaamheden ook binnen de spoorzone plaatsvinden.
47.09	Indiener stelt dat het effect van perronverlenging op verblijfsklimaat Oostertoegang is niet meegenomen. Het verlengen van de perrons over de Oostertoegang zal leiden tot aanzienlijk verminderde daglichttoetreding.
Reactie	Door een andere constructie van de bruggen en de perrons wordt daglichttoetreding inderdaad minder. Kleine vides lijken mogelijk maar daardoor wordt het contrast (licht-donker) erg groot in de onderdoorgang. Doordat de pijlers van de bruggen in het water komen te staan wordt het deel voor langzaam verkeer wel veel meer open, overzichtelijker (geen donkere verborgen hoekjes) met veel meer doorzicht naar de andere kant van de onderdoorgang.

Zienswijze	
48.01	Indiener sluit zich aan bij passages van zienswijze nummer 22.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 22.
49.01	Indiener is van mening dat nu zij doende is haar kantoorgebouw te renoveren en zich in dat kader heeft gecommitteerd aan aanzienlijke investeringen in haar vastgoed te doen.
Reactie	In het MER is aandacht besteed aan het in beeld brengen van de hinder als gevolg van onder andere geluid en trillingen. Daarbij is onderzocht in hoeverre door aanpassing van het ontwerp de hinder op de omgeving kan worden beperkt. De hinder van de onderzochte varianten en de voorkeursvariant is in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders. De conclusie in het MER is dat de hinder op de leefomgeving zal toenemen, maar dat deze binnen de wettelijke kaders en grenswaarden blijft.
49.02	Indiener vindt de m.e.r.-beoordeling onvolledig en onzorgvuldig tot stand gekomen. Alleen de voorkeursvarianten 7B, 8B en 9 zijn onderzocht. En kan daarom niet dienen als onderbouwing voor het OTB.
Reactie	Voor het project PHS Amsterdam Centraal is een m.e.r.-procedure doorlopen en een MER opgesteld. In het MER zijn verschillende varianten onderzocht. De varianten 7B en 8B zijn geselecteerd op basis van inzicht in haalbaarheid, realiseren van de doelstellingen en de milieueffecten. Daarbij is variant 9 ontstaan die een combinatie vormt van 7B en 8B. Dit onderzoek is beschreven in MER deel C. Variant 9 is verder uitgewerkt en geoptimaliseerd tot voorkeursvariant. De voorkeursvariant is onderzocht in het MER deel B dat ook is opgesteld ten behoeve van het OTB.
49.03	Gezien de slechte resultaten van de voorkeursvariant op de aspecten geluid, trillingen, externe veiligheid en de gezondheidseffectscreening, roepen de m.e.r.-beoordeling en het OTB bij VRN vragen op of wel de juiste afwegingen worden gemaakt en of niet veel meer gedaan zou moeten kunnen worden aan het beperken van de negatieve effecten van het spoor(gebruik) op het omliggende gebied.
Reactie	Zie voor de beantwoording van deze vraag de antwoorden op de onderwerpen, geluid, trillingen, externe veiligheid en GES. De voorkeursvariant wordt getoetst aan de wettelijke kaders en vastgestelde beleidskaders voor de genoemde aspecten. GES kent geen wettelijk toetskader, maar brengt de gezondheidsrisico's als gevolg van het project in beeld. De spoorontwerpen zijn voor de diverse aspecten in de verschillende varianten geoptimaliseerd en op basis daarvan is de voorkeursvariant samengesteld en gekozen. Deze variant is getoetst en de conclusie is dat wettelijke aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn om het project uit te voeren.
49.04	Verwachting is dat het aantal trillingsgehinderden zal toenemen en dat het risico bestaat op trillingsschade gedurende een deel van de werkzaamheden. De afwegingen zijn naar de mening van VRN onvolledig en de in het OTB neergelegde bepalingen omtrent trillingshinder-schade te vrijblijvend en onvoldoende rechtszeker.
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K6.01 ten aanzien van trillingen.
49.05	Het is niet inzichtelijk waarom de sterk negatieve score voor externe veiligheid, wegens overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico opweegt tegen de met het OTB te dienen belangen.
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K7.02 ten aanzien van externe veiligheid.

Zienswijze	
49.06	Nu in het gebied waarin het kantoorgebouw is gelegen in de huidige situatie al zwaar overbelast is, mag naar mening van VRN op dit punt meer van de besluitvorming en motivering worden verwacht dan wat het OTB biedt.
Reactie	In 2010 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing genomen ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De opgave rond Amsterdam Centraal ten aanzien van PHS heeft betrekking op de transfercapaciteit voor reizigers op het station en de spoorcapaciteit op de toeleidende baanvakken. De keuzes die daarbij zijn gemaakt zijn mede gebaseerd op de gevolgen voor de omgeving. Hiervoor is het MER opgesteld. In het MER zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar effecten op milieu en leefomgeving. Om negatieve effecten te beperken kunnen maatregelen worden getroffen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de wettelijke normen, zolang die niet worden overschreden zoals het geval binnen dit project, is er op basis van de wet geen aanleiding om maatregelen te treffen.
49.07	In paragraaf 4.5 van het OTB wordt opgemerkt dat er tijdens de spooraanpassing voor gezorgd zal worden dat de overlast voor de omgeving zo klein mogelijk is en (of eigenlijk omdat) daarbij zal worden voldaan aan de bouwregelgeving van de gemeente Amsterdam.
Reactie	Tijdens de aanleg van de spooraanpassing zal er veel aandacht zijn voor het beperken van de overlast voor de omgeving. Hierbij wordt voldaan aan de bouwregelgeving van de gemeente Amsterdam. De regels in het bouwbesluit gelden ten aanzien van geluidhinder. De gemeente ziet toe op de naleving hiervan en kan eventueel handhaven.
49.08	Het OTB noch het MER geven een helder beeld van de geluidbelastingen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden. Gelet op de aard van de werkzaamheden lijkt een zeer hoge geluidbelasting verre van uitgesloten. De wens is dat in het OTB wordt vastgelegd dat er geluidreducerende maatregelen dienen te worden getroffen in de bouwfase.
Reactie	In het MER is bouwlawaai niet onderzocht. De toegestane geluidbelastingen ten gevolge van bouwlawaai zijn opgenomen in het bouwbesluit (art 8.3 bouwbesluit 2012).
50.01	Indiener is van mening dat er onvoldoende aandacht lijkt te zijn besteed aan het beperken c.q. uitsluiten van de toename in geluids- en trillingsoverlast. Inspreker vreest dat zij aan haar hotelgasten niet langer het ontspannen en ongestoorde verblijf zal kunnen bieden dat zij van het luxe hotel verwachten. De toename van de reeds bestaande overlast zal de exploitatie c.q. het businessmodel van het Hotel in gevaar brengen.
Reactie	In het MER is aandacht besteed aan het in beeld brengen van de hinder als gevolg van onder andere geluid en trillingen. Daarbij is onderzocht in hoeverre door aanpassing van het ontwerp de hinder op de omgeving kan worden beperkt. De hinder van de onderzochte varianten en de voorkeursvariant is in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders. De conclusie in het MER is dat de hinder op de leefomgeving zal toenemen, maar dat deze binnen de wettelijke kaders en grenswaarden blijft.
50.02	Indiener vindt de m.e.r.-beoordeling onvolledig en onzorgvuldig tot stand gekomen. Alleen de voorkeursvarianten 7B, 8B en 9 zijn onderzocht. En kan daarom niet dienen als onderbouwing voor het OTB.
Reactie	Voor het project PHS Amsterdam Centraal is een m.e.r.-procedure doorlopen en een MER opgesteld. In het MER zijn verschillende varianten onderzocht. De varianten 7B en 8B zijn geselecteerd op basis van inzicht in haalbaarheid, realiseren van de doelstellingen en de milieueffecten. Daarbij is variant 9 ontstaan die een combinatie vormt van 7B en 8B. Dit onderzoek is beschreven in MER deel C. Variant 9 is verder uitgewerkt en geoptimaliseerd tot voorkeursvariant. De voorkeursvariant is onderzocht in het MER deel B dat ook is opgesteld ten behoeve van het OTB.

Zienswijze	
50.03	Gezien de slechte resultaten van de voorkeursvariant op de aspecten geluid, trillingen, externe veiligheid en de gezondheidseffectscreening, roepen de m.e.r.-beoordeling en het OTB bij inspreker vragen op of wel de juiste afwegingen worden gemaakt en of niet veel meer gedaan zou moeten kunnen worden aan het beperken van de negatieve effecten van het spoor(gebruik) op het omliggende gebied.
Reactie	De voorkeursvariant is getoetst aan de wettelijke kaders voor de genoemde aspecten. Het GES onderzoek kent geen wettelijk toetskader, maar brengt de gezondheidsrisico's als gevolg van het project in beeld. De spoorontwerpen zijn voor de diverse aspecten in de verschillende varianten geoptimaliseerd en op basis daarvan is de voorkeursvariant samengesteld en gekozen. Deze variant is onderzocht en de conclusie is dat wettelijke aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn om het project uit te voeren.
50.04	De toename van het aantal slaapgestoorden als gevolg van de voorkeursvariant zal zeer grote impact hebben voor inspreker. Hierbij is nog specifiek van belang dat aan de gevel van het hotel niet zonder meer geluidreducerende maatregelen te treffen zullen zijn. In het OTB en de m.e.r.-beoordeling is hier onvoldoende aandacht besteed.
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K4.03 ten aanzien van geluid.
50.05	Verwachting is dat het aantal trillingsgehinderden zal toenemen en dat het risico bestaat op trillingsschade gedurende een deel van de werkzaamheden. De afwegingen zijn naar de mening van indiener onvolledig en de in het OTB neergelegde bepalingen omtrent trillingshinder-schade te vrijblijvend en onvoldoende rechtszeker.
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K6.01 ten aanzien van trillingen.
50.06	Het is voor indiener niet inzichtelijk waarom de sterk negatieve score voor externe veiligheid, wegens overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico opweegt tegen de met het OTB te dienen belangen.
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K7.02 ten aanzien van externe veiligheid.
50.07	Nu in het gebied waarin het kantoorgebouw is gelegen in de huidige situatie al zwaar overbelast is, mag naar mening van VRN op dit punt meer van de besluitvorming en motivering worden verwacht dan wat de OTB biedt.
Reactie	In 2010 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing genomen ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De opgave rond Amsterdam Centraal ten aanzien van PHS heeft betrekking op de transfercapaciteit voor reizigers op het station en de spoorcapaciteit op de toeleidende baanvakken. De keuzes die daarbij zijn gemaakt zijn mede gebaseerd op de gevolgen voor de omgeving. Hiervoor is het MER opgesteld. In het MER zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar effecten op milieu en leefomgeving. Om negatieve effecten te beperken kunnen maatregelen worden getroffen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de wettelijke normen, zolang die niet worden overschreden zoals het geval binnen dit project, is er op basis van de wet geen aanleiding om maatregelen te treffen.
50.08	Het OTB noch het MER geven een helder beeld van de geluidbelastingen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden. Gelet op de aard van de werkzaamheden lijkt een zeer hoge geluidbelasting verre van uitgesloten. De wens is dat in het OTB wordt vastgelegd dat er geluidreducerende maatregelen dienen te worden getroffen in de bouwfase. Zorgelijk is wat dat betreft dat meer belastende werkzaamheden en afsluitingen juist in het weekenden lijken te voorzien. Het OTB geeft geen duidelijke voorschriften voor de geluidbelasting gedurende de bouwfase.
Reactie	In het MER is bouwlawaai niet onderzocht. De toegestane geluidbelastingen ten gevolge van bouwlawaai zijn opgenomen in het bouwbesluit (art 8.3 bouwbesluit 2012).
50.09	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van nummer 49.
Reactie	Voor de beantwoording wordt verwezen naar zienswijze nummer 49.

Zienswijze	
51.01	<p>Indiener geeft aan dat de overlast wordt vergroot doordat de goederentreinen van het huidige Zuidelijke spoor worden verplaatst naar het Noordelijke spoor, waardoor de geluidsoverlast veel dichterbij komt bij de vele honderden woningen langs de Piet Heinkade. De goederentreinen rijden 25 tot 30 meter dichterbij de woningen. In de huidige situering van de goederentreinen, dus over de Zuidelijke sporen, leveren deze zwaarbeladen treinen al veel overlast op, met name tijdens de piekmomenten en met name in de nachtelijke uren, waardoor de gezonde slaap van duizenden bewoners aan de Piet Heinkade, structureel en langdurig wordt verstoord.</p>
Reactie	Voor de beantwoording zie kernpunt K9.02 ten aanzien van goederentreinen.
51.02	<p>Geluid en lawaai kunnen bij structurele hinder een slaapverstoring veroorzaken. Langdurige blootstelling aan storend geluid leidt tot een vermindering van de kwaliteit van leven doordat het moeilijk is uit te rusten en te ontspannen. Een structureel voortdurende slaapverstoring leidt tot stress en kan leiden tot hoge bloeddruk en ischemie ('zuurstofgebrek' in de hartspeer). Ook kan het slaaptkort verergerende klachten bij mensen die al een hart- en vaatandoening hebben. Ook kan structurele overlast door lawaai leiden tot slechtere leerprestaties bij kinderen. Structureel verstoord nachtrust zorgt voor een mogelijke verstoring van het immuunsysteem waardoor de gezondheid verzwakt. Onderzoek van de GGD (productie 1).</p>
Reactie	Voor de beantwoording zie beantwoording K4.07 ten aanzien van geluidhinder.
51.03	<p>In het MER op pagina 44 wordt genoemd dat van alle treinen zogenoemde 'snelheidsprofielen' zijn bepaald. In figuur 5.1 van pagina 44 zijn de snelheden van goederentreinen, intercity's en sprinters in de voorkeursvariant 9/PHS inzichtelijk gemaakt. Op het traject Piet Heinkade zijn de maximale snelheden opgehoogd van 40 km/uur tot meer dan 70 km/uur. Uit de stukken van ProRail blijkt het te gaan om een ophoging van 40 km/uur naar 80 km/uur.</p>
Reactie	Uit de snelheidsprofielen blijkt dat de snelheid van het treinverkeer langs de Piet Heinkade in de huidige situatie 50 tot 60 km/uur bedraagt. In de toekomst wordt dit maximaal 80 km/u. In de onderzoeken is rekening gehouden met de werkelijk snelheid van treinen.
51.04	<p>Indiener geeft aan dat uit het MER blijkt dat met name bewoners van de Piet Heinkade last hebben van schade bij aanleg. Het betreft in totaal 112 panden met mogelijke schade bij trillingen in de aanlegfase. Het lijkt ook met name te gaan om schade aan de panden tegenover de beoogde Fly-over Dijkgracht, waaronder gebouw Costa Rica/Ramses Shaffy Huis. Ondergetekende heeft mede bezwaar tegen PHS vanwege de schadelijke trillingen als gevolg van de aanleg van de PHS.</p>
Reactie	<p>De trillingshinder is onderzocht en daaruit is geconcludeerd dat hieruit geen schade verwacht hoeft te worden, zie het Trillingsonderzoek. Bij de bouw zal schade aan de omgeving worden voorkomen. Als de voorgenomen bouwmethodes duidelijk zijn, zullen waar nodig maatregelen getroffen worden met als doel het optreden van schade aan de omgeving te voorkomen. Als er desondanks toch schade optreedt veroorzaakt door uitvoeringswerkzaamheden dan kan er op grond van het burgerlijk recht grond zijn voor een schadevergoeding (herstel of volledige vergoeding).</p> <p>In het trillingsrapport dat als bijlage bij het (ontwerp-)tracébesluit is gevoegd is aangegeven dat als het niet mogelijk is om een trillingsarme bouwmethode te kiezen schade voorkomen wordt door het uitvoeren van een bouwkundige vooropname en monitoring van trillingen tijdens de bouw, zodat de bouw stil gelegd kan worden voordat er schade optreedt. Schade tijdens de aanleg wordt hiermee voorkomen. In hetzelfde trillingsrapport is aangegeven dat de trillingsniveaus van het gebruik van het spoor lager zijn dan de grenswaarden uit SBR(A). Dit biedt voldoende garantie dat schade als gevolg van gebruik van het spoor onwaarschijnlijk is.</p>
51.05	<p>Los van alle extra geluidhinder krijgen de bewoners van de Piet Heinkade ook te maken met extra trillingshinder. Op blz. 63 van het MER staat dat er nu 11.539 te maken hebben met trillingshinder. In de referentiesituatie neemt dat aantal met 11 % toe tot 12.828 en in de voorkeursvariant neemt de hinder nog eens met 7 % toe. De spreiding van deze aantallen over de deelgebieden wordt niet aangegeven, maar wel blijkt uit figuur 7-1 dat op de Oostelijke Eilanden het sterkste negatieve effect wordt verwacht.</p>
Reactie	Hoewel er sprake is van een toename van trillingen wordt langs de Piet Heinkade voldaan aan de streefwaarden uit de Bts voor het maximale trillingsniveau en voor de grenswaarde uit de Bts voor het gemiddelde trillingsniveau. De trillingsniveaus blijven dus laag.

Zienswijze	
51.06	<p>Evenals bij de toename van de geluidhinder worden maatregelen ten onrechte niet nodig gevonden. Zowel geluidshinder als trillingshinder wordt met name ervaren bij goederentreinen, Anders dan reizigerstreinen rijden die bovendien vaak 's nachts. Onderstaande tabel toont de toename van het goederenvervoer volgens de maximale raming. Aan de oostzijde neemt het aantal goederentreinen toe van 19 in de huidige situatie naar 48, zowel in de referentiesituatie als na uitvoering van de voorkeursvariant. Dat is een toename van maar liefst 152 %. En ook de goederentreinen gaan sneller rijden: 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. Dit betekent dat met name in de nacht extra hinder zal worden ervaren. En wat betekent het remmen en optrekken van goederentreinen op het wachtpoor voor de hinder?</p>
Reactie	<p>Uit de toetsing die t.b.v. het (O)TB is uitgevoerd, is nergens sprake van een (voelbare) toename van de trillingen met meer dan 30 procent boven de streefwaarde voor het maximale trillingsniveau (V_{max}) uit de Bts. Ook wordt nergens de grenswaarde voor het gemiddelde trillingsniveau voor V_{per} overschreden.</p> <p>Zie kernpunt K9.01 ten aanzien van toename goederentreinen en ten aanzien van het wachtpoor. Voor de beantwoording zie kernpunt K4.05 ten aanzien van geluidhinder.</p>
51.07	<p>Pagina 170/MER: "Diesellocomotieven van goederentreinen zorgen voor uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (NO2 en fijnstof) als gevolg van hun aandrijving. Daarnaast brengen alle typen treinen uitstoot van fijnstof met zich mee als gevolg van slijtageprocessen. Dit zorgt voor hogere concentraties van deze stoffen langs het spoor, maar ook verder van het spoor kan deze uitstoot als achtergrondbijdrage effect hebben op de luchtkwaliteit."</p>
Reactie	<p>Voor de beantwoording zie kernpunt K8.01 ten aanzien van luchtkwaliteit.</p>
51.08	<p>Op pagina 4 van het MER lezen we dat er een 'vrije kruising' wordt gerealiseerd ter hoogte van de Dijkgracht. De vrije kruising bestaat uit een halfverdiepte onderdoorgang (Dive-Under) gecombineerd met een Fly-Over, die daar overheen gaat. Door de vrije kruising kunnen treinen 'conflictvrij' kruisen, zonder op elkaar te hoeven wachten. De sporen op de Fly-Over komen op ongeveer NAP + 12 meter de liggen, dat is ongeveer 6 meter boven het maaiveld op het (nu al verhoogde) emplacement. Het totale fly-over is 165 meter lang. Ondergetekende tekent bezwaar aan tegen een bouwwerk van 12 meter boven NAP, recht tegen over gebouw Boston aan de Piet Heinkade.</p>
Reactie	<p>Er is kennisgenomen van uw bezwaar. De vrije kruising op de Dijkgracht is in de aanvulling op het MER gevisualiseerd vanuit verschillende standpunten, op basis daarvan is meer inzicht geven in de visuele effecten en de impact van de vrije kruising op de omgeving.</p>
51.09	<p>In het MER wordt door het Ministerie een vergelijking gemaakt tussen twee drukke situaties, de fictieve 'referentiesituatie van 2030' en de nieuwe plannen van het PHS. Deze beide toekomstige situaties worden met elkaar vergeleken. De MER laat de vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige PHS op het traject voornamelijk achterwege. Het zal niet verbazen dat bij een vergelijking tussen twee drukke modellen, de rekenkundige theoretische toenames gering zullen zijn. Een concreet voorbeeld van dit type berekeningen vanuit het MER. Op pagina 147 wordt de fictieve 'referentie-situatie' van het aantal goederentreinen vergeleken met de drukke 'voorkeursvariant van het PHS'. Het aantal goederentreinen in de referentie-situatie bedragen al 40 per etmaal, aldus de aanname van het MER. Volgens het MER zijn er ook 40 goederentreinen in de PHS situatie. Conclusie van het MER: de toename tussen 40 en 40 is 0%, er is dus geen merkbare toename. Relevant voor de belanghebbenden, de duizenden bewoners langs de Piet Heinkade, is om de huidige situatie te vergelijken met de toekomstige veel drukker PHS-situatie. In de huidige situatie zijn er, hoofdzakelijk in de nachtelijke uren, al 16 goederentreinen die voorbij komen langs de Piet Heinkade. Dat worden er bij PHS-model in totaal 40, dat is meer dan een ruimte verdubbeling van het aantal goederentreinen. Rekenkundig gaat het om een toename van 150% aan extra goederentreinen langs Piet Heinkade. Een dergelijke toename aan goederentreinen zal natuurlijk leiden tot een enorme stijging van het aantal slaapgestoorden in het stedelijke studiegebied: t.o.v. de huidige situatie een toename van 275% aan extra slaapgestoorden.</p>
Reactie	<p>Voor de beantwoording zie beantwoording vraag K3.01.</p> <p>Daarnaast wordt opgemerkt dat de methodiek en werkwijze in het MER is om de effecten van het plan te vergelijken met de referentiesituatie. De toename van het aantal goederentreinen is geen effect van het project, maar een autonome ontwikkeling en daarmee onderdeel van de referentie.</p>

Zienswijze

51.10 Het MER rapport kent met 203 pagina's een uitvoerig beschrijving, en toch mist in die 203 pagina's ten onrechte de meest essentiële informatie voor de omwonenden van de Piet Heinkade, in het stedelijke studiegebied van het PHS-traject. Belangrijk gemis is het ontbreken van fysieke maatregelen en aanpassingen aan het spoor om de verwachte toenames van slaapgestoorden, geluid gehinderden, geluidshinder en trillingen te voorkomen. Het MER stelt zich ten onrechte op het standpunt dat er geen aanpassingen aan het spoor nodig zijn om geluidsoverlast te bedwingen, simpelweg omdat volgens het MER er geen ernstige overschrijdingen zijn. De overlast is er wel in de vorm van het grote aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden, maar in de ogen van het MER is dit geen wettelijke overlast. In geen van de 203 pagina's MER wordt voorgesteld om in het stedelijk gebied Piet Heinkade naar aanleiding van de grote veranderingen door het PHS geluidsschermen of geluidsdiffractors of anderszins geluidsbeperkende voorziening te realiseren ter voorkoming van de overlast, bijvoorbeeld van het geluid of vanwege de schade door de trillingen. Het Ministerie of ProRail huldigt de opvatting dat zij in het PHS nergens de wettelijke normen zal overschrijden en derhalve zijn er geen beschermende maatregelen nodig, zoals geluidsschermen. ProRail beschikt niet over zogenaamde 'maatregelpunten' omdat er geen wettelijke overlast is. Ondergetekende heeft ernstige bezwaren tegen het achterwege laten van fysieke aanpassingen aan het spoor zoals geluidsschermen, diffractors of maatregelen om trillingen te voorkomen. Het MER concludeert op blz. 60 zowel dat het aantal ernstig geluidgehinderden als ook het aantal slaapverstoorden fors toeneemt als gevolg van het project. Vervolgens concludeert het MER ten onrechte dat geluidmaatregelen niet nodig zijn. Dat is voor ons als bewoners van de Piet Heinkade een onaanvaardbare tegenstelling. Als de hinder zo sterk toeneemt, dan verwachten wij dat ook maatregelen ter bescherming van de bewoners genomen worden. En wat hier als 'autonome' ontwikkelingen wordt voorgesteld is ook een gevolg van beleid van overheid, NS en ProRail om het treinverkeer te laten groeien. Voor ons als bewoners is het onbegrijpelijk dat zoveel energie wordt gestoken in het theoretisch berekenen van de toename van de hinder en dat dit in geen enkele maatregel tegen de hinder resulteert. Wij kunnen als bewoners alleen uitgaan van onze eigen ervaringen en niet van onnavolgbare rekenmethodes, voortbordurend op slechts incidentele metingen gedaan in de periode 2006-2008, die hoe- genaamd nog steeds uitwijzen dat geen enkele maatregel wettelijk noodzakelijk is. Wij vinden dat de overheid de door de bewoners ervaren overlast moet erkennen en daaraan maatregelen moeten koppelen. Er worden hier enorme investeringen gedaan. Dan mag verwacht worden dat een fractie daarvan besteed wordt aan het aanbrengen van geluidsschermen.

Reactie Voor beantwoording van deze vraag zie K4.02 en K4.03 voor geluid en K3.03 ten aanzien van de autonome ontwikkeling.

Bijlage 1

Transponeertabel

Registratienummer	Verwerkingsnummer	Registratienummer	Verwerkingsnummer
72582532	1	73496039	27
72700346	2	73498671	28
72841485	3	73498745	29
73096344	4	73499489	30
73190738	5	73501147	31
73293542	6	73501182	32
73322736	7	73501325	33
73326923	8	73505795	34
73370431	9	73506067	35
73372166	10	73506461	36
73424934	11	73506698	37
73429686	12	73506739	38
73432730	13	73506850	39
73441991	14	73506929	40
73454327	15	73506996	41
73471726	16	73516798	42
73478559	17	73519128	43
73489077	18	73524198	44
73489254	19	73526786	45
73490174	20	73528289	46
73490444	21	73530091	47
73492275	22	73533097	48
73492598	23	73533277	49
73492709	24	73533313	50
73493171	25	73551381	51
73493590	26		

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Januari 2021