

Nota van Antwoord

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Planstudie Knooppunt A10-N247-s116 (KANS)

22 mei 2018

Versie 1.0, voor bestuurlijke vaststelling door KANS-partners

VOORBLAD

Project: *Planstudie Knoop A10-N247-S116 (KANS)*

Op 1 februari 2018 is de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (afgekort: NRD) voor de planstudie naar de knoop A10-N247-s116 (KANS) gepubliceerd. Eenieder was uitgenodigd om zijn of haar reactie te geven op het bereikbaarheidsprobleem, de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. Doel van deze uitnodiging is te komen tot een planstudie KANS waarbij de juiste onderzoeken worden uitgevoerd. Met de reacties komen de partners in het project KANS uiteindelijk tot een kwalitatief betere voorkeursoplossing. KANS is een samenwerkingsproject van de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord. De gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is het garanderen van de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer nu en in de toekomst over de KANS knoop.

De reactietermijn voor de NRD stond open van 1 februari 2018 tot en met 29 maart 2018 (8 weken). Er zijn negentien reacties ontvangen. De reacties zijn integraal en geanonimiseerd opgenomen in deze Nota van Antwoord inclusief een antwoord van het project KANS. De zeventien reacties van particulieren staan in deel A – waarvan een reactie door 66 bewoners is medeondertekend -. De twee reacties van medeoverheden staan in deel B. Deze Nota van Antwoord wordt na bestuurlijke vaststelling door de vier partners gepubliceerd op de website www.vervoerregio.nl/kans. Daarnaast ontvangt iedereen een individuele reactie vanuit het project KANS. Op de website wordt gelijktijdig met de Nota van Antwoord de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd, aangepast naar aanleiding van de negentien reacties. Deze definitieve NRD vervangt de op 1 februari 2018 gepubliceerde concept NRD.

STATUS	AKKOORD
Versie 1.0	<i>Voor bestuurlijke vaststelling KANS-partners</i>

INHOUD

Inhoud	2
A. Reacties particulieren	3
A1.	
A2.	
A3.	
A4.	
A5. (medeondertekend door 66 bewoners Zuiderzeepark, Amsterdam)	
A6.	
A7.	
A8.	
A9.	
A10.	
A11.	
A12.	
A13.	
A14.	
A15.	
A16.	
A17.	
B. Reacties medeoverheden	28
B1.	Algemeen bestuur van de bestuurscommissie Noord, gemeente Amsterdam
B2.	Projectteam Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN), gemeente Amsterdam

A. REACTIES PARTICULIEREN

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A1.	Het verbaast mij dat de oplossing voor de problemen achteloos als een verre toekomst wordt vermeld. Iedereen wist bij het besluit om de Noord Zuidlijn aan te leggen dat dit een aanzuigende werking zou hebben op het gebied rondom het winkelcentrum noord. Tel daarbij de grootschalige woningontwikkeling in noord en Purmeren bij op. Trek de noord zuidlijn ondergronds onder het noordhollandskanaal door naar Purmerend. Stations bij het schouw ook voor Landsmeer, IJpendam en Purmerend. Trek de oude metro lijn door onder het IJ naar het knsm gebied en verder naar Zaandam. Ik vind het niet te begrijpen dat er nu nog over meer asfalt en foei lelijke fly-overs etc wordt gediscussieerd. Deze plannen hadden al 15 jaar geleden klaar moeten zijn. Er moet meer onder de grond.	Aanleiding om de planstudie KANS te starten zijn de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving. De verkeersafwikkeling op en rond de KANS-knoop staat al onder druk en de partners willen voorkomen dat deze belangrijke aansluiting de toekomstige verkeersdruk niet kan verwerken. Het (onderzoek naar) doortrekken van de metro valt buiten het project KANS. Het project KANS maakt het eventuele doortrekken van de metro niet onmogelijk. Dit vindt u terug in paragraaf 5.3.1 in de definitieve NRD.
A2.	Ik heb de nota van 1 februari gelezen en ben onder de indruk. Een gedegen en helder rapport. Echter, het komt mij voor dat de blik in deze studies te nauw is. Waarom niet meer 'out of the box' denken. Bijvoorbeeld eenvoudige groots opgezet overdekte OV overstapplaats maken bij de splitsing, met een groot parkeerterrein en iedere 5 minuten een bus naar centrum, west of oost-amsterdam. Laat de resterende automobilist-forenzen maar langzaam in hun eigen auto rijden.	De suggesties die u noemt (overstapplaats ov-auto) hebben een plek in het bereikbaarheidsproject Bereikbaarheid Waterland (projecttrekker: provincie Noord-Holland). Op dit moment is er al een kleine P+R bij de splitsing Het Schouw (splitsing N235 – N247). Deze P+R wordt samen met de bushaltes verplaatst naar een centrale plek bij de Slochterweg. Hierdoor ontstaat een comfortabele overstap van auto naar bus. Dit overstappunt wordt medio 2020 gerealiseerd. Wanneer blijkt dat deze P+R goed werkt, kan deze worden uitgebreid. Daarnaast wordt een P+R gerealiseerd bij busstation Noord. Vanaf splitsing Het Schouw rijden reeds diverse bussen naar de door u benoemde verschillende richtingen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling (start 22 juli 2018) rijden de bussen vanaf daar vaak (zo kunt u dan vanaf Het Schouw gemiddeld elke twee minuten in een spitsuur de bus naar Amsterdam Noord nemen).

¹ In de Nota van Antwoord zijn de ontvangen reacties integraal opgenomen. Ter voorkoming van onjuiste interpretaties zijn er door het projectteam KANS geen aanpassingen gemaakt voor typefouten.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Nog beter: de metro ook daarheen doorgetrokken. Het is duidelijk dat de capaciteit van het busstation bij het metrostation (a) te ver weg is van de metro en (b) onvoldoende capaciteit heeft (m.a.w. alleen capaciteit heeft voor stadsbussen)	Het (onderzoek naar) doortrekken van de metro valt buiten het project KANS. Het project KANS maakt het eventuele doortrekken van de metro niet onmogelijk. Dit vindt u terug in paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. In de buurt van het eindpunt van de Noord/Zuidlijn zijn twee busstations. Busstation Noord is bijna gereed en wordt op 22 juli 2018 in gebruik genomen. Busstation Buikslotermeerplein, naast het winkelcentrum Boven 't Y, wordt volledig vervangen door het nieuwe busstation Noord. Busstation Noord biedt de overstap op de metrolijn. De afstand van de perrons van de bussen naar de entree van de metro stationshal is zo klein mogelijk gehouden. De capaciteit van busstation Noord is in principe (ruim) voldoende om de daar verwachte aantallen buslijnen en bussen te kunnen afwikkelen. Alleen kan het zijn dat de capaciteit de komende jaren wat minder is aangezien er nog gewerkt wordt rondom het busstation. De gemeente Amsterdam houdt zich hiermee bezig.
A3.	Het probleem ligt niet bij de ring A10 naar 247, het probleem ligt bij de kruising N247 naar Purmerend/IJpendam en richting Monnickendam/Watergang! Als u rijdt ziet u dat er geen file vorming is op de ring A10! De weg naar Monnickendam betreft 1 baansweg en als er 1 persoon niet met de verkeer meegaat houdt dat bv erg op en ook mogelijk door verkeerde instelling stoplichten daar? Zodra de N247 vast staat loopt het ook vast op de ring A10 afsl. S116, het probleem zit kortom verderop! Dit aanpassen zou dus betekenen dat jullie geld gaan weggooien in het noord-hollandse kanaal! :) Kijk A.u.b verder dan wat jullie in het hoofd hebben, ik rij vaak via de N247 als ik de pont neem naar landsmeer als het weer vast staat bij Zaandam, ik zie dat het als de N27 vast staat langzaam rijdend verkeer is naar richting Monnickendam./Watergang! Als het daar rijdt is er ook geen filevorming bij afslag S116 :) Het zou dus kortom economischer zijn als jullie vanaf die andere kruispunt de oorzaak gaat bekijken/onderzoeken. Want richting Monnickendam is maar 1 baans en denk dat dat veel op kan houden als het een piek heeft van verkeersdruk/spits..denk dat die weg dat niet aan kan of de dosering van stoplichten houdt op, te lang op rood? Mij lijkt het beste als die kruispunt na de pont landsmeer te onderzoeken, want het probleem ligt niet bij de ring A10 lijkt mij.	In de planstudie KANS wordt gekeken naar de verkeersproblematiek die zich nu voordoet, maar ook in de toekomst (2030) te verwachten is. Voor de situatie in de toekomst wordt rekening gehouden met maatregelen die dan zijn uitgevoerd. Eén van de projecten waar KANS in dat kader rekening mee houdt en mee afstemt is het project Bereikbaarheid Waterland. In het project Bereikbaarheid Waterland (projecttrekker: provincie Noord-Holland) wordt het kruispunt bij Het Schouw aangepakt. Er komt minder kruisend verkeer en de verkeerslichten worden opnieuw ingesteld. Daarmee wordt de capaciteit van de kruising vergroot en wordt de capaciteit van de bestaande wegen naar Purmerend en Monnickendam optimaal benut. De start van de uitvoering is in 2019, in 2021 zijn volgens planning de maatregelen gereed.
A4.	Er loopt nu een fietspad vanuit het Noorden over de kruising met de A10. Echter dit fietspad is afgesloten., juist voor de afrit van de A10 bij de kruising in onderzoek. Ik	De partners van KANS vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren dit waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	stel voor dit fietspad door te trekken naar het metro station Noord. Dit maakt het voor bewoners ten Noorden van Amsterdam aantrekkelijker om met de fiets naar dit metrostation te rijden	Op de regionale route Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het door u benoemde aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit.
A5. ²	Introductie Om te beginnen de complimenten voor alle openbare analyses, uitgewerkte plannen en inspraakmogelijkheden rond de voorgenomen wijzigingen aan de verkeerssituatie rond Amsterdam. Het maakt het mogelijk voor direct betrokkenen constructief mee te denken bij de aankomende veranderingen. Het proces Deze brief vormt een officiële reactie conform de inspraakprocedure KANS die loopt tot en met 29 maart 2018. De Verkenning KANS en Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting zijn niet los van elkaar te zien zijn en daarom gaat deze een reactie ook direct naar het project Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting. Onze positie in het proces Wij vertegenwoordigen een deel van de bewoners van Zuiderzeepark, te Amsterdam-Noord. T.a.v. een eventuele Oostelijke ontsluiting vormen we een betrokken partij omdat er directe impact is op onze omgeving. T.a.v. Verkenning KANS zien we ons als een meedenkende partij. Introductie van ons voorstel	

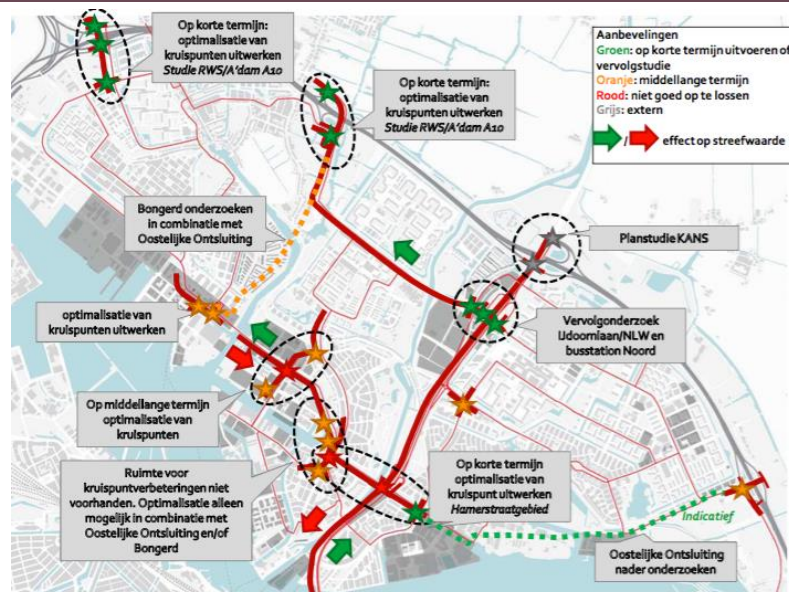
² Reactie A5 is medeondertekend door 66 bewoners Zuiderzeepark, Amsterdam.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Ons voorstel is om een specifieke combinatie van maatregelen uit uw eigen – kwalitatief goede -plannen toe te passen, waarbij dure extra investeringen in wegen beperkt blijven. <i>Uitgangspunten van ons voorstel</i> 1. Verwachte wijzigingen: a. Verdere groei van de stad Amsterdam, met i.h.b. Havenstad en Hamerkwartier. b. Toekomstige groei in het volume van autogebruik. 2. Algemene principes: a. Het autoverkeer in en rondom Amsterdam mag niet volledig vastlopen. b. De auto wordt niet als voorkeursvervoer gezien, openbaar vervoer en fiets wel. c. De investeringen in wegen dienen geen stimulans van autogebruik te worden. 3. Analyse resultaten Gemeente en Overheid: a. Het verkeer van en naar Amsterdam-Noord blijkt vooral verkeer van de lokale bewoners. Er is dus geen winst te behalen door sluipverkeer te beperken, maar toekomstig sluipverkeer moet wel voorkomen worden. b. Het verkeer in Amsterdam-Noord en de Ring dreigt vast te lopen. Reden voor onderzoek KANS en Oostelijke ontsluiting t.b.v. Hamerkwartier. In de verdere analyse wordt deels gebruikt gemaakt van resultaten uit deze onderzoeken. c. Hoofdopties van de Gemeente voor Amsterdam-Noord:	

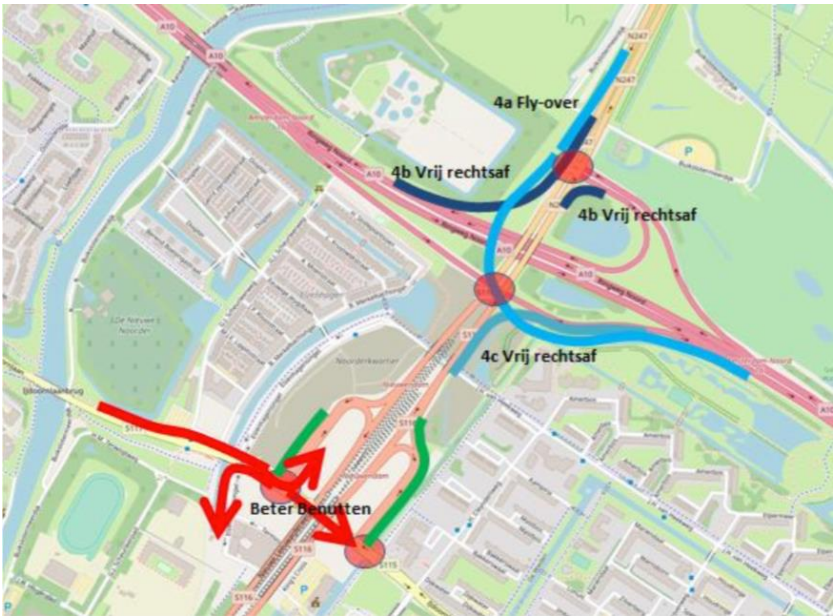
Nr.

Reactie¹

Concept-antwoord



d. Hoofdopties van KANS:

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	 Onderzoek onderliggend aan ons voorstel Onderstaande figuur bevat een aanvullende analyse op de verkeersstromen.	



Hoofdconclusies uit onderzoek onderliggend aan ons voorstel

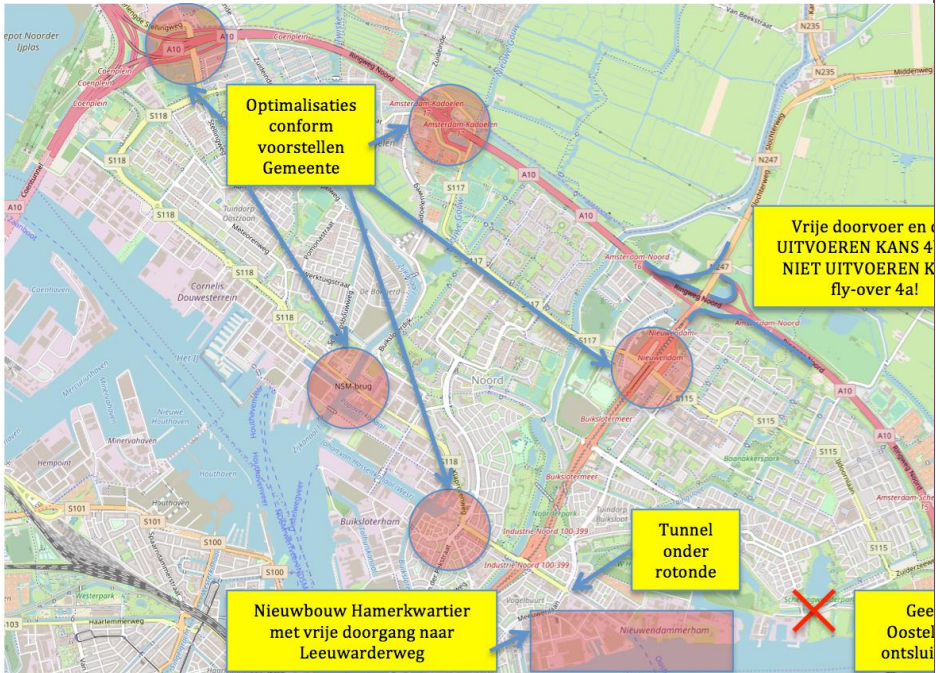
1. Amsterdam deelt de Ring met verkeersstromen van plaatsen rondom Amsterdam. De ontwikkelingen op die wegen moeten dan ook worden meegenomen:
 - a. De capaciteit van de Coentunnel is uitgebreid naar 2x4 banen plus 2 wisselbanen.
 - b. De capaciteit van de aanpalende wegen is reeds of wordt spoedig uitgebreid: de A5 recent aangelegd, de A8 gaat naar 2x6 banen en de A7 gaat naar 2x4 banen, beiden

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	omstreeks 2023. c. De kosten voor een eventuele uitbreiding van de Zeeburgertunnel zullen groot zijn en tijdverslindend. Dit staat ook niet gepland en de aanname moet zijn dat de 2x3 banen voor deze tunnel en voor Ring-Noord voor de komende jaren moet volstaan. d. De conclusie is dat voorkomen moet worden dat er nog meer verkeer richting Zeeburgertunnel wordt geleid. 2. Iedere aansluiting op de Ring levert filevorming op die Ring bij drukte. Eén van de maatregelen is het wegvak waarin samengevoegd en geritst moet worden te verlengen met als extra variant de linkerbaan te laten vervallen en de invoegbaan door te zetten als wegvak. Dat is ook onderdeel van KANS. Deze aanpak is mogelijk bij de S116, maar niet bij de S115 richting Zeeburgertunnel omdat hier het wegvak te kort is. 3. Een goede in- en uitstroom voor de bewoners van Amsterdam-Noord moet geborgd worden. De Leeuwarderweg is een belangrijke bestaande centrale verkeersader in Amsterdam-Noord die reeds vierbaans is. Die weg zou daarmee voldoende capaciteit moeten bieden, mits de doorstroming optimaal is. Oftewel, vrije doorgangen naar de Ring, zoals ook al in één van de opties van KANS wordt aangegeven. 4. Voor het nieuwe Hamerkwartier zou dan de toegang naar de Leeuwarderweg verbeterd moeten worden. Dat kan door op de kruising Johan van Hasseltweg en de Meeuwenlaan een vrije doorgang te maken in een tunnelbak onder de huidige rotonde. Zodoende kan verkeer van west naar oost en visa versa ongehinderd doorrijden. Op bijgevoegde interpretatie een 2x2 banen variant. <i>Advies op de Verkenning KANS als onderdeel van ons voorstel</i>	Bedankt voor het meedenken. Uw reactie is doorgestuurd naar de juiste betrokkenen van de gemeente Amsterdam (Hamerkwartier en Oostelijke ontsluiting).

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	1. Neem maatregelen die het verkeer in en uit Amsterdam-Noord wel toelaten, maar die het verkeer niet onnodig richting Zeeburgertunnel sturen. 2. KANS: S116/4b vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verbetert de doorvoer op de Leeuwarderweg. 3. KANS: S116/4c vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, niet wenselijk voor de Zeeburgertunnel, maar wel noodzakelijk voor de doorvoer op de Leeuwarderweg. 4. KANS: N247/4b vrij rechtsaf, advies UITVOEREN, dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verbetert de doorvoer op de Leeuwarderweg. 5. KANS: maatregelen Ijdoornlaan/Leeuwarderweg toepassen ter verbetering doorstroom Leeuwarderweg, advies UITVOEREN. 6. KANS: N247/4a vrij via fly-over NIET UITVOEREN, ontmoedigingsbeleid route N247. <i>Advies op ontsluiting Hamerkwartier/Oostelijke ontsluiting als onderdeel van ons voorstel</i> 1. Gemeente: Bongerd en verbetering westelijke ontsluitingen UITVOEREN want dit is de voorkeursrichting - want niet naar de Zeeburgertunnel - en verlaagt de druk op de Leeuwarderweg. 2. Gemeente: Oostelijke ontsluiting NIET UITVOEREN, om diverse redenen: a. Geen extra verkeer richting Zeeburgertunnel. b. Verkeer richting Zeeburgertunnel kan slecht invoegen door de korte invoegstrook bij	Voor KANS adviseert u positief over de uitvoering van enkele maatregelen (punt 1 tot en met 4 in uw brief) en negatief over de uitvoering van maatregel N247/4a vrij via fly-over. Aankomende maanden worden in de planstudie KANS alle maatregelen onderzocht zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (en indien van toepassing nog aangevuld en/of aangepast naar aanleiding van de ontvangen reacties hierop, zoals die van uzelf). Eén van de onderdelen waarvoor onderzoek plaatsvindt is de verkeersdoorstroming. De effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming van het netwerk worden in de planstudie in beeld gebracht. Hierbij wordt ook gekeken naar de gevolgen voor de restcapaciteit en het functioneren van de Zeeburgertunnel en het stedelijk netwerk Amsterdam-noord. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. De gemeente Amsterdam start een verkenning naar een mogelijke Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS-knoop (zie 5.2.2. definitieve NRD). De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt buiten het project KANS.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	S115 waardoor de doorstroom op de Ring en de Oostelijke ontsluiting geraakt wordt. c. Deze route heeft een verhoogd risico op het aantrekken van sluipverkeer omdat het toegang verschaft tot het centrum en een doorgang biedt van Oost naar West. d. Deze route kan slechts beperkt bijdragen aan de toegang naar Amsterdam-Noord, maar kent hoge kosten door de aanleg van een nieuwe brug en schadeloosstelling van gedupeerden. Die gedupeerden zijn o.a. bedrijven in de Haven Nieuwendam, de bewoners van het Zuiderzeepark en bedrijven die dienen te vertrekken. e. Bedrijven in de haven van Nieuwendam hebben in het verleden succesvol langs juridische weg de brug over het Zijkanaal bestreden. Scheepswerf <i>Het Jacht</i> diende mede namens andere bedrijven een bezwaarschrift in waardoor bij gemeentelijk besluit van 2 november 1937 de brug uit de plannen ging. f. Het Zuiderzeepark ligt op het oorspronkelijke zandbed voor een weg naar het centrum. De Gemeente heeft eerder besloten dat die weg er niet zou komen en dat er woningen op dit terrein toegestaan werden in de vorm van het Zuiderzeepark. De grond voor de weg is dus reeds vergeven en dan kan dezelfde overheid niet alsnog het oorspronkelijke verkeersvolume door de flessenhals van de Zuiderzeeweg persen. De Gemeente zou zich daarmee niet als een betrouwbare partij tonen.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	 a. Het volume op de Zuiderzeeweg zou van 1500 auto's per etmaal groeien naar ruim 20.000 auto's. De te verwachten extra overlast is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Nieuwendam-Noord Werengouw van 24 november 2011 (met de zinsnede 'De huidige verkeersstructuur is voldoende toekomst vast en er vinden geen ingrepen plaats') en schadeloosstelling zal aan de orde zal zijn. b. De overheid hanteert de volgende regels t.a.v. geluidsbelasting en in deze situatie wordt maximaal 68 dB toegestaan. Dat zal zonder dure geluidswal en/of tunnelbak niet mogelijk zijn, omdat de afstand van weg tot tuin en woninggevel van de woningen aan het Zuiderzeepark respectievelijk 3,5 m en 9 meter bedraagt. Een mens heeft recht op rust in zowel huis als tuin. c. Het beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit staat beschreven in het Besluit Luchtkwaliteit d.d. 19 juli 2001. Bij eerder onderzoek bij lagere verkeersvolumes voor het Bestemmingsplan Entreegebied uit 2005 bleek op een afstand van 5 meter uit de as van de Zuiderzeeweg de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide al te worden gehaald. In onze tuinen worden de normen dus al overschreden.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	3. In alle gevallen dienen maatregelen gefaseerd doorgevoerd te worden opdat de effecten – in positieve en negatieve zin – duidelijk zijn en zo mogelijk onnodige investeringen in nog meer auto worden voorkomen. Ons voorstel in één overzicht Dit voorstel bespaart grote uitgaven aan een fly-over over de ring (KANS 4a) en kosten voor infrastructuur en schadeloosstelling voor de Oostelijke ontsluiting (Gemeente). Voor een bestuur dat wil inzetten op milieu, openbaar vervoer en fiets i.p.v. auto's een voorstel waarvan we hopen dat het serieus genomen zal worden. 	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A6.	De geluidsdruk op de gevels is op dit moment al hoog, zeker op de bovenste slaapverdieping (4 hoog). Zoals bekend is er meer verkeer dan berekent in alle modellen, en zijn de geluidschermen oud. Hierdoor komt het geluid over de schermen. Verder is er geen constante hoogte over het trace van enkele kilometers. Met slimme aanpassingen te samen met het aanpakken van het knooppunt, kan hier een grote stap worden gemaakt. Ook het aanbrengen van stil asfalt zou een goede mitigerende maatregel zijn. Het knooppunt en de snelweg heeft ook een barrière werking naar het groen. Wellicht dat dit ook kan worden meegenomen. Het behoud van groen of het compenseren ervan is van groot belang.	Momenteel wordt ter plaatse voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Er ligt daarnaast standaard stil asfalt op de A10 (ZOAB). De geluidschermen langs de A10 Noord zijn inderdaad verouderd. Rijkswaterstaat onderzoekt op dit moment wanneer en op welke wijze deze geluidschermen aangepakt kunnen worden. Dit is geen onderdeel van het project KANS. In het onderzoek dat plaatsvindt in het kader van de planstudie KANS zal worden onderzocht of na het doorvoeren van maatregelen ter plaatse in 2030 nog steeds wordt voldaan aan de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen worden verkeersmodellen gebruikt. Hierbij wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de mogelijke (economische) ontwikkelingen. Dit onderdeel staat beschreven in paragraaf 5.4.2 van de NRD. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking, groenstructuur waaronder bomen). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.
A7.	In de programmering ontbreekt de ontsluiting van de Sportdriehoek. Dit moet meegenomen worden omdat het een belangrijk onderdeel is van de ontwikkeling van Amsterdam Noord. Er moet hier een goede ontsluiting komen, het is waar eerder anderen op afknapt. De samenwerking die hier ligt is ideaal en zou ook naar dit probleem moeten kijken. Waddenwegviaduct zou gesloopt gaan worden t.b.v. het winkelcentrum, dit is wel ten nadele van de normale verbindingen in Noord. Sloop van het viaduct zou al naar voren gehaald worden, terwijl de Elzenhagensingel nog niet in gebruik is. Die	De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. Het klopt dat na de sloop van het Waddenwegviaduct (geplande start sloop begin 2019) op die plek inderdaad geen autoverbinding terugkomt. De reden is dat hierdoor het verblijfsklimaat in het winkelcentrum verbeterd wordt (geen

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	volgorde klopt niet. Voor het functioneren van Noord is onvoldoende over nagedacht. Er wordt hier verkeer doorgezet. Onvoldoende nagedacht over de actualisering van het bestemmingsplan hier. Twee scenario's voor het winkelcentrum, eentje met en eentje zonder viaduct, zou uitgezocht moeten worden.	doorsnijding meer van het winkelcentrum door een autoverbinding). In de toekomst kunnen automobilisten gebruik maken van de Elzenhagensingel, de Th. Weeversweg of de Nieuwe Leeuwarderweg. Het klopt dat volgens de huidige planning de Elzenhagensingel nog niet gereed zal zijn als het Waddenwegviaduct gesloopt gaat worden (geplande openstelling Elzenhagensingel derde kwartaal 2019). Gedurende circa een half jaar kunnen automobilisten gebruik maken van de Th. Weeversweg of de Nieuwe Leeuwarderweg. Voor de sloop van het Waddenwegviaduct of de aanpassingen van de Elzenhagensingel is de gemeente Amsterdam aanspreekpunt. Dit is geen onderdeel van de planstudie KANS.
A8.	Botonde is het volgende knelpunt als de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg + ringweg verder vollopen. Het gehele gebied is spitsgevoelig. Er is nu geen aandacht voor de Botonde en het bijzondere daarvan is dat het een doorgaand fietspad is voor schoolkinderen, het is een slecht zichtbare kruising. Dat heeft verband met het weghalen van de Waddenweg waardoor er meer auto's door Elzenhagen om moeten rijden, en verplicht langs de Botonde gaan. De Waddenweg zou beschikbaar moeten blijven voor het doorstromen van het andere verkeer. Ten zuiden van de IJdoornlaan over het Noord-Hollandskanaal komt een lage voet-fietsbrug, daarmee kan de IJdoornlaan 2x2 rijstroken krijgen. Dit zou heel veel oplossen op de bottleneck IJdoornlaan. Deze fietsbrug zou heel veel knelpunten oplossen, maar de brug komt er maar niet. Nu zou het 2020 zijn, maar ook dat is	In de planstudie KANS worden de effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (A10, provinciale weg, gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg) bepaald. Dat geldt ook voor de Botonde (aansluiting Nieuwe Purmerweg op de Nieuwe Leeuwarderweg). Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. Indien er ten gevolge van het uiteindelijke voorkeursalternatief (ernstige) verkeershinder zou optreden op het omliggende wegennet (bijvoorbeeld op de Botonde), dan worden in overleg met de gemeente Amsterdam maatregelen genomen om deze hinder weg te nemen of te verzachten. In het kader van de ontwikkeling van Elzenhagen Zuid wordt door de gemeente Amsterdam onderzocht hoe de verkeerssituatie bij de Botonde verbeterd kan worden. Vanuit de planstudie KANS vindt afstemming plaats met de gemeente Amsterdam. De plannen voor Elzenhagen Zuid voorzien inderdaad in een nieuwe fietsbrug over het Noord-Hollands kanaal (geplande oplevering brug is 2020). Hierdoor ontstaat een goede fietsverbinding (plusnet fiets) tussen Winkelcentrum Boven 't Y, station

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	afwachten. Een lage fietsbrug zou voor veel mensen een snellere verbinding naar het ziekenhuis zijn (de huidige hoge brug is moeilijk begaanbaar met veel wind, en de scherpe, lange helling).	Noord en het ziekenhuis. Voor de nieuwe fietsbrug is de gemeente Amsterdam aanspreekpunt. Dit is geen onderdeel van de planstudie KANS.
A9.	Ik ben benieuwd naar de geluidsschermen. Worden de geluidsschermen verlengd naar de oprit vanaf de P&R (oostelijk oor) naar de A10/Nieuwe Leeuwarderweg toe. Die zijn nu namelijk kort. Ik woon precies daar waar geen scherm is. Ik heb nu al last (geluid) van het verkeer. Dit is vervelend (balkon op zuiden bijv niet prettig om te zitten vanwege geluidsoverlast). De huidige schermen zijn van beton. Misschien interessant te kijken naar de geluidsschermen (nieuw type) die geluid opnemen (haarvaatjes oid).	Voor de alternatieven die worden onderzocht in de planstudie KANS worden verkeersmodellen gebruikt om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen (zie 5.4.2 Geluid NRD). Als door de realisatie van maatregelen in het project de geluidsbelasting (bovenwettelijk) toeneemt wordt hiervoor in het project naar maatregelen gekeken. Hierbij neemt het projectteam KANS uw suggestie (nieuwe type geluidsschermen die geluid opnemen, bijv. haarvaatjes) mee. Het projectteam KANS heeft uw opmerking over geluidsoverlast doorgestuurd naar de gemeente Amsterdam, die is hiervoor als wegbeheerder van de Nieuwe Leeuwarderweg eerste aanspreekpunt. Er wordt hierover contact met u opgenomen.
A10.	Fietsbrug Schellingwoude: kan je niet meer heen fietsen. Daar kan je alleen met een trap naar beneden bij Schellingwoude, dat moet je kunnen fietsen. Buikslotermeerplein, kon je als auto ook langs. Loopt allemaal dood, dan moet je het winkelcentrum in. Je kan daar niet meer via de weg gaan, in het park. Lampen horen niet uit te kunnen: lichten vallen altijd uit omdat mijn lichaam de stroom uit de accu trekt.	Ook voor de renovatie was het niet mogelijk om vanaf de brug naar de Durgerdammerdijk te fietsen. Wel zijn er trappen met fietsgoten aangelegd met flauwere hellingen dan voor de renovatie. Ook is recent de aansluiting vanaf de trap op de dijk met het fietspad van de Durgerdammerdijk verbeterd waardoor fietsers niet meer hoeven af te stappen. Deze onderdelen vallen buiten het project KANS. De gemeente Amsterdam is aanspreekpunt.
A11.	A10 is erg druk, ik zou graag dat daar 80km van gemaakt wordt. We kunnen geen ramen open hebben en we hebben veel last van fijnstof (door het hele huis, slaapkamer en balkon). Dat is kankerverwekkend en zeer ongezond. Hier moet wat aan gedaan worden!	Snelheidsverlaging op de A10 is geen onderdeel van de planstudie KANS. Rijkswaterstaat is eerste aanspreekpunt als beheerder van de A10. Een afwaardering van de maximumsnelheid van 80 km/u op de snelweg past niet binnen het beleid van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Ten aanzien van lucht en geluid wordt jaarlijks door Rijkswaterstaat gemonitord of wordt voldaan aan de wettelijke kaders. Als dat niet het geval is of als dat dreigt te gebeuren, worden maatregelen voorgesteld om binnen de wettelijke kaders te blijven. U kunt daarbij denken aan stil asfalt of het plaatsen van geluidsschermen. Daarnaast start op korte termijn een onderzoek (MIRT-onderzoek genoemd) waarin de focus ligt op het functioneren van de wegen en spoor-/metroringen rond

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
		Amsterdam. Het is mogelijk dat een snelheidsverlaging op de A10 in het kader van dit MIRT-onderzoek wordt beschouwd.
A12.	Na bestudering van KANS, zie ik nog hiaten in uw rapportage. Dit is tevens een aanvulling op de oriëntatiebijeenkomst van het Gembo / Oranjewerf gebied Ik mis het verhaal van de invloed op de Groen Hoofdstructuur in Amsterdam Noord (Schellingwouderscheg) , zoals die nu geldt rond afslag S115. Een gebied met een bijzondere natuurwaarde (en recreatieve). De invloed die het heeft op het voorgenomen idee van de aanleg van de Schellingwoudeboulevard langs Alkemade en over het Gembo/Oranjewerfgebied langs het Zuidezeepark (ontsluiting Hamerkwartier en Gembo / Oranjewerf gebied) en de ontwikkeling van Gembo en Oanjewerf gebied als woon/werk wijk op termijn. Waarmee de oplossing binnenring A10 Noord, zoals vastgelegd in uw rapportage, teniet wordt gedaan. Ik mis de invloed van de verkeersstromen, zoals die nu gaan ontstaan door het ontsluiten vh Hamerkwartier en de te verwachten toestroom van voertuigen via de Johan v. Hasseltweg en de Nw Leeuwarderweg (vanuit IJ-tunnel). Kortom, de invloed van KANS is onvoldoende onderzocht en dient nadere bestudering en/of aanvullingen gezien de invloeden van de verkeersstromen die ontstaan binnen ASD-NRD (West) en de invloed op het milieu. U stelt dat het geen invloed heeft, maar ik toon aan dat er wel degelijk effecten zijn als er doorgevraagd wordt. Het knippen van de vervoersproblemen in en om Amsterdam, in een poging overzicht te creëren, zorgt voor misstanden. De beperkte zienswijze zorgt voor dissociatie van de kernproblematiek. Vervoerstromen zijn als water en zullen ALTIJD de minste weerstand kiezen, weet ik uit eigen ervaring van mijn taxiwerk. Als water zijn weg niet vind, dan overstroomd de boel. Dus je moet zorgen voor minder water of betere afvoer. Dit heb ik geleerd uit watermanagement, waar ook Willem Alexander zich in verdiept heeft. Je kunt nu eenmaal niet de regen uit zetten (kraan dichtdraaien), maar je kunt wel bufferen of omleiden. Je kan mensen niet stoppen naar een bepaalde plek te gaan (om wat voor	De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS-knoop. Dit onderdeel neemt het projectteam KANS mede naar aanleiding van uw opmerking mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD. De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt buiten het project KANS. In de planstudie KANS worden de effecten van de vier alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (A10, provinciale weg, gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg) onderzocht. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 van de definitieve NRD. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit is daarom als verduidelijking opgenomen in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Ook de fietsbruggetjes over Het IJ, zoals thans besloten, gaan geen oplossing bieden ter ontlasting van de A10 Noord binnenring (Bottelnek Zeeburgertunnel / Schellingwouderbrug). Er is momenteel een goed alternatief via de IJdoornlaan (Omleidingsroute A10), maar er moet wel nagedacht worden over wat dat betekend over de milieunorm handhaving. Ook dit traject schuurt tegen de Schellinwouderscheg, waar al t.b.v. zelfbouw project (westkant van invalsweg S115), al het nodige is afgesnoept. Ik ben van mening dat de bedachte oplossing een zeer beperkte oplossing is en ongewenst gezien het financiële plaatje van kosten/baten. Het moet mij van het hart dat ik een enorme tunnelvisie waarneem op bestuurlijk niveau van Amsterdam. Het obsessieve doet mij denken aan de obsessie van een drugs/alcohol verslaafde en dat loopt altijd verkeerd af. Puur en alleen, omdat de verslaafde niet wil in zien uit angst niet te overleven (met zijn/haar obsessie, c.q. middel). De dopamine (beloning) geeft een goed gevoel en dat zorgt voor de mateloosheid en maakt je doof en blind voor kritiek. De obsessie voor geld, macht en aanzien hebben dezelfde effecten op menselijk gedrag. Ik ga de gedragskenmerken, zoals rationaliseren, hier niet verder benoemen, gezien de complexiteit. Stadsvoorbeelden en hoe het nu fout gaat, zie je nu in bijv. Berlijn, Londen en Barcelona. Maar net als een verslaafde die niet kan stoppen met drugs of alcohol, zo kan Amsterdam niet stoppen met haar obsessie van groei en is men doof en blind voor kritiek. Je ziet het bijv. met de verdichting van de stad, waarvan er al meerdere rapporten is aangetoond dat je daarmee een bewust ongezond woonklimaat (zieke burgers met hoge gezondheidsproblemen) creëert. Er is niets tegen de vooruitgang, maar alles met mate. Haastige spoed is zelden goed.	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	Er is nu een enorme haast om zo te kunnen manipuleren en intimideren, wat ook kenmerken zijn van verslavingsgedrag. Het knaagt aan de integriteit van het bestuur. De bestuurlijke participatie zal hopelijk dit veranderen, zoals al gevraagd is in de bijeenkomst over het Mensen voelen dat en geven er uiting aan door wantrouwen, zoals ik bemerkt hem bij de bijeenkomsten over het Hamerkwartier en de 1^{ste} bijeenkomst van het Gembo / Oranjewerf gebied. Ik ben misschien wat uitgebreid in mijn redenering, maar ik kan de problemen van de overbevolking en economische groei van A'dam, niet los zien van het probleem waar KANS mee bezig is.	Het project KANS levert een bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De ontwikkeling van de regio Amsterdam wordt door verschillende overheden in een ander kader opgepakt.
A13.	In het verkeer is het logisch en het minst verwarrend als men de rechterrijstrook neemt om rechtsaf te slaan en de linkerrijstrook als men linksaf wilt. Dat voorkomt ongelukken. Alternatief 4 voldoet hier niet aan. Referentiesituatie – pagina 17. Met punt D is de volgende maatregel beschreven: Optimalisatie verkeerslichten aansluiting s116 / IJdoornlaan.	Het projectteam KANS herkent uw opmerking. Het is inderdaad gebruikelijk en het minst verwarrend om verkeer dat naar links wil (naar de A10 binnenring) op de linkerrijstrook te faciliteren en verkeer dat naar rechts wil (naar de A10 buitenring), op de rechter strook. In de planstudie KANS worden verschillende opties onderzocht, waarbij op voorhand in Alternatief 4 de ongebruikelijke configuratie de voorkeur lijkt te krijgen. Dat heeft er mee te maken dat in dat geval de ruimteclaim op het naastgelegen terrein aanzienlijk minder zal zijn dan in het geval van een conventionele vormgeving. Dat heeft tot gevolg dat er minder beslag wordt gedaan op de aanwezige groenstructuur en dat biedt tevens meer ontwerp vrijheid voor de mogelijke ontwikkeling van de zogenaamde Sportdriehoek – ontwikkeling gebied ten noorden van de A10 -. Positieve of negatieve effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven (zie paragraaf 3.3 en 5.2 NRD). Tot de referentiesituatie behoort de maatregel Doortrekken Elzenhagensingel (dit wordt uitgevoerd door gemeente Amsterdam). Onderdeel hiervan is ook het optimaliseren van de verkeerslichten op het kruispunt IJdoornlaan/Elzenhagensingel.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	In aanvulling hierop is het voorstel om ook het kruispunt IJdoornlaan / Elzenhagensingel hier bij te betrekken. Of dit vanaf alternatief 1 mee te nemen. Alternatief 1 (e.v.) Beter benutten – pagina 18. Er is in de notitie geen aandacht besteed aan het verkeersknooppunt Elzenhagensingel – IJdoornlaan (S 117). De huidige en toekomstige bewoners van Elzenhagen Noord / Noorderkwartier komen en gaan met de auto voor het merendeel via dit kruispunt, Zij hebben op de IJdoornlaan slechts zeer kort de gelegenheid van rijbaan te wisselen (afhankelijk van hun bestemming). Dit geldt overigens ook voor het verkeer Elzenhagen Zuid en de westelijke op-afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg vice versa. In de alternatieven punten 3a en 3b, Bij de uitwerking van de alternatieven 1 t/m 4 verzoek ik u hier dringend rekening mee te houden. Alternatief 3 en 4: Fly-over – pagina 20 en 21. <i>Zicht – geluid – milieu.</i> * De Nieuwe Leeuwarderweg kruist over de A10. Tezamen met de op- en afritten wordt de omgeving hiervan afgeschermd door geluidswallen. De fly-over komt daar overheen en bereikt waarschijnlijk een hoogte die boven de geluidsschermen uitsteekt. Met visuele en milieu gevolgen. Als toekomstig bewoner zit ik daar niet op te wachten. (Andere bewoners wellicht ook niet.) Het visuele aspect staat niet als zodanig verwoord in de tabel op pagina 11 bij Omgevingsfactoren. * Indien de besluitvorming uitmondt in de realisatie van de fly-over, is het verzoek om vooraf de haalbaarheid te onderzoeken of de bocht in de <i>fly-over geheel in de noord-oosthoek</i> kan. Daarbij zal de fly-over op de N247 uit noordelijke richting	Daarnaast wordt er in de planstudie bij alternatief 1: Beter Benutten, maatregel 3a gekeken naar het verkeersknooppunten Elzenhagensingel – IJdoornlaan (s117). Deze onderdelen heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag verduidelijkt in paragrafen 4.4.1 en 4.4.2 van de definitieve NRD. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit is daarom als verduidelijking opgenomen in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. Bedankt voor deze input. Dit neemt het projectteam mee in het onderzoek naar de alternatieven in de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	eerder beginnen om tijdig hoogte te winnen. Vrijrechtsaf (3b of 4c) in de zuid-westhoek blijft altijd een optie en de groenstructuur wordt minder aangetast. Hiermee wordt bereikt dat Elzenhagen Noord iets minder overlast zal ondervinden c.q. er minder maatregelen noodzakelijk zijn om de overlast weg te nemen. * De aanwezige en momenteel te plaatsen geluidschermen zijn onvoldoende volgens wettelijke normen. Daarom is reeds besloten de toegestane geluidsnormwaarden voor het Noorderkwartier te verhogen. Dit onder meer om technische en financiële redenen. De (toekomstige) bewoners stellen geen prijs op meer geluid c.q. nog hogere geluidsnormwaarden. * De beschreven alternatieven zijn voorzien van een globale situatieschets. Niet duidelijk is of de bestaande groenstructuur wordt aangetast of strijdig zal zijn met het gemeentelijk beleid. Met name is hier bedoeld op het gebied in de zuidoosthoek tussen de Van Heekweg (achter de bebouwing) en de A10. * Bij realisatie van de fly-over kan de N247 bij nadering vanuit noordelijke richting tijdig gesplitst worden in 2 keer 2 rijbanen. Waarbij de 2 rechter rijbanen leiden naar de A10 en zelf weer splitsen in een rechter rijbaan voor rechtsaf en de linker rijbaan voor linksaf (de fly-over). De andere 2 rijbanen gaan rechtdoor richting de stad. * <i>Vraag:</i> Nog niet duidelijk is of er een MER komt. Indien dit niet wettelijk vereist is, is de (plan)organisatie bereid een effectrapportage voor omwonenden te laten maken op de gebieden van milieu, inclusief het visuele aspect?	Bedankt voor uw opmerking, het projectteam KANS neemt dit mee bij de uitwerking van alternatieven en varianten. Voor de alternatieven die worden onderzocht in de planstudie KANS worden verkeersmodellen gebruikt om de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen. Als door de realisatie van maatregelen in het project de geluidsbelasting (bovenwettelijk) toeneemt wordt hiervoor in het project naar maatregelen gekeken. In de planstudie KANS wordt in kaart gebracht wat de realisatie van de alternatieven betekent voor de bestaande groenstructuur. Dit is onderdeel van het aspect ruimtelijke kwaliteit. Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. Bedankt voor uw suggestie, dit neemt het projectteam KANS mee bij de uitwerking in het ontwerp van alternatief 3: Fly-over. Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteiten voor de planstudie KANS niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. We volgen momenteel in de planstudie KANS een vormvrije m.e.r. beoordeling. We kiezen er daarbij voor om verschillende reguliere milieuthema's te onderzoeken als geluid, lucht en ruimtelijke kwaliteit (dit laatste is een aanvulling van de definitieve NRD, zie paragraaf 3.3 en 5.5.7). Deze onderzoeken doet het projectteam, omwille van de transparantie en herkenbaarheid, op een wijze alsof het een normale m.e.r. betreft. De breedte en diepgang van het onderzoek is passend bij deze fase van het project – planstudiefase: onderzoeken van het verschil van de impact van diverse alternatieven. Afhankelijk van het te kiezen alternatief, volgt er in een eventuele opvolgende fase een meer gedetailleerde milieueffectrapportage.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
A14.	Vraagstelling De vraag vanuit Golfbaan Amsterdam is in eerste instantie of de scoop uitgebreid kan worden met een verkenning naar een betere bereikbaarheid van de sportdriehoek, de Golfbaan en de gehele sportzone ten noorden van de ring A 10 (s16). De ontwikkeling van de Sportdriehoek is een kwestie van tijd en vanuit die gedachte is het noodzakelijk nu al te kijken naar een goede ontsluiting van het genoemde gebied, om een zinnige implementatie van de ontwikkeling op termijn te kunnen realiseren Aanleiding verzoek Op 27 februari is er overleg geweest tussen Golfbaan Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam. Uitkomst van die bespreking is dat er geadviseerd is een reactie te geven op de Planstudie Knoop A10-N247-S116 (KANS). In deze bijlage wordt een algemene reactie gegeven en daar waar mogelijk gerefereerd aan de hoofdstukken uit de Studie Tijdens de vergadering is aangegeven dat voor een (algemene) ontwikkeling van de sportdriehoek, en zelfs breder, de gehele zone vanaf het Ronald McDonald huis t/m de sportdriehoek een goede bereikbaarheid van de zone ten noorden van de Ringweg A10 noodzakelijk is. Hieronder volgt een onderbouwing. Onderbouwing van vraagstelling In Hoofdstuk 3 wordt uiteengezet wat de doelstellingen zijn van de Planstudie. Voornamelijk gaat het om doorstroming van het verkeer en OV vervoer (busbanen). Alleen gemeente Amsterdam heeft een uitgebreider doel geformuleerd in de studie: <i>Een goede bereikbaarheid van en in de stad voor alle modaliteiten, zoals verwoord in het Beleidskader Hoofdnetten (2005) en de Mobiliteits Aanpak Amsterdam (2013), waarbij de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd moet zijn. Het is de ambitie van de gemeente Amsterdam om ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord mogelijk te maken, met aandacht voor onder andere luchtkwaliteit en geluidbelasting, en deze te ontsluiten via het stedelijk wegennet, regionaal wegennet en rijkswegennet.</i>	De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling op de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD.

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	De planstudie gaat voornamelijk in op de doorstroming van verkeer aan de binnenzijde van de ringweg A10 en richt zich op een drietal varianten die uitgaan van bestaande op en afritten, aansluitingen en knooppunten. De scope van de studie is gericht op doorstroming, maar de agenda van de Gemeente Amsterdam gaat verder, namelijk een goede bereikbaarheid van de stad. Verder is uit in beleidsstukken onderbouwing te vinden waarom het zinnig is te kijken naar een betere bereikbaarheid van de sportdriehoek en de sportzone ten noorden van de A10. Structuurvisie Amsterdam 2040 geeft op pagina 137 aan wat “Sportparken nieuwestijl” aan toegevoegde waarde kunnen zijn voor de stad. Specifiek wordt diversiteit van sportparken genoemd. Op de sportdriehoek ligt een unieke kans diverse sportfaciliteiten te ontwikkelen. Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland geeft ook aanleiding de bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Het voert te ver om in deze onderbouwing van onze vraag, om gedetailleerd in te gaan op meerdere beleidsnota’s en visies. Wat ons betreft gaat er een kans verloren als in de Planstudie van Vervoersregio Amsterdam niet gekeken wordt naar bereikbaarheid van het deel ten noorden van de A10. Golfbaan Amsterdam is bereid te kijken naar verschillende opties waarin het uitruilen en herverkavelen van de huidige situatie tot de mogelijkheden behoort.	
A15.	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A10-N247- S116 (KANS). VNO- NCW West dient deze zienswijze gezamenlijk in met de logistieke brancheverenigingen Transport & Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex. VNO-NCW West is de regionale vereniging van werkgevers organisatie VNO NCW en behartigt de belangen van het bedrijfsleven namens en in samenwerking met de aangesloten bedrijven en brancheverenigingen. TLN is een branche organisatie die voor ca. 5250 beroepsgoederenvervoerders belangen behartigt. evofenedex is de	

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
	ondernemersvereniging voor handels- en productiebedrijven en behartigt de belangen van 15.000 verladers en eigen vervoerders. A10-N247-S116 Het bedrijfsleven is gebaat bij een betrouwbaar wegennet dat efficiënte en duurzame verbindingen biedt. Wij onderschrijven uw analyse van de situatie en de noodzaak om dit deel van de A10 aan te pakken. Door woningbouw en toenemende populariteit om in deze regio te wonen zullen de verkeersbewegingen nog meer toenemen en drukken op de Ring en omgeving. De voorliggende notitie biedt vooral verkeerskundige oplossingen. Wij hebben daar kennis van genomen. De problemen die zich manifesteren op de A10 Noord vragen ons inziens om een integrale benadering die voorziet in een infrastructurele oplossing. De uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT en de daar gemaakte afspraken leiden tot de samenwerking van Regio en Rijk in de programmalijs Netwerken, Ring en Stad. Hierbij ligt de focus op het functioneren van de wegen, spoor en metroringen rond Amsterdam. VNONCW West, TLN en evofendex kunnen zich zeer vinden in deze aanpak en ondersteunen de koers op het maken van samenhangende keuzes. Daarom vragen wij u bij de verdere uitwerking van de NRD Kans geen onomkeerbare beslissingen te nemen en zich nu al te vervoegen bij de uitvoerders van deze MIRT afspraken om samen te werken. Tevens vragen wij u nu al de afbakening van het projectgebied niet te scherp te nemen en ook het studiegebied ruim te nemen. Het bedrijfsleven is zeer bereid de samenwerking met u aan te gaan en te verdiepen waar die samenwerking al is. Graag waren wij ook in een eerder stadium betrokken bij een project zoals KANS, zodat de verkeerskundige ervaringen getoetst kunnen worden door de logistieke sector.	Het project KANS (bestaande uit partners van de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam) is bekend met de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT en de daar gemaakte afspraken. In de afweging van de alternatieven in de planstudie wordt zo goed mogelijk in beeld gebracht wat deze afspraken betekenen (mogelijke wisselwerking) en hiermee rekening gehouden zodat er maatregelen worden gerealiseerd die toekomstbestendig zijn. Het studiegebied van de planstudie KANS wordt globaal afgebakend door het wegennet van Amsterdam-Noord (tussen s115 en s117), A7, A8, N235, N247 en N244. Wanneer blijkt dat er significante effecten op grotere afstand van KANS merkbaar zijn, dan zal het studiegebied worden vergroot (zie 2.1 NRD).
A16.	Zoals velen in onze wijk sta ik achter het feit dat er over de zuiderzeeweg niet meer verkeer moet komen dan er nu is. Dus geen ontsluiting van het Hamerskwartier over de zuiderzeeweg	De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS knoop (zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD).

Nr.	Reactie ¹	Concept-antwoord
		De ontsluiting van het Hamerkwartier over de Zuiderzeeweg (Oostelijke ontsluiting) valt echter buiten de voorgestelde maatregelen van de planstudie KANS. Gemeente Amsterdam is hiervoor aanspreekpunt. Uw reactie is doorgegeven aan de juiste betrokkenen.
A17.	Names de fractie van D66 Landsmeer willen wij het volgende voorstellen i.v.m. de slechte luchtkwaliteit voor bewoners rond de A10 en de enorme verkeersdrukten/ files tijdens de spitsuren die het Lint in Landsmeer zwaar belasten door stagnatie op- en afritten A-10. Wij stellen voor om van de A-10 na de Zeeburgertunnel tot en met de afslagZaanstad/Purmerend een 80 km weg te maken. (minder CO2, Pm 3 en roet) Actuele bijsturing stoplichten in spijstijden (A10-N247-S116). Actuele bijsturing stoplichten IJdoornlaan. Laatst genoemde lichten zorgen voor slechte doorstroming verkeer het dorp in en uit. En veel luchtvervuiling door stationair draaiende motoren, remmen, optrekken.	Snelheidsverlaging op de A10 is geen onderdeel van de planstudie KANS. Rijkswaterstaat is eerste aanspreekpunt als beheerder van de A10. Een afwaardering van de maximumsnelheid van 80 km/u op de snelweg past niet binnen het beleid van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Ten aanzien van lucht en geluid wordt jaarlijks door Rijkswaterstaat gemonitord of wordt voldaan aan de wettelijke kaders. Als dat niet het geval is of als dat dreigt te gebeuren, worden maatregelen voorgesteld om binnen de wettelijke kaders te blijven. U kunt daarbij denken aan stil asfalt of het plaatsen van geluidschermen. Daarnaast start op korte termijn een zogenoemd MIRT-onderzoek waarin de focus ligt op het functioneren van de wegen en spoor-/metroringen rond Amsterdam. Het is mogelijk dat een snelheidsverlaging op de A10 in het kader van dit MIRT-onderzoek wordt beschouwd. Bedankt voor uw suggestie. Basismaatregelen die bij alle alternatieven in de planstudie KANS terugkomen zijn de optimalisatie van de verkeerslichten (dit staat in 4.4.2 van de NRD). Hiermee gaan we binnen het project KANS aan de slag. U verwijst naar verkeerslichten buiten het projectgebied KANS (IJdoornlaan bij Landsmeer). Wij hebben uw opmerking doorgestuurd naar de betreffende wegbeheerder (gemeente Landsmeer). Er wordt hierover contact met u opgenomen.

B. REACTIES MEDEOVERHEDEN

Nr.	Reactie medeoverheden	Concept-antwoord
B1.	Graag brengen wij advies uit over de 'notitie reikwijdte en detailniveau Planstudie KANS'. De studie betreft de Knoop Aw-N247-53.3.6 (hierna: KANS), die van belang is voor de afwikkeling van het autoverkeer en openbaar vervoer aan de noordkant van Amsterdam. Uit de vorig jaar in het kader van Koers 2025 verrichte 'Netwerkstudie Auto Noord 2030', bleek dat de automobilititeit in stadsdeel Noord en in de gehele Amsterdamse regio naar verwachting fors toeneemt, vooral ook rond de op- en afritten van de Aw Noord. Wij vinden het zeker in dit KANS-gebied van belang dat voldoende toekomstbestendige maatregelen wordt uitgevoerd, omdat zij een essentiële functie heeft voor het openbaar vervoer van- en naar de Noord/Zuidlijnhalte Noord. Uit de netwerkstudie bleek dat de verwachte knelpunten op het autonetwerk in Noord deels zijn toe te schrijven aan de stedelijke ontwikkeling in het stadsdeel, maar daarnaast vooral ook aan het toenemend verkeer van en naar de Amsterdamse regio. Vanuit dat perspectief menen wij dat de gezamenlijke ambitie van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Vervoersregio Amsterdam en Rijkswaterstaat te beperkt is. Zij is gericht op het garanderen van 'doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst', echter zonder de keuze van de reiziger voor auto of openbaar vervoer te willen beïnvloeden. Deze uitsluitend fysieke benadering spreekt ook uit de geschetste alternatieven. Wij verwachten dat dit op lange termijn meer asfalt, nog meer autoverkeer en uiteindelijk toch weer opstoppingen zal opleveren. Dit terwijl er voor uw samenwerkingsverband juist een unieke kans ligt om het in Amsterdamse regio over een andere boeg te gooien en hiervoor desnoods steun te vragen bij de rijksoverheid. Wij vinden drie uitgangspunten van belang bij de planstudie:	In verschillende samenwerkingsverbanden wordt door de partners gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat samengewerkt om de bereikbaarheid en leefbaarheid op regionaal- en stedelijk niveau te verbeteren. De partners hebben ervoor gekozen zich in dit specifieke project te richten op verkeersdoorstroming (ov en auto) en verkeerveiligheid over de knoop. De fysieke benadering (onderzoeken infrastructuur oplossingen) is het sluitstuk van het doorlopen van de Ladder van Verdaas in de planstudie KANS. Hierbij is nagegaan of de problematiek op de knoop kan worden opgelost door het beperken van de (auto)mobiliteit door onder andere ruimtelijke ordening en/of mobiliteitsmanagement. In paragraaf 4.2 van de NRD staat beschreven waarom deze

• Amsterdam zet met partners in de regio in op maatregelen die de groei van het autoverkeer beperken en voorziet in de groeiende vervoersvraag door te investeren in uitbreiding van hoogfrequent openbaar vervoer en snelfietsroutes; • Maatregelen worden primair gericht op goede doorstroming van het openbaar vervoer rond KANS en op doorstroming van het autoverkeer voor zover dat nodig is om het eerstgenoemde doel te bereiken; • Te onderzoeken varianten dragen bij voorkeur bij tot verbetering van de ontsluiting van rond KANS gelegen gebieden en leiden in elk geval niet tot nieuwe barrières of frictie met geplande bouwopgaven, verkeersstructuur en andere ontwikkelingen in en rond het studiegebied. <i>Groei Autoverkeer beperken</i> Amsterdam zet in op een woningbouwopgave die nog omvangrijker is dan in de Structuurvisie Amsterdam 2040 voorzien. Voor Amsterdam-Noord betekent dit een stedelijke verdichting binnen de Ring Aio Noord die kan leiden tot een bijna verdubbeling van het aantal inwoners in 2040 ten opzichte van 2010. Hetzelfde geldt voor andere delen van Amsterdam. Dat brengt een vervoersbehoefte met zich mee die wat ons betreft vraagt om scherpe keuzes, zoals het bouwen van autovrije wijken en gelijktijdige investeringen in verdere uitbouw van een hoogfrequent openbaar vervoernetwerk in de Amsterdamse regio. Wij raden daarom aan om maatregelen ter beperking van het autoverkeer niet bij voorbaat af te schrijven. Bijvoorbeeld door wél een pilot met prijsbeleid op de Amsterdamse 'corridors' te onderzoeken als optie en dit desnoods landelijk te agenderen. Dit uiteraard gekoppeld aan maatregelen gericht op verantwoorde doorstroming van het resterende autoverkeer. Op alle treden van de ladder die u in uw notitie op p. 2.3 schetst, moet ons inziens iets gebeuren om de vervoersstromen binnen de Amsterdamse regio op een toekomstbestendige manier te begeleiden. 'Nieuwe infrastructuur' is pas echt een sluitstuk als de overige opties ten volle zijn benut. <i>Doorstroming openbaar vervoer</i> Het Noord/Zuidlijnstation Noord wordt dit jaar een knooppunt van openbaar vervoer in alle windrichtingen: de vele bussen van en naar Waterland; de Zaanlijn in westelijke richting; de Noord/Zuidlijn in zuidelijke richting en tenslotte de toekomstige Oostlijn (deze laatste missen wij overigens in uw notitie). Bij het	maatregelen of beleidsinstrumenten onvoldoende helpen om de problematiek op het knooppunt te verlichten en waarom KANS zicht richt op het beter benutten en aanpassen van de bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. De partners delen dat in stedelijke gebieden de focus dient te liggen op goede ov- en fietsverbindingen. Het uitvoeren van maatregelen ter beperking van het autoverkeer is echter geen doel van het project KANS. Dat vlakbij de knoop regionale en lokale ov-verbindingen met elkaar verbonden zijn is één van de aanleidingen van de start van de planstudie KANS. De gezamenlijke ambitie (op basis waarvan beoordelingscriteria zijn geformuleerd) luidt: 'de doorstroming van
--	---

zoeken naar oplossingsrichtingen vinden wij het van belang dat al dit openbaar vervoer dat in KANS samenkomt, zoveel mogelijk onafhankelijk van het autoverkeer wordt afgewikkeld zodat het niet met het autoverkeer vastloopt. Daarom adviseren wij te onderzoeken op welke manier vrije busbanen op de IJdoornlaan (west en oost) daaraan kunnen bijdragen. Daarmee wordt ook de bereikbaarheid van het Boverd Ziekenhuis voor ambulances beter gegarandeerd. <i>Anticiperen op snelfietsroute</i> Wat betreft inpassing vinden wij het ook belangrijk dat in de Alternatieven wordt geanticipeerd op aanleg van een snelfietsroute Amsterdam- Purmerend. Alweer enige tijd geleden lanceerde de Fietzersbond in samenwerking met Rijkswaterstaat een initiatief voor snelfietsroutes in het hele land onder motto 'Met de fiets minder file'. De vorig jaar geopende snelfietsroute Amsterdam-Noord Zaanstad is één van de resultaten. Wij denken dat naast investeringen in het openbaar vervoernetwerk ook deze snelfietsroutes kunnen helpen het almaar groeiende autoverkeer in te dammen. Wij vinden dat u 'stimuleren van fietsgebruik' te snel afschrijft als 'marginaal', zeker gezien de afstanden die tegenwoordig met elektrische fietsen worden afgelegd. Bij de uitdaging waar we voor staan, denken wij dat alle opties zullen moeten worden benut. <i>Aansluiting Netwerkstudie Auto</i> Aandachtspunt is wat ons betreft verder de aansluiting met de uitkomsten van de netwerkstudie Auto Noord. Momenteel is er op het hoofdnet auto in Noord een onevenredig grote druk op de Nieuwe Leeuwarderweg, die zou kunnen afnemen bij verbetering van verbindingen aansluitend op de naastgelegen knooppunten sus en	het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen'. Vrije busbanen op de IJdoornlaan (oost en west) vallen buiten het project KANS. Wel wordt als te onderzoeken maatregel bij alternatief 1 de opstelstroken linksaf vanaf de IJdoornlaan verdubbeld (zie 4.4.2 NRD). Dit is ook positief voor doorstroming van de bus. Daarbij blijft het voor Amsterdam mogelijk om in de toekomst vrije busbanen op de IJdoornlaan (oost en west) aan te leggen. De gemeente Amsterdam is hiervoor aanspreekpunt. De partners vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren dit waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken (snelfietsroute Amsterdam-Zaanstad is hier een voorbeeld van). Op de regionale fietsroute Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit. Vanuit het project KANS wordt overigens geen oplossing van de verkeersproblematiek verwacht (doorstroming ov en auto over de knoop) door de verbetering van deze regionale fietsroute. Om deze reden wordt ingezet op maatregelen op het vlak van beter benutten, aanpassen bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. Het project KANS en (het vervolg op de uitkomsten van de) netwerkstudie Auto Noord stemmen af over de mogelijke relatie tussen de routes s116 (Nieuwe Leeuwarderweg) en s115 en s117. Op basis van verkeerskundige analyses blijkt dat de onderlinge
--	---

5117 (Bongerdverbinding en Oostelijke ontsluiting). Wij vragen om in de planstudie rekening te houden met het verwachte effect van aanleg van deze verbindingen, blijkend uit de mkba's die in 2018 worden uitgevoerd. Wij vragen u daarom de genoemde knooppunten (niet het hele gebied) binnen de scope van de studie te brengen, zodat rekening kan worden gehouden met het oplossend vermogen van de 5115 en 53.17 in relatie tot de verkeersbelasting van Nieuwe Leeuwarderweg. <i>Omgevingseffecten en inpassing</i> Wij hebben naar aanleiding van een eerder concept aandachtspunten meegegeven die helaas niet zijn betrokken bij de notitie die nu voorligt. In alle Alternatieven wordt uitbreiding van infrastructuur (busbanen) aangegeven op de IJdoornlaan. Wij vragen u er in de planstudie rekening mee te houden dat op een deel van het parkeerterrein bij seniorencomplex De Wasknijper samen met bewoners een speelplaats is aangelegd. Dat geldt ook voor het in de hoofdgroenstructuur gelegen postzegelpark dat wordt aangelegd nabij Verlengde van Heekweg, hoek Amerbos. Vooral de vrije rechtsafslagen 3b (Alternatief 3) en 4c (Alternatief 4) lijken daarmee in conflict te komen.	wisselwerking van verkeer door het projectgebied van de KANS-knoop dat een keuze heeft tussen de routes via de s115, s116 of de s117 zeer klein is. Dit betekent dat als de verkeersafwikkeling van de s115 of s117 verbetert slechts een klein deel van het verkeer (max 150 voertuigen op een totaal van circa 10.000) wisselt van route. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag daarom tekstueel verduidelijkt in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. De gemeente Amsterdam start een verkenning naar de Oostelijke ontsluiting en Bongerdverbinding. Uit een eerste analyse blijkt dat met name de Oostelijke ontsluiting verkeer trekt van de s116 en A10. Daarom wordt er in de planstudie KANS een gevoeligheidsanalyse gemaakt van het effect van de toevoeging van de Oostelijke ontsluiting op de KANS knoop. Dit onderdeel neemt het projectteam KANS mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 5.2.2 van de definitieve NRD. De NRD is opgesteld door het project KANS zodat door eenieder aandachtspunten mee gegeven kunnen worden voor de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. Uw aandachtspunten (over speelplaats De Wasknijper en postzegelpark) komen dus op het juiste moment: hiermee wordt rekening gehouden bij het maken van de ontwerpen van de alternatieven. Zoals we met u direct hebben besproken na het door u benoemen van de aandachtspunten komen de rechtsafslagen 3b (alternatief 3) en 4c (alternatief 4) hiermee niet in conflict. Verder brengen we globaal in kaart wat de realisatie van de alternatieven betekent voor het groen in de directe omgeving (bomen). Deze informatie maakt onderdeel uit van de afweging
--	---

Wij vroegen ook om bij fysieke ingrepen in de verkeersafwikkeling in het studiegebied, kansen te benutten om de bereikbaarheid van binnen het studiegebied gelegen locaties te vergroten, met name de Sportdriehoek en begraafplaats de Nieuw Noorder. We zien dit niet terug in de Alternatieven. Verder vinden wij het belangrijk dat de rechtsafslag noord-west in de Alternatieven 2 en 4 qua inpassing niet interfereert met planvorming voor de Sportdriehoek. Er zijn in het verleden studies gedaan waaruit bleek dat directe extra op- en afritten vanaf de Slochterweg richting Sportdriehoek ongewenst zijn in verband met goede doorstroming van het verkeer op deze weg. Onze ambitie is om deze locatie te ontwikkelen voor sport- en recreatiefuncties met een regionale uitstraling. Goede bereikbaarheid is daarbij van belang. Wij zien daarom graag dat bij de Planstudie varianten worden betrokken waarbij de mogelijkheid van <i>indirecte</i> aansluiting van dit gebied ten noorden van de Aio wordt onderzocht. Tenslotte eisen wij dat bij de uitwerking van Alternatieven in de planstudie rekening wordt gehouden met geplande woningbouwopgaven in en rond het studiegebied. In de participatienota bij deze planstudie is het voornemen uitgesproken om goed af te stemmen met het project-management CAN. Wij hebben signalen gekregen dat dit onvoldoende is gebeurd en verwachten daarom dat de aandachtspunten vanuit het project alsnog worden meegenomen. Behalve mogelijke milieueffecten van verkeersmaatregelen op geplande woningbouw noemen wij de aansluiting op de verkeersstructuur die in het project CAN wordt voorzien. Bij de planstudie lijken er bijvoorbeeld andere verwachtingen te leven over de verkeersfunctie van de Elzenhagensingel dan beoogd vanuit het project. Wij vinden het in de communicatie naar omwonenden van groot belang dat stedelijke diensten daarover vooraf afstemmen. <i>Samengevat</i> Ons advies is om de scope van de planstudie en de te onderzoeken oplossingsrichtingen te verbreden; meer aansluiting te zoeken bij de uitkomsten van	om te komen tot een voorkeursbeslissing. Dit onderzoek neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. De mogelijkheden voor de ontwikkeling en daarbij passende auto-ontsluiting van de Sportdriehoek worden onderzocht door de gemeente Amsterdam. Het project KANS stemt hierover af met de gemeente. De ontsluiting van de sportdriehoek is geen onderdeel van de planstudie KANS. In de planstudie KANS wordt wel in kaart gebracht wat de effecten zijn van de vier alternatieven op de ontsluitings-varianten van de Sportdriehoek. Mede naar aanleiding van uw vraag wordt dit in kaart gebracht in de planstudie KANS. Dit is een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 5.3.1 van de definitieve NRD. De geplande woningbouwopgaven zijn mede aanleiding voor de start van de planstudie KANS en maken reeds onderdeel uit van de onderzoeken. De opgaven zijn onderdeel van de verkeersmodellen waarin wordt gekeken naar de verkeersdoorstroming van de alternatieven. Het projectteam KANS vindt samenwerking met CAN belangrijk. Goed om met elkaar (inhoudelijk) in gesprek te blijven. Het project KANS zal hiervoor het initiatief nemen.
--	--

	de netwerkstudie Auto Noord; bij uitwerking van de Alternatieven beter rekening te houden met effecten op geplande woningbouw en met andere ontwikkelingen in en rond het studiegebied KANS. Wij verwachten dat u onze gezichtspunten en geluiden van omwonenden op de inloopavond van zo februari, betreft bij de verdere uitwerking van de Planstudie KANS. Wij blijven graag betrokken bij discussie over de uitkomsten.	Het project KANS heeft de inloopbijeenkomst van 20 februari 2018 georganiseerd om te komen tot een kwalitatief betere voorkeursoplossing. De input van aanwezigen op deze bijeenkomst en het meedenken door middel van het geven van een reactie vindt het project waardevol. Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking. Reguliere afstemming met gemeente Amsterdam stadsdeel Noord vindt het project KANS belangrijk.
B2.	Algemeen: In hoofdstuk 3 van de notitie is aangegeven dat de gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is de doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen. Helaas ligt de focus in de overige hoofdstukken op de bereikbaarheid en uitbreiding van de infrastructuur en wordt verder niet ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam Noord, terwijl de beschreven maatregelen ruimtelijke effecten hebben voor de aangrenzende gebieden en ook niet los kunnen worden gezien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam Noord als geheel.	De geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (waaronder woningbouw in Amsterdam Noord) zijn mede aanleiding voor de start van de planstudie KANS. In de planstudie KANS worden de effecten van de alternatieven op de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het omliggende wegennet (gemeentelijke hoofdwegen waaronder IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg, maar ook A10 en provinciale weg) bepaald. Positieve of negatieve effecten voor de verkeersdoorstroming worden meegenomen in de afweging tussen de alternatieven. Dit onderdeel heeft het projectteam mede naar aanleiding van uw reactie verduidelijkt in paragraaf 3.3 en 5.2 in de definitieve NRD. In de planstudie KANS wordt er gekeken naar de esthetische kant van de mogelijke maatregelen. In de beoordeling van de alternatieven wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit meegenomen (denk aan in kaart brengen evt. barrière werking, groenstructuur waaronder bomen). Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD.

De notitie heeft uitsluitend betrekking op de knooppunt A10-N247 en S116. Het verkeer vanaf de IJdoornlaan kan echter gebruik maken van 3 aansluitingen. Het is niet ondenkbaar een optimalisatie van de aansluitingen in de flanken van de KANS eveneens tot een betere doorstroming op dit knooppunt leidt, waarbij op de KANS vooral verkeer in de noord-zuid relatie wordt bediend en in de beide flanken de oost- resp. west relatie. Voor ons is onduidelijk wat het basisjaar is voor de referentiesituatie waarover wordt gesproken in paragraaf 4.4.1 (blz. 17). Is dit 2017, net zoals in paragraaf 5.2.2 (blz. 23)? Ruimtelijke kwaliteit: Ten aanzien van de te onderzoeken (milieu)aspecten ontbreekt de ruimtelijke kwaliteit. Vrijwel alle voorgestelde bochten hebben invloed op de aangrenzende gebieden: Sportdriehoek, Noorderkwartier en het groengebied/helofytenveld bij het Korthagenhuis. En in al deze gebieden is sprake van bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel aan de rand van de bebouwde kom heeft de aansluiting op de A10 binnenstedelijk kenmerken. De aantal voorgestelde maatregelen hebben een tegenovergesteld effect en zijn een stap in de transformatie van een stedelijke aansluiting naar een infrastructureel verkeersplein. Fietsverkeer: Ten aanzien van de fiets wordt in de notitie gesteld dat stimulerende (fiscale) maatregelen de verkeersdruk op het knooppunt niet of nauwelijks verlichten (blz.15). Hier blijft volgens ons een kans onbenut. Elektrische fietsen zijn allang niet meer voorbehouden aan recreatieve bejaarden. De gebruikers van elektrische fietsen worden steeds jonger –en gaan steeds harder. Dit biedt een dubbel voordeel. Niet alleen neemt de actieradius van fietsers toe (van de Breedstraat in Purmerend naar de Dam is minder dan 20 kilometer), maar binnen de ring is de fiets meestal ook	Het project KANS stemt met de gemeente Amsterdam af over de mogelijke relatie tussen de routes s116 (Nieuwe Leeuwarderweg) en s115 en s117. Op basis van verkeerskundige analyses blijkt dat de onderlinge wisselwerking van verkeer door het projectgebied van de KANS-knoop dat een keuze heeft tussen de routes via de s115, s116 of de s117 zeer klein is. Dit betekent dat als de verkeersafwikkeling van de s115 of s117 verbetert slechts een klein deel van het verkeer (max 150 voertuigen op een totaal van circa 10.000) wisselt van route. De routes via de s117 en s115 (IJdoornlaan) zijn onderdeel van het studiegebied in de planstudie KANS. Dit staat niet voldoende duidelijk beschreven in de concept NRD. Dit heeft het projectteam naar aanleiding van uw vraag daarom tekstueel verduidelijkt in paragraaf 2.1 van de definitieve NRD. Het planjaar voor de referentiesituatie is net als voor alle alternatieven 2030. Dit is een verduidelijking van de concept NRD. Zie paragraaf 4.4.1 van de definitieve NRD. Het project KANS herkent dat het aspect ruimtelijke kwaliteit aan bod dient te komen. In de planstudie KANS worden de mogelijke ruimtelijke effecten (denk aan barrière werking, groenstructuur waaronder bomen) van de alternatieven in kaart gebracht. Het aspect maakt onderdeel uit van de afweging en beoordeling van de alternatieven. Dit onderdeel neemt het projectteam mede naar aanleiding van uw vraag mee in de planstudie KANS. Dit is daarmee een aanvulling van de concept NRD. Zie paragraaf 3.3 en 5.5.7 van de definitieve NRD. De partners vinden fietsbereikbaarheid belangrijk en stimuleren (elektrisch) fietsen waar mogelijk, hierbij wordt gewerkt aan regionale fietsnetwerken. Op de regionale route Purmerend/Waterland-Amsterdam herkennen de KANS-partners het door u benoemde aandachtspunt. Er is al eerder nagedacht over deze fietsroute met het idee dat het fietspad door of langs de Sportdriehoek tussen de
--	--

sneller. Helaas ontbreken tussen Amsterdam en Purmerend/Edam snelfietsroutes. Juist nabij deze knoop kan een snelle comfortabele fietsverbinding de druk in de spits verminderen. Openbaar vervoer: Ten aanzien van de bus wordt gesteld dat “daar waar auto en bus samenkomen op het reguliere wegennet, ondervindt ook de bus vertraging en in de toekomst ernstige vertraging” (blz. 9). Tegelijk wordt gesteld dat met een busviaduct over de knoop A10 de doorstroming van de bus nauwelijks verbetert: “de bus rijdt nu ook vrijwel ongestoord door” (blz. 16). Welk probleem moet eigenlijk worden opgelost? Enfin, ook vanuit ruimtelijke overwegingen heeft een optimale doorstroming van de bussen prioriteit. De voorgestelde verbeteringen bij de aansluiting op de IJdoornlaan zouden ook bij de KANS zoveel mogelijk moeten worden gecontinueerd. Met betrekking tot het OV wordt gemeld dat als “meer mensen buiten de spits reizen of het OV nemen, zullen anderen dat niet meer doen en is het effect nihil” (blz. 14). Geldt dat alleen voor de KANS of is dit landelijk zo? In dat geval is het ons inziens een vreemd onderdeel op de Ladder van Verdaas (tenzij het wordt gecombineerd met bijv. prijsbeleid). Autoverkeer: Ten aanzien van de probleemverkenning wordt gesteld dat in de spits de reistijden voor autoverkeer niet voldoen aan de streefwaarden. De vraag is in hoeverre dit met extra asfalt kan worden opgelost. De problemen in de spits zijn mede het gevolg van het ontbreken van maatschappelijk draagvlak voor een (landelijk) prijsbeleid (zie 2e stap op de Ladder van Verdaas, blz. 14). De beschikbare capaciteit op het wegennet (en in het OV) is per definitie beperkt. Linksom of rechtsom is reizen in de spits	Buikslotermeerdijk en de G.J. Scheurleerweg aan wordt gelegd zodat je via Elzenhagensingel de Noord/Zuidlijn bereikt (met fietsenstallingen aan deze zijde). Het project KANS werkt het fietspad met de projectorganisatie Sportdriehoek Amsterdam – dat gaat over de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de A10 - verder uit. Vanuit het project KANS verwachten we overigens geen oplossing van de verkeersproblematiek (doorstroming OV en auto over de knoop) door de verbetering van deze regionale fietsroute. Om deze reden wordt ingezet op maatregelen op het vlak van beter benutten, aanpassen bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur. In de planstudie KANS wordt onderzocht of het mogelijk is om de doorstroming voor de bussen op de af- en de toerit van de s116 nog verder te optimaliseren. Wat niet (verder) wordt onderzocht is de mogelijkheid van een exclusief busviaduct over de gehele knoop heen; op basis van de resultaten uit de verkenning KANS is bekend dat de impact en de kosten daarvan niet opwegen tegen de zeer beperkte reistijdwinst die dat oplevert. Dit geldt in zijn algemeenheid, maar in het geval van de KANS-knoop des te meer. De mobiliteitsvraag in de spitsperiode is zo groot, dat veel mensen nu al uitwijken naar de randen van de spits (eerder of later) en die periode dus langer duurt dan gebruikelijk. Het oplossen van een (deel van) het probleem voor het spitsverkeer, zal daarom leiden tot het verschuiven (of eigenlijk: terugschuiven) van reispatronen naar de gebruikelijke spijttijden en daarmee nauwelijks bijdragen aan een structurele oplossing.
---	--

duurder dan daarbuiten. Bij de NS betaal je in de spits de hoofdprijs, met de auto sta je iets langer in de file... Het ruimtebeslag van de voorgestelde extra banen leidt tot zorg, waarbij het de vraag is of er voldoende ruimte is voor: ▪ uitbreiding van de afrit van en naar de Nieuwe Leeuwarderweg - IJdoornlaan met busstrook (blz. 18, figuur 4.2, nr. 1a+1b). Dit in relatie tot de situering van de geluidschermen, welke zijn vergund en aanbesteed, uitvoering vindt plaats op zeer korte termijn; ▪ extra baan op de IJdoornlaan (blz. 18, figuur 4.2, nr. 1c). In 2018 start de bouw van 130 woningen van Stadgenoot op de Zuidkavel van Elzenhagen Noord; ▪ vrije rechtsaffer (blz. 18, figuur 4.2, nr. 4) in relatie tot het postzegelpark en bestaande woningbouw; ▪ extra baan op de IJdoornlaan (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3c). Betreft dit de extra rijbaan die nu wordt voorbereid en het eerste jaar (2019) wordt gebruikt voor drie extra bushaltes vanwege het bouwterrein van de kavels in het Stationsgebied?; ▪ extra baan (?) op de Elzenhagensingel (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3a). Daarnaast is voor ons onduidelijk: ▪ wat wordt bedoeld met de pijl van de IJdoornlaan naar de P+R Noord (blz. 18, figuur 4.2, nr. 3b); ▪ wat wordt bedoeld met de letters E en F in figuur 4.1 (blz. 17). Ten slotte wordt opgemerkt dat maatregel D, optimalisatie VRI kruising S116 / IJdoornlaan (blz. 16) mogelijk conflicteert met de bouwactiviteiten voor kavel N1N2 in het Stationsgebied. Ondergrond: Niet vermeld is dat nader onderzoek nodig is betreft de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen). In ieder geval aan de zuidzijde van de op- en afritten A10 naar en van de Nieuwe Leeuwarderweg liggen diverse hoofdtracés K&L. Dit is zichtbaar op bijgevoegde tekening (KLIC melding uit 2016). Het aanbrengen van bijvoorbeeld ophogingen (grondwerken) of een fly-over (constructiewerken) moet worden afgestemd op aanwezige K&L. Geadviseerd word een KLIC melding te doen en daarna contact op te nemen met betrokken K&L-beheerders. Een mogelijkheid is dat dit	In de planstudie KANS wordt onderzocht hoe de alternatieven in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt gekeken naar het fysieke ruimtebeslag, maar vooral ook naar de wijze waarop dat ruimtebeslag beschikbaar is, of beschikbaar kan worden gemaakt en gehouden terwijl het overige verkeer zoveel mogelijk ongestoord door kan rijden. Hierbij wordt de vraag gesteld hoe de ontwerpen van de maatregelen en alternatieven zo kunnen worden ingepast dat processen en projecten (zoals bijv. het nieuwe station Noord) niet onmogelijk wordt gemaakt. Jullie ruimtelijke overwegingen zijn hiervoor waardevol. Graag gaan we hierover met CAN in overleg. Het project KANS zal hiervoor het initiatief nemen. Hierbij zullen ook de figuren 4.2 en 4.1 uit de concept NRD nader worden geduid. In deze fase van het project KANS is een globaal inzicht in de ondergrondse infrastructuur inderdaad van belang. Er wordt daarom een KLIC-melding gedaan. Het projectteam heeft ter verduidelijking in paragraaf 5.3 van de definitieve NRD opgenomen dat naast het bovengrondse- ook wordt gekeken naar het ondergrondse ruimtebeslag.
---	---

gebeurt via het Planvormingsoverleg K&L. Het eventueel verleggen van de bestaande K&L brengt waarschijnlijk hoge kosten met zich mee en vraagt een lange voorbereidingstijd. Onder meer liggen hier een (grote) rioolpersleiding en waterleiding van Waternet, elektrakabels en gasleiding van Liander, en diverse telecomkabels. Projectteam CAN stelt aanvullend onderzoek voor naar: 1. De effecten op de ruimtelijke kwaliteit (mede vanuit R&D); 2. De effecten van snelle comfortabele fietsverbindingen vanaf de pontveren/bruggen naar Purmerend/Monnickendam/Volendam/Edam; 3. De effecten van verbetering/optimalisatie van het OV ter plaatse van de KANS, i.p.v. bevordering doorstroming autoverkeer; 4. De effecten van het optimaal benutten van alle aansluitingen in Noord op de A10; 5. KLIC melding met aansluitend afstemming met de betrokken kabel- en leidingenbeheerders. Indien hieraan behoefte is zijn bij team gebiedsontwikkeling Noord onderzoeken beschikbaar inzake verkeer, flora en fauna en milieu die voor de Planstudie KANS mogelijk bruikbaar zijn. Afsluitend wordt opgemerkt dat projectteam CAN graag goed aangehaakt blijft bij het vervolg van de Planstudie KANS.	In aansluiting bij bovenstaande: 1. Dank voor de suggestie, het onderdeel ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen in de planstudie KANS (aanvulling NRD); 2. Fietsververbindingen zijn belangrijk, de ontbrekende schakel door het gebied de Sportdriehoek wordt met de projectorganisatie Sportdriehoek uitgewerkt; 3. Het project KANS werkt zowel aan de verbetering van de doorstroming van openbaar vervoer als autoverkeer; 4. De overige aansluitingen van noord (s115 en s117) zijn onderdeel van het studiegebied van de planstudie KANS (verduidelijking NRD); 5. Er wordt een KLIC-melding gedaan ter verkrijging van inzicht in de ondergrondse infrastructuur (verduidelijking NRD). Hier maakt het projectteam KANS graag gebruik van. Het projectteam heeft dit opgevraagd bij CAN.
--	---