



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## Nota van beantwoording zienswijzen Ontwerptractébesluit Zuidasdok (wijziging 2022)

Datum                      juni 2023  
Versie                      A



## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Informatie	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Uitgevoerd door	Ingenieursbureau Zuidasdok
Datum	juni 2023
Status	Definitief
Versienummer	A

Foto op voorblad © 2021 foto/photo Siebe Swart

## Inhoud

<b>1</b>	<b>INLEIDING 5</b>
<b>1.1</b>	<b>Terinzagelegging en zienswijzen 5</b>
<b>1.2</b>	<b>Wijzigingen ten opzichte van OwTB 2022 5</b>
<b>1.3</b>	<b>Leeswijzer 5</b>
<b>2</b>	<b>BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN 7</b>
<b>2.1</b>	<b>Zienswijzen betrokken bestuursorganen 7</b>
2.1.1	Waternet (ZW20) 7
<b>2.2</b>	<b>Zienswijzen gebied Zuidas 11</b>
2.2.1	ZW5 11
2.2.2	Vereniging Vrienden van het Beatrixpark (ZW21) 14
2.2.3	ZW49 16
2.2.4	Vereniging Irenebuurt Amsterdam (ZW53) 17
2.2.5	ZW57 17
<b>2.3</b>	<b>Zienswijzen gebied De Nieuwe Meer - Schinkel 21</b>
2.3.1	ZW41 21
2.3.2	Slangen Advocaten namens Het Bosch e.a. (ZW46) 22
<b>2.4</b>	<b>Zienswijzen gebied Amstel 26</b>
2.4.1	ZW1 26
2.4.2	ZW2, ZW37, ZW52, ZW54 27
2.4.3	ZW3 27
2.4.4	ZW4 29
2.4.5	ZW7, ZW11, ZW13, ZW14, ZW15, ZW16, ZW19, ZW23, ZW24, ZW25, ZW26, ZW27, ZW28, ZW29, ZW33, ZW34, ZW36, ZW38, ZW43, ZW44, ZW45, ZW48, ZW50, ZW56 30
2.4.6	ZW9 30
2.4.7	ZW12 30
2.4.8	ZW17 31
2.4.9	ZW18 31
2.4.10	ZW22 31
2.4.11	Vereniging Woonboten Groene Staart WGM (ZW30) 31
2.4.12	ZW31 32
2.4.13	ZW32 32
2.4.14	ZW35 32
2.4.15	ZW39 33
2.4.16	ZW40 33
2.4.17	Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging – afdeling Amsterdam (ZW42) 34
2.4.18	SIX advocaten B.V. namens Nationale Politie (ZW47) 34
2.4.19	ZW51 34
2.4.20	ZW 55 35

<b>2.5</b>	<b>Overige zienswijzen 36</b>
2.5.1	TenneT (ZW6) 36
2.5.2	ZW8 36
2.5.3	Gasunie (ZW10) 36

## 1 Inleiding

### 1.1 Terinzagelegging en zienswijzen

Deze nota van beantwoording bevat de reacties op de zienswijzen over het Ontwerptracébesluit Zuidasdok (wijziging 2022), hierna "OwTB 2022". Het OwTB 2022 heeft van 30 november 2022 tot en met 10 januari 2023 met de daarbij horende stukken ter inzage gelegen.

Het OwTB 2022 is toegestuurd aan de betrokken bestuursorganen.

Tijdens de periode van terinzagelegging kon iedereen een zienswijze naar voren brengen. In totaal zijn 57 zienswijzen ingediend.

### 1.2 Wijzigingen ten opzichte van OwTB 2022

Als een zienswijze aanleiding heeft gegeven tot een wijziging ten opzichte van het OwTB 2022, dan is dit bij de beantwoording van die zienswijze vermeld. Wijzigingen ten opzichte van het OwTB 2022 worden beschreven in paragraaf 1.2 van de toelichting bij het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2023), hierna "wTB" of "wTB 2023". Het gaat zowel om wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen als om wijzigingen die de leesbaarheid van de stukken verbeteren.

### 1.3 Leeswijzer

Met het wTB 2023 wordt het Tracébesluit Zuidasdok op onderdelen gewijzigd. Het Tracébesluit Zuidasdok is op 18 maart 2016 vastgesteld en voorziet in het verbreden van de A10 Zuid en het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, waarbij de A10 Zuid ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas in een noordelijke tunnel (lengte ca. 1,1 km) en een zuidelijke tunnel (lengte ca. 1 km) komt te liggen.

Het Tracébesluit Zuidasdok is twee keer eerder gewijzigd:

- Met het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2016) zijn als geluidmaatregel absorberende resonatoren toegevoegd aan de bestaande noordelijke Schinkelbrug ter beperking van laagfrequent geluid bij het passeren van zware voertuigen.
- Met het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2017) is als geluidmaatregel een 1 m hoog geluidscherm toegevoegd op de zuidelijke rand van de noordelijke Amstelbrug en is een zwaardere voertuigkering toegevoegd aan de verhoogd liggende verbindingsweg van de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid naar de A4.

Het Tracébesluit Zuidasdok met inbegrip van deze twee eerdere wijzigingen wordt hierna "TB" of "TB 2016" genoemd.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen beantwoord. Hierbij wordt de volgende volgorde aangehouden:

- zienswijzen betrokken bestuursorganen (paragraaf 2.1);
- zienswijzen gebied Zuidas (paragraaf 2.2);

- zienswijzen gebied De Nieuwe Meer – Schinkel (paragraaf 2.3);
- zienswijzen gebied Amstel (paragraaf 2.4);
- overige zienswijzen (paragraaf 2.5).

Bij het behandelen van zienswijzen krijgt iedere inzender een nummer. Mensen blijven anoniem, terwijl bedrijven en overheden met naam worden vermeld. Vergelijkbare zienswijzen worden samen beantwoord. Iedere inzender krijgt een bericht waarin staat welk nummer bij hun zienswijze hoort en in welke paragraaf hun inzending behandeld wordt. Het doel van het toekennen van nummers is om de privacy te beschermen en toch inbreng van inzenders mee te nemen.

## 2 Beantwoording zienswijzen

### 2.1 Zienswijzen betrokken bestuursorganen

#### 2.1.1 Waternet (ZW20)

- a. *Indiener ziet graag dat aan artikel 5.4 wordt toegevoegd dat grondkerende constructies alleen mogelijk zijn als er mitigerende of compenserende maatregelen genomen worden.*

##### Reactie

Aan het toepassen van grondkerende constructies worden de eisen gesteld zoals beschreven in paragraaf 2.3 van de Toelichting bij het wTB 2023:

“Indien de aannemer een talud (gedeeltelijk) wenst te vervangen door een grondkerende constructie, dient de aannemer deze wijziging technisch te onderbouwen en aan te tonen dat het realiseren van een talud technisch niet mogelijk is. Daarnaast toont de aannemer aan wat de effecten van de grondkerende constructie zijn op de beoogde landschappelijke inpassing, mede gericht op de functies voor aanwezige diersoorten, en hoe deze een plek krijgt in het beoogde ontwerp. Ook moeten eventuele effecten op grondwaterhuishouding in het gebied worden ondervangen.”

Voor het uitwerken van het ontwerp voor de realisatie van Zuidasdok is een daadwerkelijke inmeting van de hoogteverschillen in het terrein uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er meerdere locaties zijn waar - vanwege het te overbruggen hoogteverschil in een beperkte ruimte - voor een veilige en stabiele kering van de hoogteverschillen grondkerende constructies vereist zijn, waar dat in het TB niet was voorzien. Voor die plaatsen waar nu al verwacht wordt dat er (geo)technisch geen andere oplossing mogelijk is, is in het ontwerp van de gewezen bouwcombinatie Zuidplus opgenomen dat er een grondkerende constructie wordt toegepast. De effecten van deze grondkerende constructies zijn in het geldende grondwatermodel in beeld gebracht en getoetst aan het grondwaterbeleid van de gemeente Amsterdam. Uit resultaten van berekeningen met het grondwatermodel blijkt dat deze grondkerende constructies geen negatieve gevolgen op grondwater hebben.

Het ontwerp voor de maatregelen wordt door de aannemer die voor de werkzaamheden is/wordt gecontracteerd meer in detail uitgewerkt. Dan zal blijken op welke locaties er (geo)technisch redelijkerwijs geen andere oplossing mogelijk is dan een grondkerende constructie. De afweging en het bepalen van eventuele negatieve effecten en hoe deze zullen worden ondervangen, zullen volgens dezelfde werkwijze plaats vinden als in de voorgaande alinea omschreven.

De aannemer levert de onderbouwing waarom een talud (gedeeltelijk) vervangen moet worden door een grondkering. Aan de aannemer wordt daarbij voorgeschreven dat in deze onderbouwing van de technische noodzaak voor de grondkerende constructie ook ingegaan moet worden op eventuele negatieve effecten op bijvoorbeeld de (grond)waterhuishouding, en de manier waarop die effecten zullen worden ondervangen. De grondkerende constructie wordt alleen verwerkt in het ontwerp na akkoord door of namens de minister op de onderbouwing door de aannemer.

Voorts kunnen bij grondkerende constructies waarvoor een omgevingsvergunning voor bouw- en/of wateraspecten vereist is, in die vergunning door het bevoegd gezag voorschriften worden opgenomen.

De voorgestelde toevoeging aan artikel 5.4 van de besluittekst wordt niet overgenomen omdat op bovenstaande wijze voldoende geborgd is dat er geen nadelige effecten optreden op de (grond)waterhuishouding.

- b. Artikel 6.1, nieuwe vaarroute die geschikt is voor het verplaatsen van woonschepen. De gekozen diepgang van 2,5 meter kan alleen worden gerealiseerd wanneer de oevers voldoende stabiel zijn en/of maatregelen zijn genomen om de stabiliteit te waarborgen. Indien er wordt gevraagd op dit punt een toelichting of deze diepte daadwerkelijk op deze locatie gerealiseerd kan worden.*

Reactie

De stabiliteit van de oevers is inderdaad een aandachtspunt. Ter plaatse van de kade bij de jachthaven is op de plankaart van het wTB daarom de mogelijkheid van een grondkerende constructie opgenomen. Met deze versterking zal de benodigde diepte daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.

- c. Indien er wordt gevraagd aandacht voor de noordelijke tunnelwand (de toekomstige waterkering) in relatie tot de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling. Als die bepaling wordt toegepast op de noordelijke tunnelwand kan dat betekenen dat de tunnelwand in de parkeergarage van het WTC zou komen te liggen.*

Reactie

Voor de tunneldelen zijn maatregelvlakken opgenomen op de plankaarten. Het betreft zowel het gesloten als het open deel. Met de situering van de tunneldelen mag naar weerszijden worden geschoven binnen die maatregelvlakken. De tunneldelen mogen niet buiten deze maatregelvlakken worden gesitueerd. Dit was zo opgenomen in de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het TB 2016. Het wTB 2023 brengt hierin geen verandering. Het wTB 2023 biedt extra flexibiliteit om maatregelvlakken voor kunstwerken beperkt en onder voorwaarden te overschrijden. Deze extra flexibiliteit geldt niet voor maatregelvlakken voor de tunnels en daarmee ook niet ter hoogte van het WTC. De door indieneer geschetste situatie kan zich daarom niet voordoen.

- d. Op de kaarten ontbreekt het maatregelvlak waterkering en is het onduidelijk wat het verschil is tussen maatregelvlak 'Verkeersdoeleinden, Groen, Water' en 'Verkeersdoeleinden, waterhuishouding*

Reactie

Het TB 2016 is door de gemeente Amsterdam verwerkt in het Bestemmingsplan Zuidasdok. Dit bestemmingsplan is eveneens in 2016 vastgesteld en maakt de Openbaar Vervoer Terminal mogelijk, boven de A10-tunnel en tussen de noordelijke en zuidelijke rijbaan. De besluittekst van het TB 2016 en de regels van het Bestemmingsplan Zuidasdok waarborgen voldoende de ligging en de status van de waterkering.

De waterkering is als volgt geborgd in art. 11 van de besluittekst van het TB 2016:

- Tijdens de aanleg van de tunnel wordt de waterkerende functie van het onder de noordelijke rijbaan van de bestaande A10 Zuid gelegen dijklichaam door tijdelijke maatregelen gehandhaafd. (artikel 11 onder b)



- Ter plaatse van de tunnel wordt na realisatie van de tunnel de waterkerende functie van het bestaande dijklichaam van de A10 Zuid overgenomen door de noordelijke tunnelwand van de noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid. (artikel 11 onder c).

Bij het bestemmingsplan hoort een verbeelding, dat is een kaart waarop is weergegeven wat er in het bestemmingsplan is geregeld. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is de waterkeringszone opgenomen met een dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering". In de regels van het bestemmingsplan zijn regels ter bescherming van de waterkering opgenomen.

In het TB 2016 is in het besluit in samenhang met de plankaarten bepaald dat binnen het maatregelvlak 'Verkeersdoeleinden, waterhuishouding' de volgende maatregelen worden uitgevoerd:

- waterhuishoudingsmaatregelen

Binnen het maatregelvlak 'Verkeersdoeleinden, groen, water' worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- waterhuishoudingsmaatregelen
- herplant van bomen

- e. *Indiener verzoekt het geleidewerk Nieuwe Meer zo in te richten dat op bepaalde plaatsen niet afgemeerd kan worden, zodat pleziervaart gebruik maakt van de officiële wachtsteiger en niet van het geleidewerk.*

#### Reactie

In overleg met Waternet zal het geleidewerk zo worden ingericht dat op bepaalde plaatsen niet kan worden afgemeerd. Hierover zal in de realisatiefase afstemming plaatsvinden met Waternet.

- f. *Indiener vraagt of het milieueffectrapport nog actueel is en stelt dat er een aanvulling moet komen op nieuwe wetgeving en beleid met betrekking tot water.*

#### Reactie

Beoordeeld is of het milieueffectrapport redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan dit wTB 2023 of dat het moet worden geactualiseerd. Voor de aspecten geluid, natuur, landschap en water heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. De overige aspecten zijn beoordeeld op basis van expert judgement. De resultaten hiervan zijn weergegeven in de toelichting bij het wTB 2023. Over het algemeen is sprake van slechts geringe verschillen in effecten. De conclusies uit het milieueffectrapport wijzigen niet door de effecten van maatregelen van het wTB 2023. Het eerdere milieueffectrapport kan ten grondslag worden gelegd aan wTB 2023. Uit het milieueffectrapport, de daaraan ten grondslag liggende deelrapporten, de Rapportage Actualisatie Milieu informatie en de onderzoeken voor het wTB 2023 blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de aanpassingen van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel zoals in het TB 2016 en het wTB 2023 zijn vastgelegd. Tevens wordt verwezen naar par. 3.1 van de toelichting bij het wTB 2023, waar dit nader is beschreven.

In het nieuwe deelrapport Water wordt uitgebreid ingegaan op de impact van nieuwe wetgeving en beleid.

- g. Paragraaf 3.5.1 Grondwater. Indiener geeft aan dat beleid is gewijzigd ten opzichte van het TB 2016. Er moet een actualisatie komen van de mitigerende maatregelen.*

Reactie

Het nieuwe beleid is bekend en verwerkt in het Rapport Water wTB 2023. Indiener noemt het Omgevingsplan Riolering van de Gemeente Amsterdam. Wij gaan ervan uit dat het Omgevingsprogramma Riolering 2022 wordt bedoeld. Dit is bij het onderzoek betrokken.

De gemeente Amsterdam heeft het beleid omtrent waterhuishouding in de stad vertaald naar de beginselen van grondwater neutraal bouwen. Zie paragraaf 2.2 en 3.4 van het Rapport Water wTB 2023. Het grondwatermodel is recent gemoderniseerd en geactualiseerd. Met dit nieuwe grondwatermodel is getoetst of met de mitigerende maatregelen van het TB 2016 nog wordt voldaan aan de huidige eisen van de grondwater neutraal bouwen. Ook de mogelijke effecten op de grondwaterhuishouding van de verlenging van de open tunnelbakken zijn bij deze toets betrokken.

Een van de in het TB 2016 opgenomen maatregelen is de aanleg van een Drainage transportriool ten noorden van de infrastructuurbundel. Daarnaast wordt tussen noordelijke en zuidelijke tunnel extra drainage aangelegd om hemelwater op te vangen van de spoorbundel.

Geconcludeerd is dat de maatregelen zoals vastgelegd in het TB 2016 volstaan en dat er geen aanvullende mitigerende maatregelen nodig zijn.

- h. Paragraaf 3.5.2 Oppervlaktewater. Indiener is van mening dat tabel 3 niet klopt niet en verzoekt een geactualiseerd overzicht aan te leveren en de Watercompensatie in de Zuidas met de gemeente Amsterdam af te stemmen.*

Reactie

De getallen in de tabel zijn anders dan bij de planadviseurs van Waternet bekend, maar zijn wel correct. De getallen zijn gebaseerd op de inzichten die het integraal ontwerp van de gewezen bouwcombinatie ZuidPlus bood. Op basis van deze getallen is ook de watervergunning aangevraagd en verleend. Deze juiste getallen waren nog niet verwerkt in de waterbergingsboekhouding van Zuidas.

Er wordt nog een verdiepingsslag gedaan om inzichtelijk te maken hoeveel compensatie voor de eindsituatie exact nodig is en hoeveel voor de bouwfase. Daarover vindt overleg plaats met Waternet. Als deze informatie bekend is wordt dit verwerkt in de waterbergingsboekhouding en komt de informatie ter beschikking van de planadviseurs van Waternet.

- i. Paragraaf 3.5.3 Hemelwater. Indiener verzoekt de kwalitatieve gevolgen van tweelaags ZOAB aan te geven.*

Reactie

Er is een rapport opgesteld over de kwalitatieve gevolgen van tweelaags ZOAB op hemelwater. Dit rapport is met Waternet gedeeld.

- j. Paragraaf 3.5.5 Mitigatie oppervlaktewater. Indiener is van mening dat tabel 3 niet klopt. Met het verlengen van de toeritten en de tunnels komt er meer verhard oppervlak en verdwijnt meer oppervlakte water*

Reactie

Zie de beantwoording bij punt h. De toename van verhard oppervlak en de afname van oppervlaktewater zijn verwerkt in de waterbergingsboekhouding.

- k. *Indiener verzoekt het rapport Water en de Toelichting te actualiseren op nieuwe wetgeving/beleid*

Reactie

Het Rapport Water en de Toelichting bij het wTB 2023 zijn, mede naar aanleiding van de vraag van indiener, geactualiseerd op nieuwe wetgeving/beleid. Dit heeft niet geleid tot een andere beoordeling van de effecten ten aanzien van water. Zie tevens de reactie onder de bovenstaande punten f. en g.

- l. *In 2015/2016 is een uitgebreid wateradvies gegeven op het TB 2016. Hierin is een aantal zorgen opgenomen met betrekking tot het ontwerp, de aanbesteding en de uitvoering van Zuidasdok.*

Reactie

In uw wateradvies uit 2015/2016 heeft u uw zorg geuit met betrekking tot het ontwerp, de aanbesteding en de uitvoering van Zuidasdok. De projectorganisatie Zuidasdok werkt een aantal water gerelateerde ontwerponderdelen en voorwaarden uit en schrijft die voor aan de aannemer. Daarbij worden de aspecten waarover Waternet heeft geadviseerd meegenomen. Vervolgens dient de aannemer het definitief ontwerp ter goedkeuring voor te leggen aan de projectorganisatie Zuidasdok die namens de minister het ontwerp beoordeelt. Waternet heeft daarbij een toetsende rol.

## **2.2 Zienswijzen gebied Zuidas**

### **2.2.1 ZW5**

- a. *Water wordt als een groot risico aangegeven in de stukken van het OwTB 2022. Hierdoor is het wantrouwen bij indiener op dit onderwerp weer helemaal terug. Het doortrekken van de open tunnelbak vanwege de specifieke grondwatersituatie kan effecten op de waterhuishouding in de Irenebuurt hebben. Het station en de kruipruimtes in deze woonbuurt kunnen onderlopen door het structureel verhogen van de grondwaterstand waartegen te weinig mitigerende maatregelen worden genomen. De tuinen worden een moeras. Er wordt te weinig info gegeven over gewijzigde effecten op de waterhuishouding.*  
*In het rapport Water wordt nu verwezen naar het (oude) Groeiend Grondwatermodel als basis voor alle mitigerende maatregelen.*  
*Het (volledig nieuwe, zo bleek) Groeiend Grondwatermodel Zuidas geeft alleen info t/m 2020 en niet voor later. Dit model moet worden besproken met de bewoners. De berekeningen over het doortrekken van de open tunnelbakken (blz. 11 Waterrapport) zijn niet bij de stukken gevoegd en dus niet te controleren. De eerder door Zuidplus gepresenteerd maatregel Drainage Transportriool over de gehele lengte van het Dok komt nu niet meer terug in het grondwatermodel.*

Reactie

Sinds de vaststelling van het TB 2016 is steeds meer duidelijk geworden dat klimaatverandering gevolgen heeft op onze directe omgeving. De gemeente Amsterdam heeft het beleid omtrent waterhuishouding in de stad verstevigd door uit te gaan van de beginselen van grondwater neutraal bouwen. Voor een

(uitgebreide) reactie op het thema grondwater wordt verwezen naar paragraaf 2.2.8 van het Rapport Water wTB 2023.

De projectorganisatie Zuidasdok heeft - in overleg met Zuidas en Waternet - het bestaande grondwatermodel gemoderniseerd. In het model is kennis over de ondergrondse situatie rondom Zuidas geactualiseerd. De gevolgen van klimaatverandering op de omgeving van Zuidas en Zuidasdok kunnen met het model nauwkeuriger worden bepaald. Dit model is inmiddels vastgesteld door Waternet en op 15 maart 2023 besproken met de bewoners van de Irenebuurt.

Getoetst is of de mitigerende maatregelen van het TB 2016 nog volstaan om te kunnen voldoen aan de eisen van grondwater neutraal bouwen. Eén van de maatregelen is de aanleg van een drainage transportriool ten noorden van de infrastructuurbundel (het dok). Daarnaast wordt tussen de noordelijke en zuidelijke tunnel extra drainage aangelegd om hemelwater op te vangen van de spoorbundel. Ook is bij deze toets beoordeeld of door de verlenging van de open tunnelbakken andere effecten optreden. Geconcludeerd is dat de mitigerende maatregelen voldoende toereikend zijn om de effecten op grondwater van het totale project Zuidasdok te mitigeren. Het is niet nodig om extra maatregelen te nemen.

- b. Door toevoeging van een nieuw 5e lid aan artikel 3 van het TB 2016 wordt het mogelijk dat voor het overbruggen van hoogteverschillen op plaatsen waar in het TB 2016 taluds staan aangegeven, grondkerende constructies worden toegepast. Dit artikel is te vaag geformuleerd, wie bepaalt wanneer het nodig is? En worden er voldoende mitigerende maatregelen genomen?*

#### Reactie

In artikel 3 lid 5 wordt met het wTB mogelijk gemaakt dat voor het overbruggen van hoogteverschillen op plaatsen waar in het TB 2016 taluds staan aangegeven, grondkerende constructies worden toegepast, indien dat vanwege de ligging in het terrein technisch noodzakelijk is ter overbrugging van hoogteverschillen.

Aan het toepassen van grondkerende constructies worden de eisen gesteld zoals beschreven in paragraaf 2.3 en 3.5.1 van de Toelichting bij het wTB 2023. Met deze toelichting is voldoende inzichtelijk wie bepaalt wanneer een grondkerende constructie nodig is en op welke manier eventuele negatieve effecten daarvan zullen worden ondervangen.

De betreffende tekst in paragraaf 2.3 van de toelichting luidt: "Indien de aannemer een talud (gedeeltelijk) wenst te vervangen door een grondkerende constructie, dient de aannemer deze wijziging technisch te onderbouwen en aan te tonen dat het realiseren van een talud technisch niet mogelijk is. Daarnaast toont de aannemer aan wat de effecten van de grondkerende constructie zijn op de beoogde landschappelijke inpassing, mede gericht op de functies voor aanwezige diersoorten, en hoe deze een plek krijgt in het beoogde ontwerp. De aannemer moet in de onderbouwing van de technische noodzaak voor de grondkerende constructie ook ingaan op eventuele negatieve effecten op bijvoorbeeld de (grond)waterhuishouding, en de manier waarop die effecten zullen worden ondervangen."

De grondkerende constructie wordt alleen verwerkt in het ontwerp na akkoord door de projectorganisatie Zuidasdok namens de minister.

Voorts kunnen bij grondkerende constructies waarvoor een omgevingsvergunning voor bouw- en/of wateraspecten vereist is, in die vergunning door het bevoegd gezag voorschriften worden opgenomen.

Door deze werkwijze kan de bepaling alleen ingezet worden zoals deze bedoeld is, namelijk als noodmaatregel om de ruimtelijke inpasbaarheid van het project te kunnen garanderen.

- c. *Dit wijzigingsbesluit bevat wat betreft de waterhuishouding te veel open einden. Ik verzoek ik u daarom in de toelichting op het besluit op te nemen op welke wijze en wanneer er meer duidelijkheid over de watermaatregelen tijdens en na de bouw gegeven wordt.*

*Er is onvoldoende ruimte om oppervlaktewater te compenseren. Risico's hiervan dienen afgedekt te worden door Rijkswaterstaat. De projectorganisatie Zuidasdok als samenwerkingsorgaan heeft eerder aangegeven zelf een ontwerp te maken op het gebied van waterhuishouding. Wie is daarvoor eindverantwoordelijke?*

#### Reactie

De aanpassingen aan de weginfrastructuur in het TB 2016 vormen onderdeel van de gehele ontwikkeling van Zuidasdok. Naast de aanpassingen aan de weginfrastructuur maken aanpassingen rond het treinstation Amsterdam Zuid daarvan onderdeel uit. Waterhuishouding heeft binnen het programma een hoge prioriteit. Zuidasdok is namens de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail verantwoordelijk voor het bewaken van een goede waterhuishouding binnen het plangebied van het TB Zuidasdok. Alle aspecten die betrekking hebben op de waterhuishouding (oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en waterveiligheid) worden daarom integraal beschouwd voor de bovengenoemde ontwikkelingen in het gebied.

In de ontwerpen van de hiervoor genoemde ontwikkelingen worden maatregelen opgenomen zodat er geen nadelige gevolgen optreden voor de omgeving. Het ontwerp van (maatregelen voor) de waterhuishouding wordt grotendeels voorbereid door de projectorganisatie en voorgeschreven aan de aannemer. Er is dus weinig ontwerp vrijheid voor de aannemer op het gebied van de waterhuishouding. De projectorganisatie Zuidasdok heeft daarvoor meerdere modellen gemaakt, zodat de effecten van de bouw van de tunnel, het station en aansluitende wegen kunnen worden berekend. Maatregelen worden ook worden voorgeschreven door het bevoegd gezag en in vergunningen vastgelegd.

De gemeente Amsterdam en Waterschap Amstel Gooi en Vecht hebben via Waternet een toetsende rol. Waternet toetst alle modellen die worden uitgebracht. Na een positieve toets worden de modellen gebruikt voor het bepalen van maatregelen.

Na vaststelling van het TB 2016 is buiten het plangebied, binnen de afzonderlijke polders, oppervlaktewater gerealiseerd in de vorm van sloten en waterplassen. Deze watercompensatie is vastgelegd in bestemmingsplannen, zodanig dat een directe relatie ontstaat tussen de watercompensatie binnen en buiten het plangebied en dat duidelijk wordt dat het nieuwe oppervlaktewater is gerealiseerd om Zuidasdok mogelijk te maken. De waterbergingsboekhouding van Zuidas houdt bij wat al is gecompenseerd en wat nog gecompenseerd moet worden. Dit principe is niet gewijzigd in het wTB 2023. De relatief kleine aanpassingen in het watersysteem door het wTB 2023 hebben geen negatieve gevolgen.

Er wordt nog een verdiepingsslag gedaan om inzichtelijk te maken hoeveel compensatie voor de eindsituatie nodig is en hoeveel voor de bouwfase. Daarover vindt overleg plaats met Waternet. Als deze informatie bekend is, wordt dit ook verwerkt in de waterbergingsboekhouding. Paragraaf 3.2 van het Rapport Water bij het wTB 2023 is aangevuld met de resultaten van de hydrologische analyse van de verschillende stadia van ontwikkeling van Zuidas. Daaruit blijkt dat tijdens de bouwfase de situatie enigszins verslechtert, maar nog steeds voldoet aan de geldende afvoernormen.

- d. *De gemeente Amsterdam weigert één centraal aanspreekpunt aan te wijzen met wie bewoners in geval van calamiteiten/schade als gevolg van onvoldoende beheersing van de grondwatersituatie in contact kunnen treden. Ik verzoek de minister op dit punt helderheid te scheppen.*

Reactie

Er is inderdaad niet één aanspreekpunt voor alle projecten in Zuidas. Voor de projecten van Zuidasdok (de verbreding en ondertunneling van de snelweg en de vernieuwing van station Amsterdam Zuid) zijn de omgevingsmanagers van Zuidasdok aanspreekpunt via [www.zuidas.nl/contact](http://www.zuidas.nl/contact).

## 2.2.2 Vereniging Vrienden van het Beatrixpark (ZW21)

- a. *Indieners zouden graag verduidelijking krijgen over de arcering op de kaarten van het TB 2016 ter hoogte van het Beatrixpark en bevestiging van de afspraak dat er geen tijdelijke bouwwegen, opslagplaatsen en bouwplaatsen in het park zullen worden gemaakt.*

Reactie

Een deel van het gearceerd gebied is door de projectorganisatie Zuidasdok inmiddels vrijgegeven voor de realisatie van een gebouw op kavel 6/7. Het deel dat overblijft is nog steeds een zoekgebied voor een werkterrein. De toekomstige aannemer van de tunnel zal aangeven of hij dit terrein ook daadwerkelijk wenst te gebruiken. Dit kan dan alleen als geen water wordt gedempt. De aansluiting van dit werkterrein op het bouwterrein van de tunnel zal vanaf de zuidzijde zijn. Over het gebruik van het gearceerde terrein heeft overleg plaatsgevonden tussen Vereniging vrienden van het Beatrixpark en de gewezen bouwcombinatie ZuidPlus. De projectorganisatie Zuidasdok is zich bewust van het feit dat ZuidPlus, dit terrein niet zou gebruiken en dat is aangegeven dat het Beatrixpark niet als werkterrein zou worden gebruikt. ZuidPlus was echter niet in staat het werk uit te voeren en van deze aannemer is afscheid genomen. Zuidasdok wordt in gedeelten opnieuw aanbesteed. Iedere aannemer krijgt, in principe, beschikking over eigen werkterreinen om raakvlakken tussen opdrachtnemers te minimaliseren. De verwachte vraag naar werkterreinen in Zuidas is hierdoor groot en ook het terrein in het Beatrixpark wordt opnieuw aan gegadigden voor de realisatie van de tunnel aangeboden.

- b. *Het is indieners niet duidelijk hoeveel ruimte de nieuwe geluidsschermen en taluds/grondkeringen zullen innemen. Indieners zouden hier graag verduidelijking op krijgen. Indieners wijzen met klem op de groen-voor-rood afspraak, waarbij ruimte die in het park wordt ingenomen moet worden gecompenseerd.*

Reactie*Ruimte voor nieuw geluidsschermb*

In het TB 2016 is een 6m hoog tweezijdig geluidsabsorberend tussenbermscherm opgenomen, het wTB 2023 brengt hierin geen wijziging aan.

Met het (ontwerp) Bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022

(NL.IMRO.0363.K2201BPGST-OW01) wordt door de gemeente een aantal aanvullende geluidschermen mogelijk gemaakt, waaronder een zijbermscherm bij het Beatrixpark. Deze aanvullende geluidsmaatregelen zijn geen onderdeel van het TB 2016, maar vallen wél binnen het plangebied van het TB 2016.

In de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 3.3.2) staat dit scherm aangeduid als schermlocatie 'Beatrixpark (geluidsscherm 23 (a, b, en c))' met een lengte van '180 meter' en type en hoogte 'Nieuw geluidsscherm 3 meter'.

In de regels van het bestemmingsplan is dit geluidsscherm aangeduid als (paragraaf 4.2 Bouwregels):

- Specifieke vorm van verkeer - geluidsscherm 23a,c – geluidsabsorberend zijbermscherm - 3 meter;
- Specifieke vorm van verkeer - geluidsscherm 23b - transparant reflecterend zijbermscherm - 3 meter.

Het betreft dus een grotendeels geluidsabsorberend zijbermscherm van 180 meter lang en 3 meter hoog langs de parallelrijbaan. Ter hoogte van/boven de Vivaldi-passage zal dit geluidsscherm transparant worden uitgevoerd (23b).

Het exacte ruimtebeslag is op voorhand lastig aan te geven omdat dit nog nader uitgewerkt dient te worden, maar er zal wel impact zijn. Dat is echter geen effect van dit wTB maar van het gemeentelijke (ontwerp) Bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022.

Over welke schermen op grond van het bestemmingsplan waar komen in het plangebied van Zuidasdok is online een toelichting gepubliceerd met een verduidelijkende kaart op [Kilometers schermen beperken geluid van A10 Zuid - Zuidas](#).

*Ruimte voor taluds/grondkeringen*

In het TB 2016 was al een grondkering opgenomen ter plaatse van het Beatrixpark. Deze staat op de kaart van het TB 2016 aangeduid met een paarse lijn met drie bolletjes (in de legenda: Grondkerende constructies). Het wTB 2023 bevat geen wijzigingen ten aanzien van de grondkerende constructie op deze locatie en leidt ten opzichte van het TB 2016 niet tot een groter ruimtebeslag.

- c. *Het is indieners onduidelijk waar de nieuwe fietstunnel onder de snelweg aan de noordzijde zal uitkomen en aansluiten. Mogelijk geeft dit meer fietsbewegingen door het park. Daarnaast mag deze tunnel niet worden gebruikt voor service-auto's.*

Reactie

De fietstunnel ligt in het verlengde van de Antoni Vivaldistraat. Op basis van het TB 2016 worden hier nieuwe viaducten voor gemaakt die op de kaart zijn aangeduid met KW18A (noordzijde) en KW18C (zuidzijde). Aan de noordzijde komt de passage uit op de hoek van de RAI, bij de 'uitstulping' in de grens van het TB 2016, waar het aansluit op het fietspad De Groene Zoom.

De Vivaldi-passage is inderdaad niet bedoeld voor autoverkeer. Wel mogen serviceauto's (niet groter dan een personenbusje) naar het SET gebouw (Sein Energie en Telecom gebouw voor de Noord Zuidlijn) gebruik maken van de passage via de Antonio Vivaldistraat. Daarvoor zal een nieuwe opgang gebruikt worden tussen de sporen in oostelijke richting naar het SET-gebouw.

- d. *Indieners concluderen dat er geen ingrijpende wijzigingen zijn bij het Beatrixpark. Klopt dit?*

Reactie

Het klopt dat dit wTB 2023 geen ingrijpende wijzigingen voor het Beatrixpark bevat.

**2.2.3**

**ZW49**

- a. *Er zijn vervelende gevolgen door de bouwwerkzaamheden voor de Irenebuurt. De informatievoorziening en participatiemogelijkheden zijn onvoldoende.*

Reactie

*Bouwwerkzaamheden*

Bouwwerkzaamheden brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. Om de hinder voor de directe omgeving, OV-reizigers en het wegverkeer te beperken, worden maatregelen genomen. De aannemers moeten voldoen aan specifieke wet- en regelgeving ter voorkoming van hinder en in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder. De aannemer van tunnel wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft de bouwfase niet tot andere effecten dan het TB 2016. In de afgelopen jaren is afscheid genomen van de gewezen bouwcombinatie ZuidPlus die Zuidasdok in zijn totaliteit zou bouwen. Zuidasdok wordt nu in afzonderlijke contracten opnieuw aanbesteed. Elke aannemer wordt echter in het bouwcontract met eisen over geluid, stof, verkeer, trillingen, wegafsluitingen en veiligheid uitgedaagd om het project te bouwen met zoveel mogelijk oog voor de omgeving. Zuidasdok schrijft niet een bepaalde bouwmethode voor, maar stuurt naast voortgang ook op bouwtechnieken die zo min mogelijk hinder opleveren voor de omgeving.

*Informatie en participatie*

Naast openbare kennisgeving is bekendheid gegeven aan de terinzagelegging van het OwTB 2022 op de [Zuidasdok-website](#), via social media, per e-mail aan degenen die zich hebben aangemeld voor de nieuwsbrief en aan iedereen die een zienswijze heeft gegeven op het Ontwerptractébesluit Zuidasdok uit 2015. Er heeft een telefonisch spreekuur plaats gevonden op 13 december 2022, en voor mensen die telefonisch aangaven liever een persoonlijk gesprek te voeren zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd waar vragen nader konden worden besproken. Op 15 maart 2023 heeft een grondwateroverleg plaatsgehad met bewoners van de Irenebuurt. Hiermee heeft (inmiddels) voldoende informatie en participatie plaatsgevonden.

Een aantal belanghebbenden waarbij een specifieke maatregel aan de orde is, is individueel bij de voorbereiding van het besluit geïnformeerd.

- b. *Er zijn zorgen over de gevolgen voor de waterhuishouding.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW5a in paragraaf 2.2.1.



- c. *Er zijn zorgen over de uitstoot van stikstof.*

Reactie

De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft depositie van stikstof niet tot andere effecten dan het TB 2016. Verwezen wordt hierbij naar paragraaf 3.7.1 (Effecten op gebieden) bij de toelichting van het wTB 2023, waar dit nader is beschreven.

**2.2.4 Vereniging Irenebuurt Amsterdam (ZW53)**

- a. *Er zijn vervelende gevolgen door de bouwwerkzaamheden voor de Irenebuurt. De informatievoorziening en participatiemogelijkheden zijn onvoldoende.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW49a in paragraaf 2.2.3.

- b. *Er zijn zorgen over de gevolgen voor de waterhuishouding*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW5a in paragraaf 2.2.1.

- c. *Er zijn zorgen over de uitstoot van stikstof*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW49c in paragraaf 2.2.3.

**2.2.5 ZW57**

- a. *In het OwTB 2022 is het tracégebied fors uitgebreid, en zijn ruimtelijke en infrastructurele plannen gewijzigd. Door de vele wijzigingen is er sprake van een geheel nieuw ontwerp ten opzichte van het TB 2016 en het Bestemmingsplan Zuidasdok. Daarom zijn veel onderzoeken, analyses en beoordelingen verouderd.*

Reactie

Het wTB 2023 betreft een beperkte wijziging van het TB 2016. Voor het overige blijft het TB 2016 van kracht. Met het wTB 2023 wordt het plangebied ten opzichte van het TB 2016 niet fors uitgebreid, het wordt op een zeer beperkt aantal locaties uitgebreid, dit zijn:

1 ten noorden van de Schinkelbrug wordt een werkterrein uitsluitend voor bouwveiligheid toegevoegd.

2 ten zuiden van de Schinkelbrug worden een geleideconstructie en aanmeervoorzieningen voor de scheepvaart verplaatst, vervalt een aantal ligplaatsen in verband daarmee en wordt een route naar de woonschepenhaven verdiept.

3 ten zuiden van de Amstelbrug in de zuidelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid wordt de begrenzing beperkt aangepast om ruimte te bieden voor een poer van de nieuwe brug.

Voor het overige wijzigt het plangebied niet.

Bij de voorbereiding van het OTB 2015 is een milieueffectrapport opgesteld, dat ten behoeve van het TB 2016 is aangevuld met de Rapportage actualisatie milieu-informatie. Voor het wTB 2023 is beoordeeld of het milieueffectrapport redelijkerwijs daaraan ten grondslag kan worden gelegd of dat het milieueffectrapport moet worden geactualiseerd of aangevuld. De effecten van de wijzigingen in dit wTB zijn,

voor zover relevant, opnieuw beoordeeld. Voor de aspecten geluid, natuur, landschap en water heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. De overige aspecten zijn beoordeeld op basis van expert judgement. Over het algemeen is sprake van slechts geringe verschillen in effecten en de conclusies uit het milieueffectrapport wijzigen niet door de wijzigingen van het wTB 2023. Het milieueffectrapport kan ten grondslag worden gelegd aan het wTB 2023.

- b. Er zijn onvoldoende informatievoorziening en participatiemogelijkheden geweest, en de informatie over de gevolgen voor de waterhuishouding was te laat. Daarom het verzoek om een algemene informatiebijeenkomst te organiseren en de inspraaktermijn te verlengen.*

Reactie

Naast openbare kennisgeving is bekendheid gegeven aan de terinzagelegging van het OwTB 2022 op de [Zuidasdok-website](#), via social media, per e-mail aan degenen die zich hebben aangemeld voor de nieuwsbrief en aan iedereen die een zienswijze heeft gegeven op het Ontwerptractébesluit Zuidasdok uit 2015. Er heeft een telefonisch spreekuur plaats gevonden op 13 december 2022, en voor mensen die telefonisch aangaven liever een persoonlijk gesprek te voeren zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd waar vragen nader konden worden besproken. Op 15 maart 2023 heeft een grondwateroverleg plaatsgehad met bewoners van de Irenebuurt. Hiermee heeft (inmiddels) voldoende informatie en participatie plaatsgevonden. Een aantal belanghebbenden waarbij een specifieke maatregel aan de orde is, is individueel bij de voorbereiding van het besluit geïnformeerd. Een verlenging van de inspraaktermijn was naar ons idee niet nodig.

- c. Indieners zijn van mening dat er een nieuw onderzoek naar de milieueffecten moet komen omdat het TB 2016 en het Bestemmingsplan Zuidasdok dateren uit 2016, met onderliggende data die vaak meer dan tien jaar oud is. Het nieuwe onderzoek zou niet alleen naar gevolgen van de wijzigingen, maar ook naar gewijzigde inzichten en veranderde wettelijke en juridische voorschriften moeten plaatsvinden.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW20f in paragraaf 2.1.1.

- d. Bezwaren op de beoordeling van stikstofdepositie. Dat de stikstofdepositie "kleiner" is in de aanlegfase dan in de gebruiksfase, is een willekeurige en niet onderbouwde aanname. Men betoogt dat de realisatiefase veel meer stikstofuitstoot zal opleveren, en geeft aan dat er ook sprake is van cumulatie met andere Amsterdamse bouwprojecten. Bij de totstandkoming van het TB 2016 is de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase niet onderzocht en beoordeeld en ook nu bij het OwTB 2022 is dat niet gedaan. Daarom bestaat er in feite voor wat betreft het TB 2016 en het wTB 2023 alsnog op dit punt geen toestemming op de natuurvergunning. Er moet meer onderzoek gedaan worden.*

Reactie

Het TB van 2016 geldt op grond van de Tracéwet en de Wet natuurbescherming als natuurtoestemming. Het wTB leidt ten opzichte van het TB niet tot een andere beoordeling van de (maatgevende) gebruiksfase, omdat er geen sprake is van aanvullende stikstofdepositie in de gebruiksfase door de wijzigingen. Het wTB leidt ten opzichte van het TB ook niet tot een andere beoordeling van de aanlegfase, omdat er geen sprake is van aanvullende stikstofdepositie in de aanlegfase door de wijzigingen.

Voor het OTB Zuidasdok is een passende beoordeling voor Natura 2000-gebieden opgesteld om te beoordelen of er door het project sprake is van significante effecten op gebieden. Uit de passende beoordeling bleek dat fysieke aantasting, verstoring (geluid, optisch, licht), versnippering door barrièrewerking of verdroging van Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten is uitgesloten, daarvoor liggen de gebieden te ver van de ingreep. Uit de passende beoordeling bleek voorts dat significante negatieve effecten door een toename van stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelstellingen van de onderzochte Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. Het Progamma Aanpak Stikstof (PAS) trad in werking tussen het OTB en het TB. Op grond van het overgangsrecht kon worden gekozen om gebruik te maken van het PAS, of om door te gaan op de ingeslagen weg en effecten van stikstofdepositie zelfstandig te beoordelen. Voor dit laatste is gekozen: Voor het TB is geen gebruik gemaakt van het PAS, de passende beoordeling is voor het TB geheel geactualiseerd op basis van het gewijzigde verkeersmodel en andere wijzigingen tussen OTB en TB (Passende beoordeling Zuidasdok, maart 2016). Het TB geldt op grond van de Tracéwet en de Wet natuurbescherming als natuurtoestemming.

De passende beoordeling van het TB heeft betrekking op de gebruiksfase en op de aanlegfase. Bij de gebruiksfase gaat het met name om netwerkeffecten, bijvoorbeeld op de A10 Noord en de ten noorden daarvan gelegen Natura 2000 gebieden. De gebruiksfase en de aanlegfase hebben hetzelfde potentiële effect met dezelfde gevolgen en de toename van stikstofdepositie in de aanlegfase is kleiner dan in de gebruiksfase. Om deze redenen omvat de passende beoordeling één beschrijving van de veranderingen als gevolg van het maximale effect, de verandering van depositie van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Verwezen wordt hierbij naar par. 4.3.1 (p. 18) van de passende beoordeling, die als bijlage 6 is gevoegd bij de toelichting van het TB. Op grond van de passende beoordeling is geconcludeerd dat significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten.

Het wTB leidt ten opzichte van het TB niet tot een andere beoordeling van de gebruiksfase. Het wijzigen van de invoeger S108 in de noordelijke rijbaan van de A10 Zuid is de enige wijziging van de wegconfiguratie. Deze wijziging leidt niet tot een relevante toe- of afname van verkeer op de A10 Zuid en in het netwerk. Bij de aanvullende vluchtstroken is dat ook niet het geval. Andere onderdelen van het wTB hebben in het geheel geen betrekking op de wegconfiguratie.

Het wTB leidt ten opzichte van het TB ook niet tot een andere beoordeling van de aanlegfase. Dit blijkt uit de uitgevoerde AERIUS-berekening waaruit blijkt dat er géén stikstofdepositie optreedt in de aanlegfase door de wijzigingen uit het wTB. Deze AERIUS-berekening en de toelichting daarop zijn als bijlage 4 opgenomen bij de toelichting van het wTB.

- e. *Om overlast tijdens de realisatie te voorkomen werd er, in het TB 2016 en het Bestemmingsplan Zuidasdok, voor gekozen de aannemer beperkingen op te leggen t.a.v. overlast veroorzakende bouwmethoden. Onlangs werd bekend dat Zuidasdok dit principe van aanvullende eisen heeft losgelaten, worden gegadigden voor de bouwcontracten daarom niet langer uitgedaagd om de overlast te beperken? Men vreest grote overlast. Er wordt verwezen naar de werkzaamheden op 14 en 28 januari 2023, welke plaatsvinden in het weekend om de treinreiziger niet te hinderen. Daardoor hebben omwonenden juist overlast in weekend en avond. Inspreker wijst erop dat woningen geluidsgevoelige bestemmingen zijn en kantoren niet. Waarom gebeurt dit dan buiten kantooruren? Het loslaten van milieueisen en*

*overlastbeperkingen betekent feitelijk dat het TB 2016 en het Bestemmingsplan Zuidasdok achterhaald en ongeldig zijn. Mw. S Dekker heeft geadviseerd met de buurt te overleggen over de overlast, dit gebeurt niet voldoende.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW49a in paragraaf 2.2.3. Ook de toekomstige aannemer wordt in het bouwcontract met eisen over geluid, stof, verkeer, trillingen, wegafsluitingen en veiligheid uitgedaagd om het project te bouwen met zoveel mogelijk oog voor de omgeving. Deze eisen zijn niet losgelaten. Wel zijn de aanvullende beloftes op het gebied van hinderbeperking (in de aanbidding) van de gewezen bouwcombinatie ZuidPlus met de beëindiging van het bouwcontract met die bouwcombinatie komen te vervallen.

Ook de aannemer en Zuidasdok werken het liefst op doordeweekse dagen tijdens kantooruren. Naast het feit dat de hinder dan over het algemeen als minder heftig wordt ervaren, is het ook eenvoudiger aan voldoende personeel te komen en is het werk goedkoper. Maar aangezien de stationsverbouwing en later ook de tunnelbouw en snelwegverbreding in zo'n druk gebruikt gebied moeten plaatsvinden, is het vanwege de veiligheid vaak noodzakelijk de meest verkeersluwe momenten te kiezen of de tijdstippen dat er geen of een minimaal aantal reizigers het station gebruikt. Voor het uitvoeren van werkzaamheden voor 7 uur 's ochtends of na 7 uur 's avonds moet bij de gemeente Amsterdam een ontheffing gevraagd worden. De gemeente verbindt voorwaarden aan de ontheffing, onder andere over tijdstippen waarop werkzaamheden uitgevoerd mogen worden die geluidsoverlast veroorzaken.

- f. *Het TB 2016 en het Bestemmingsplan Zuidasdok bepalen dat er "nauw wordt samengewerkt met Stadsdeel Zuid teneinde onnodige of ongeoorloofde overlast tegen te gaan". Inspreker is van mening dat er allerlei normen worden overtreden maar er niet gehandhaafd wordt. Ook is er sprake van overlast door de stalling van fietsen. Dit had nader uitgewerkt moeten worden in het OwTB 2022. Daarnaast is er schijnbaar geen sprake meer van handhaving van eerder genomen maatregelen. De levenskwaliteit van omwonenden zal de komende 10 jaar enorm achteruitgaan als de optredende geluid- en andere bouwoverlast niet wordt tegengegaan door middel van dwingende overheidscontrole en handhaving. Volgens inspreker gaan de huidige (geluid)normen en voorschriften in het Bouwbesluit en Richtlijn Bouwlawaai al ruim over de grens van wat veel mensen draaglijk en acceptabel vinden en ze zijn volgens de WHO en NSG schadelijk voor de gezondheid.*

Bouwwerkzaamheden brengen onvermijdelijk hinder met zich mee. Om de hinder voor de directe omgeving, OV-reizigers en het wegverkeer te beperken, worden maatregelen getroffen. De aannemers moeten voldoen aan specifieke wet- en regelgeving ter voorkoming van hinder en in het bouwcontract worden eisen opgenomen over het beperken van hinder. De aannemer van tunnel wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft de bouwfase niet tot andere effecten dan het TB 2016. In de afgelopen jaren is afscheid genomen van de gewezen bouwcombinatie ZuidPlus die Zuidasdok in zijn totaliteit zou bouwen. Zuidasdok wordt nu in afzonderlijke contracten opnieuw aanbesteed. Elke aannemer wordt echter in het bouwcontract met eisen over geluid, stof, verkeer, trillingen, wegafsluitingen en veiligheid uitgedaagd om het project te bouwen met zoveel mogelijk oog voor de omgeving. Zuidasdok schrijft niet een bepaalde bouwmethode voor, maar stuurt naast voortgang ook op bouwtechnieken die zo min mogelijk hinder opleveren voor de omgeving.

Het Bouwbesluit en de Richtlijn Bouwlawaai dienen door opdrachtnemers van Zuidasdok te worden gerespecteerd. Deze zijn met name van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen. Hier bovenop heeft de projectorganisatie Zuidasdok eisen gesteld aan geluid en trillingen op niet-geluidgevoelige bestemmingen en een verzwaring toegepast van de meetduur van optredende geluidniveaus (meetperiode per uur i.p.v. een etmaal). Van opdrachtnemers wordt geëist dat zij voorafgaand aan de uitvoering met berekeningen aantonen dat zij aan de eisen voldoen. Tijdens de uitvoering wordt bovendien gemonitord zodat tijdens de uitvoering eventueel kan worden bijgestuurd. Ten aanzien van stof geldt dat opwaaien hiervan voorkomen dient te worden door het toepassen van maatregelen zoals het nat houden in droge perioden.

De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft de bouwfase niet tot andere effecten dan het TB 2016.

## **2.3 Zienswijzen gebied de Nieuwe Meer - Schinkel**

### **2.3.1 ZW41**

- a. *Het beoogde werkterrein Schinkel vinden indieners door overlast onacceptabel en niet in overeenstemming met eerdere afspraken die met de buurt gemaakt zijn. Er is toegezegd dat dit terrein uitsluitend wordt gebruikt voor de veiligheid tijdens hijswerkzaamheden, indieners zouden dit graag expliciet opgenomen zien in het wTB 2023.*

#### Reactie

Het gaat inderdaad om een specifiek werkterrein dat uitsluitend is bedoeld om bouwveiligheid te garanderen en indien nodig maatregelen ten behoeve daarvan te nemen. Andere tijdelijke maatregelen en voorzieningen die zijn opgenomen in artikel 5 van het TB 2016 zijn niet toegestaan op dit specifieke werkterrein. De reden voor opname van het werkterrein is de korte afstand van twee woonschepen tot de Schinkelbrug en het werkgebied. Met de eigenaren vindt overleg plaats over de bouwwerkzaamheden. Het werkterrein heeft op kaartblad 1a van het wijzigingsbesluit de aanduiding "S" wat staat voor "Werkterrein Schinkelbrug". In artikel 2, tabel 1 van de juridisch bindende besluittekst van het wTB 2023 is vermeld dat het werkterrein uitsluitend voor bouwveiligheid is toegevoegd. Naar aanleiding van uw zienswijze is hieraan toegevoegd "niet voor andere tijdelijke maatregelen en voorzieningen van artikel 5 van het Tracébesluit Zuidasdok".

- b. *Geluidsschermen van 2 meter hoog op de Schinkelbrug zijn volstrekt onvoldoende. Daarom het verzoek om hogere en bij voorkeur niet-transparante geluidsschermen te plaatsen.*

#### Reactie

In het TB 2016 zijn geluidmaatregelen (stil wegdektype en geluidsschermen) opgenomen om te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid. Deze geluidmaatregelen zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige objecten (zoals woningen, ligplaatsen voor woonboten, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg) te beperken tot de toegestane waarde. In het TB 2016 is voorts een pakket aan geluidmaatregelen is opgenomen ter beperking van de geluidafstraling van de bestaande en nieuwe beweegbare Schinkelbrug.

De norm voor geluid die geldt voor de geluidgevoelige objecten wordt bepaald door de geluidsbelasting op basis van het zogenoemde geluidproductieplafond. Het geluidproductieplafond geeft aan hoeveel geluid de rijksweg mag produceren. Met

een computerrekenmodel is de maximale geluidproductie die de A10 mag produceren vertaald naar een maximale geluidbelasting per geluidgevoelig object. Deze maximale geluidbelasting zal daardoor per object verschillen. Immers, een object dat dicht bij de weg ligt zal doorgaans een hogere geluidbelasting hebben dan een object dat verder van de weg ligt.

Met een wettelijk voorgeschreven afwegingscriterium, het zogenoemde doelmatigheidscriterium is een afweging gemaakt tussen enerzijds de geluidreductie die een maatregel oplevert en anderzijds de omvang van een maatregel. Met dit criterium worden geluidmaatregelen op een gelijke en eenduidige wijze afgewogen. Hiermee wordt geborgd dat de omvang van geluidmaatregelen in verschillende projecten op gelijke wijze bepaald worden (rechtsgelijkheid) en er wordt voorkomen dat er zeer omvangrijke en daarmee kostbare maatregelen worden getroffen die geen of slechts een zeer beperkt extra akoestisch effect hebben. De omvang van de eerder vastgestelde geluidmaatregelen (o.a. lengte en hoogte van de geluidschermen) verschilt per locatie. Ter hoogte van de dicht bebouwde woongebieden zijn er omvangrijke geluidschermen en ter plaatse van gebieden met een lage woningdichtheid geen of beperktere schermmaatregelen. Dit komt onder andere doordat de toegestane geluidbelasting per locatie verschilt (zie uitleg in de tweede alinea van dit antwoord over de maximaal toegestane geluidbelasting per geluidgevoelig object).

In het wTB 2023 is het uitgangspunt te voorkomen dat de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige objecten verslechtert ten opzichte van de in 2016 en 2017 vastgestelde besluiten. Met de in het wTB 2023 opgenomen aanvullende geluidmaatregelen (tweelaags ZOAB fijn) wordt daaraan voldaan. De geluidbelasting ter plaatse van inspreker neemt ten gevolge van het wTB niet toe ten opzichte van de eerdere besluiten. Ook zal er door het wTB niets wijzigen aan de Schinkelbrug. Het is daarom wettelijk gezien niet nodig om de door u genoemde omvangrijkere geluidschermen toe te passen.

### **2.3.2 Slangen Advocaten namens Het Bosch e.a. (ZW46)**

- a. Als gevolg van het aanbrengen van een geleidewerk komt de aanvoerroute naar de jachthavens in het geding wat kan leiden tot een gevaarlijke entree van de haven en het meer dichtslibben van de jachthavens. Er wordt niet aangegeven dat RWS zal zorgdragen voor regelmatig uitdiepen van de aanvoerroute. Daarnaast wordt het uitzicht vanaf de jachthavens/restaurant en de toegang ernstig belemmerd door het aanbrengen van geleidewerk en wachtplaatsvoorzieningen. Tevens is er hinder tijdens de realisatie en wordt de vaarroute aanmerkelijk drukker. Daardoor is er sprake van aantasting van recreatieve en natuurwaarden (open verbinding met en vrij uitzicht op de Nieuwe Meer), die van belang zijn voor restaurant en jachthaven. Dit heeft omzetverlies tot gevolg. Dit is niet voldoende afgewogen bij de besluitvorming om het geleidewerk te verlengen.*

#### Reactie

De functie van het geleidewerk is vaarwegveiligheid. Deze functie is tweeledig: om scheepvaart naar de Schinkel te geleiden én om vaarverkeer van en naar de jachthavens te scheiden van het vaarverkeer van en naar de Schinkel. Het noordelijk deel van het geleidewerk heeft een geleidende functie voor de scheepvaartklasse voor de hoofdvaarweg en moet ervoor zorgen dat bij een aanvaring het schip van richting verandert om de tussenpijler te beschermen. Het zuidelijk deel van het geleidewerk zal vergelijkbaar met de huidige situatie worden uitgevoerd.

Er zijn voor het geleidewerk diverse varianten onderzocht met verschillende vormen en lengtes. Deze zijn in eerste instantie afgestemd met Waternet als nautisch beheerder en vervolgens besproken met de jachthavens. Bij de gekozen variant wordt het geleidewerk qua ligging enigszins aangepast ten opzichte van de huidige positie. De punt van het geleidewerk komt daardoor ca. 10m naar het westen en 10m naar het zuiden te liggen. De aanvoerroute blijft dus grotendeels gelijk aan de bestaande situatie.

Het geleidewerk betreft met name een constructie vlak onder en boven de waterlijn en is verder open tot op de bodem. Ten opzichte van de huidige situatie met diverse dukdalven is dus geen aanvullend risico tot dichtslibben. De huidige vaarwegbeheerder is en blijft verantwoordelijk voor het op diepte houden van de vaarwegen (gegarandeerde nautische diepte).

Er zal inderdaad hinder zijn tijdens de realisatie. Het moment van uitvoering is afhankelijk van de planning van de aannemer. De uitvoering zal in afstemming met omgevingspartijen plaatsvinden om de hinder te beperken.

De eindsituatie die met het TB 2016 wordt gerealiseerd voegt geen extra capaciteit toe voor de vaarroute. De vaarroute zal door de maatregelen in het wTB 2023 niet drukker worden.

De open verbinding met de Nieuwe Meer blijft behouden en de doorvaartbreedte tussen het geleidewerk en de jachthavens blijft ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Naast de nautische veiligheid op de vaarweg naar de Schinkel is ook gekeken naar het functioneren van de jachthavens zelf en de situatie voor de gebruikers, inclusief die voor transport van woonarken naar de ligplaatsen ten noorden van de Schinkelbrug.

Voor wat betreft de wachtplaatsen aan de westoever wordt het noordelijkste deel van de bestaande wachtsteiger van de recreatievaart verwijderd. Aan de zuidzijde wordt een wachtsteiger aangebracht waarbij dezelfde effectieve afmeerlengte wordt behouden. Dit betreft een lage steiger, die op enige afstand uit de oever ligt. Ter plaatse van de verlenging bevindt zich op dit moment een aanmeervoorziening voor de beroepsvaart, die komt te vervallen. Schepen voor beroepsvaart zullen dus op grotere afstand van de jachthaven aanmeren. Het zicht op de oever wordt door de wachtsteiger niet belemmerd.

- b. Het verwijderen van 7 tot 8 ligplaatsen heeft omzetverlies tot gevolg. Het is niet duidelijk om welke steigers het gaat. En het is ook niet nodig omdat er voldoende ruimte over is om naar de jachthavens te varen. Er is niet voldoende onderzocht of de ligplaatsen verplaatst kunnen worden, er is niet voldoende overleg gepleegd met cliënten over de verplaatsing. Er wordt ook verwezen naar de nota van beantwoording bij het TB 2016.*

#### Reactie

Voor recreatievaart is de vaarweg geclassificeerd als doorvaarten met doorvaartprofielcode B. Dit houdt in dat er vaartuigen met een lengte van maximaal 20 m en een breedte van 4,25 m mogen varen. De minimaal benodigde doorvaartprofielbreedte is 13,0 m. Er is een aantal varianten onderzocht en besproken met Waternet (nautisch beheerder), nautisch specialisten en vervolgens met de omgevingspartijen. Op basis van die gesprekken heeft de veilige en geadviseerde variant de voorkeur gekregen. In de afweging is gekeken naar

nautische veiligheid, maar ook nadrukkelijk naar de doorvaartbreedte bij de jachthaven en de impact voor de gebruikers van de jachthaven als het gaat om in- en uitvaren en zicht op vaarwegverkeer

Doordat het geleidewerk wordt verplaatst en verlengd, komen de buitenste ligplaatsen in de lijn van het verlengde van het geleidewerk te liggen. Dit heeft als risico dat beroepsvaart de ligplaatsen aanvaart. Ook dient er voldoende ruimte te zijn om te kunnen manoeuvreren met woonschepen van en naar de woonschepenhaven ten noorden van de Schinkelbrug.

Vanaf juni 2021 hebben er tussen erfpachter en Rijkswaterstaat diverse overleggen plaatsgevonden waarbij gesproken is over de acht ligplaatsen die hierbij zijn betrokken. In deze overleggen is door Rijkswaterstaat aangegeven dat vanwege het verplaatsen en verlengen van het geleidewerk op het water een ruimte van 328 m<sup>2</sup>, functievrij moet worden gemaakt. Dit betekent dat de acht aanwezige ligplaatsen moeten worden verwijderd omwille van de nautische veiligheid na het verplaatsen en verlengen van het geleidewerk. Op blad 1a van de kaarten bij het wTB 2023 is dit met een arcering aangegeven.

Inspreker heeft in de overleggen aangegeven dat er vanwege het verwijderen van de ligplaatsen moet worden gekeken naar een aanvaardbare oplossing voor compensatie van de acht ligplaatsen. Rijkswaterstaat heeft zich ingespannen om een reconstructie te faciliteren. Inspreker heeft hiervoor een reconstructievoorstel opgesteld, dat Rijkswaterstaat heeft laten beoordelen door de gemeente Amsterdam als bevoegd gezag. De gemeente heeft aangegeven dat de toegankelijkheid van de publieke steiger behouden dient te blijven en dat daarom geen medewerking kan worden verleend aan een uitwerking van het reconstructievoorstel. Vervolgens zijn er door inspreker alternatieve oplossingen voorgesteld, maar ook daaraan kan de gemeente Amsterdam geen medewerking verlenen vanwege de vastgestelde opgaven in het betreffende ontwikkelgebied. In een overleg op 7 februari 2023 tussen inspreker, Rijkswaterstaat en de gemeente is dat door de gemeente Amsterdam nogmaals bevestigd. Dit betekent dat voor de acht ligplaatsen die komen te vervallen geen vervangende ligplaatsen kunnen worden aangeboden en schadevergoeding in geld voorop staat.

- c. *Er is niet voldoende onderzoek gedaan naar de effecten op natuur, landschap en ecologie. Negatieve effecten op vleermuizen worden niet voldoende gecompenseerd. Er is geen aanvullend onderzoek naar stikstofdepositie en geen onderzoek naar de effecten tijdens de realisatie. Aantasting van de ecologische structuur, blijkens structuurvisie "Amsterdam 2024: economisch, sterk en duurzaam" mogen de plannen niet leiden tot verzwakking van de ecologische structuur.*

#### Reactie

De aspecten natuur, landschap en ecologie zijn onderzocht. Zowel ten aanzien van natuur/ecologie als landschap zijn de gevolgen van de wijzigingen in het wTB 2023 als beperkt beoordeeld. De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd volgens een ecologisch werkprotocol waarin o.a. rekening wordt gehouden met de kwetsbare perioden en functies voor vleermuizen, het gebruik van licht en geluid. Tijdens de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige vissen en amfibieën. In het kader van de zorgplicht dient bij werkzaamheden vertroebeling van het water zo veel mogelijk voorkomen te worden. De werkzaamheden dienen rustig opgestart te worden en er dient één richting op gewerkt te worden zodat eventueel aanwezige vissen en amfibieën veilig kunnen



vluchten. Hiermee wordt het verwonden van eventuele aanwezige soorten voorkomen. Zie pagina 40 van het rapport Natuur en Ecologie wTB 2023. Het wTB 2023 biedt inzicht dat ontheffing(en) op het gebied van soortenbescherming voor het werk verkregen kunnen worden. Hierin dienen afdoende mitigerende en compenserende maatregelen gepresenteerd/getroffen te worden. In de realisatiecontracten (en in de ontheffingen) wordt de voorwaarde opgenomen dat de aannemers een ecologisch werkprotocol dienen op te stellen en na te leven.

Zie voor de beantwoording over onderzoek naar stikstofdepositie paragraaf 2.2.5 onder punt d.

- d. Er is geen onderzoek gedaan naar geluidgevolgen van de maatregelen op het recreatiegebied. Ook is er geen onderzoek gedaan naar de effecten tijdens de realisatie.*

Reactie

In het akoestische onderzoek is ook onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ter hoogte van genoemde gebied, ondanks dat het restaurant en het gebied juridisch beschouwd niet zijn aan te merken als geluidgevoelig. Dat wil zeggen dat er voor het restaurant en gebied geen wettelijke normen voor geluid gelden voor de eindsituatie. Uit het onderzoek volgt dat in de eindsituatie de geluidbelasting ter hoogte van het Jollenpad niet toeneemt. Ten opzichte van de bestaande situatie zal het akoestische klimaat dus niet verslechteren.

Met betrekking tot de realisatiefase is er eerder akoestisch onderzoek gedaan als onderdeel van de Milieu Effect Rapportage bij het TB 2016. Hierbij is onderzocht of de realisatie mogelijk is binnen de wettelijke kaders. Dat is het geval.

- e. Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor Landschap. Ook is er geen onderzoek gedaan naar de effecten tijdens de realisatie.*

Reactie

Het verplaatsen en verlengen van het geleidewerk heeft een beperkt negatief effect op het landschap. Zoals hiervoor onder a beschreven, moet het noordelijke deel van het geleidewerk ervoor zorgen dat bij een aanvaring het schip van richting verandert om de tussenpijler te beschermen. Ten opzichte van de huidige situatie wordt het hoge deel langer en krijgt dit deel van het geleidewerk meer volume. Dit kan het zicht op de Nieuwe Meer vanuit de Jachthavenweg en vanuit de jachthaven zelf verminderen. Echter komen er door de verlenging enkele steigers te vervallen, deze steigers liggen buiten de oorspronkelijke contouren van de haven en liggen daarmee 'vrij' in de Nieuwe Meer. Het vervallen van deze steigers heeft daarmee een beperkt positief effect op de landschappelijke kwaliteit van de Nieuwe Meer. Gelet hierop wordt het totale landschappelijke effect van de verlenging van het geleidewerk als neutraal beoordeeld.

Ten aanzien van ecologische effecten tijdens de realisatie zie de beantwoording bij punt c. Er zal inderdaad hinder zijn tijdens de realisatie. Het moment van uitvoering is afhankelijk van de planning van de aannemer. De uitvoering zal in afstemming met omgevingspartijen plaatsvinden om hinder te beperken.

## 2.4 Zienswijzen gebied Amstel

### 2.4.1 ZW1

- a. *De Ouderkerkerdijk naar het Trainingscentrum Politie wordt een fietsstraat. Dat is vreemd, want bij de rest van deze straat en de Jan Vroegopsingel kon dat niet vanwege het autoverkeer van- en naar het trainingscentrum van de Politie. Bij uitruk rijdt dit verkeer bovendien – uiteraard – te hard. Het trainingscentrum kan beter ontsloten worden via de fietsbrug over de A2 en de Muyskenweg, pas dan is de optie van een fietsstraat realistisch.*

#### Reactie

Het toepassingscriterium voor een goede fietsstraat is een maximale intensiteit van 100 motorvoertuigen per uur. De Ouderkerkerdijk voldoet daar aan. Dat blijkt uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), versie 4.51 (dit is de geldende versie van het verkeersmodel dat van toepassing is op gemeentelijke infrastructuur in Amsterdam). Ook in een toekomstscenario met een hoge groei blijft de verwachte verkeersintensiteit in 2040 onder de 100 motorvoertuigen per uur. Daarnaast is voor een fietsstraat een lage snelheid voor het autoverkeer gewenst (maximaal 60 km/h), in combinatie met inrichtingselementen die deze lage snelheid waarborgen. Het ontwerp voor de Ouderkerkerdijk voorziet hierin. Ook is met een breedte van 5 m gekozen voor een 'brede variant' zoals door CROW wordt aanbevolen voor fietsstraten buiten de bebouwde kom.

- b. *De oostelijke afrit van het fietspad over de Rozenoordbrug is te stijl, de bochten te scherp en de aansluiting op de Ouderkerkerdijk daardoor gevaarlijk.*

#### Reactie

Het hoogteverloop en de aansluiting op de Ouderkerkerdijk is in het wTB 2023 gelijk gebleven. Het voldoet aan de geldende normen en regelgeving met betrekking tot verkeersveiligheid. Er zijn meerdere vlakke stukken in het fietspad opgenomen om makkelijker snelheid te kunnen verminderen..

Ook de aansluiting op de Ouderkerkerdijk is erop gericht om de snelheid van de weggebruikers te verminderen om daarmee een veilige aansluiting te kunnen realiseren. Het toepassen van een veel ruimere bocht zou juist snelheidsverhogend werken en een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Het verschil is dat er in het wTB 2023 sprake is van een fietsstraat in plaats van een vrij liggend fietspad in het TB 2016. Vanwege de grotere breedte van deze fietsstraat in vergelijking met het fietspad in het TB 2016, in combinatie met de lage verkeersintensiteiten van het autoverkeer en daarnaast de goede zichtlijnen, is hier geen sprake van een verslechterde verkeersveiligheid.

- c. *Geluid draagt ver over het water, maar juist langs de houden de geluidsschermen op of zijn te laag. Dit leidt tot geluidsoverlast bij o.a. omliggende roeiverenigingen en woonwijken.*

#### Reactie

Het geluidsonderzoek is uitgevoerd met een computerrekenmodel. Dit model berekent de overdracht van het geluid van de weg naar de omgeving op basis van een wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek. Hierbij wordt rekening gehouden met aspecten die van invloed zijn op de overdracht van het geluid, zoals bv. afstand tot de weg, reflecties van geluid (weerkaatsing) en afscherming (het tegenhouden van geluid). Er is ook rekening gehouden met het effect van geluid over het water. In het TB zijn op basis van deze berekeningen geluidmaatregelen opgenomen

(waaronder de geluidschermen ter hoogte van de Rozenoordbrug). Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke norm voor geluid. In het wTB is vervolgens onderzocht of er nog steeds voldaan wordt aan de geluidnormen. Dat is met de aanvullende en in het wTB opgenomen geluidmaatregelen het geval.

#### **2.4.2 ZW2, ZW37, ZW52, ZW54**

*De geluidsschermen op de Rozenoordbrug zouden hoger moeten worden vanwege de geluidsoverlast die al jaren boven de norm ligt en door de uitbreiding zal toenemen. Het is vreemd dat de schermen na de brug wel worden verhoogd, maar niet op de brug.*

##### Reactie

De opgesomde zienswijzen zijn volledig identiek.

In het TB 2016 zijn geluidmaatregelen (stil wegdektype en geluidschermen) opgenomen om te voldoen aan de wettelijke norm voor geluid. Deze geluidmaatregelen zijn bedoeld om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige objecten (zoals woningen, ligplaatsen voor woonboten, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg) te beperken tot de wettelijke norm.

De norm voor geluid die geldt voor de geluidgevoelige objecten wordt bepaald door de geluidsbelasting op basis van het zogenoemde geluidproductieplafond. Het geluidproductieplafond geeft aan hoeveel geluid de rijksweg mag produceren. Met een computerrekenmodel is de maximale geluidproductie die de A10 mag produceren vertaald naar een maximale geluidbelasting per geluidgevoelig object. Deze maximale geluidbelasting zal daardoor per object verschillen. Immers, een object dat dicht bij de weg ligt zal doorgaans een hogere geluidbelasting hebben dan een object dat verder van de weg ligt.

Met een wettelijk voorgeschreven afwegingscriterium, het zogenoemde doelmatigheidscriterium is een afweging gemaakt tussen enerzijds de geluidreductie die een maatregel oplevert en anderzijds de omvang van een maatregel. Met dit criterium worden geluidmaatregelen op een gelijke en eenduidige wijze afgewogen. Hiermee wordt geborgd dat de omvang van geluidmaatregelen in verschillende projecten op gelijke wijze bepaald worden (rechtsgelijkheid) en er wordt voorkomen dat er zeer omvangrijke en daarmee kostbare maatregelen worden getroffen die geen of slechts een zeer beperkt extra akoestisch effect hebben. De omvang van de eerder vastgestelde geluidmaatregelen (o.a. lengte en hoogte van de geluidschermen) verschilt per locatie. Tter hoogte van de dicht bebouwde woongebieden zijn er omvangrijke geluidschermen en ter plaatse van gebieden met een lage woningdichtheid geen of beperktere schermmaatregelen.

In het wTB 2023 is het uitgangspunt te voorkomen dat de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige objecten verslechtert ten opzichte van de in 2016 en 2017 vastgestelde besluiten. Met de in het wTB 2023 opgenomen aanvullende geluidmaatregelen (tweelaags ZOAB fijn) wordt daaraan voldaan. De geluidbelasting ter plaatse van inspreker neemt ten gevolge van het wTB niet toe ten opzichte van de eerdere besluiten. Het is daarom wettelijk gezien niet nodig om de door inspreker genoemde omvangrijkere geluidschermen toe te passen.

#### **2.4.3 ZW3**

- a. *Verzoek om naast tuinpark Amstelglorie tot knooppunt Amstel ter hoogte van de A10 Zuid geluidsschermen te plaatsen, aansluitend op de schermen die worden geplaatst vanaf de Rozenoordbrug. Dit ten behoeve van de rust op het tuinpark met het oog op de (toekomstige) waarde voor de stad.*

Reactie

In het TB 2016 zijn geluidmaatregelen opgenomen om te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid. Deze wettelijke normen zijn alleen van toepassing voor objecten die wettelijk zijn aangewezen als 'geluidgevoelig'. Hierbij gaat het onder meer om woningen, ligplaatsen voor woonboten, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg. Bestemmingen zoals kantoren, bedrijven, verenigingsgebouwen, volkstuincomplexen, tuinparks etc. zijn wettelijke niet aangemerkt als geluidgevoelig. Voor deze bestemmingen gelden daarom geen wettelijke normen voor geluid.

Omdat er voor het tuinpark geen wettelijke norm voor geluid geldt is er ook geen wettelijke aanleiding voor het toepassen van geluidmaatregelen. Wel heeft het tuinpark profijt de geluidmaatregelen in het TB 2016 . Het gaat daarbij onder andere om de aanleg van een stiller wegdek bestaande uit tweelaags ZOAB (in de bestaande situatie ligt ter hoogte van het tuinpark Amstelglorie het minder stille wegdektype enkellaags ZOAB en dicht asfaltbeton) en een tussenbermscherm van 2 meter hoog deels ter hoogte van het tuinpark Amstelglorie.

In het wTB is, ondanks dat er geen wettelijke geluidnormen gelden voor het tuinpark, onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting ter plaatse van het tuinpark (bijlage B van het akoestische onderzoek). Hieruit volgt dat de geluidbelasting ter plaatse van het tuinpark niet toeneemt ten opzichte van het TB 2016. Uit het akoestisch onderzoek voor het TB 2016 bleek dat ter plaatse van het tuinpark de geluidbelasting met enkele decibellen afneemt ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van de geluidproductieplafonds van voor het TB 2016 was toegestaan. Met het wTB verandert dat dus niet.

Met betrekking tot de door inspreker genoemde extra geluidschermen geldt dat de gemeente Amsterdam een afweging heeft gemaakt om voor enkele locaties aanvullende geluidmaatregelen te treffen, het tuinpark Amstelglorie behoort daar niet toe. Deze extra geluidmaatregelen zijn overigens geen onderdeel van het TB 2016.

- b. *Door het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022 neemt de groenkwaliteit van tuinpark Amstelglorie af (de A10 komt meters dichterbij, er wordt gekapt op het talud, de verkeersdruk neemt door verbreding toe en er zal een algemene toename zijn in het verkeer). Hierdoor neemt de biodiversiteit op tuinpark Amstelglorie af.*

Reactie

Het klopt dat de taludbeplanting op deze locatie (extra) wordt aangetast, maar er vindt geen ruimtebeslag plaats op Tuinpark Amstelglorie. Vanwege de aantasting van de begroeiing is in het landschapsplan aandacht besteed aan een robuuste groene inpassing. Er is in de reeds verleende omgevingsvergunning voor het kappen van bomen als mitigerende maatregel voorgeschreven dat in de plantvakken en op de taluds een grotere plantmaat bomen wordt teruggeplaatst. Door de grotere plantmaat ontstaat er sneller een goede begroeiing en gezond leefgebied voor aanwezige diersoorten. Op deze wijze wordt zoveel mogelijk bijgedragen aan het herstellen van een groene Oost-West corridor. De vluchtstrook leidt niet tot meer ruimtebeslag, alleen wordt het talud anders vormgegeven. Door de maatregelen aan de rijksweg in dit wTB 2023 is geen sprake van toename van verkeersdruk ten opzichte van het TB 2016.

#### **2.4.4 ZW4**

- a. *Tuinpark Amstelglorie kent een hoge geluidsbelasting die in de toekomst verder zal toenemen door een extra rijbaan, meer verkeer en meer treinen. Ondanks dat de gemeente Amsterdam besloten heeft dat er extra geluidsschermen geplaatst worden, geldt dit niet voor het stuk A10 van de Amstel tot knooppunt Amstel. Ons verzoek is om hier wel een geluidsscherm te plaatsen.*

##### Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

Met betrekking tot meer treinen in de toekomst geldt dat de geluidproductie van het treinverkeer ook gehouden is aan geluidproductieplafonds. ProRail heeft als beheerder van het spoorwegennet de plicht jaarlijks te monitoren of het geluidproductieplafond niet overschreden wordt. Indien dit wel het geval is zal ProRail nader onderzoek moeten doen om deze overschrijdingen te mitigeren met geluidmaatregelen. De geluidbelasting vanwege het treinverkeer kan hierdoor niet zomaar onbeperkt toenemen.

- b. *Naast een toename in geluidsoverlast, zal ook de uitstoot van stikstof en fijnstof toenemen.*

##### Reactie

De maatregelen van dit wTB 2023 leiden niet tot meer verkeer ten opzichte van het TB 2016. Ter hoogte van Tuinpark Amstelglorie wordt niet een extra rijstrook aangelegd, maar wordt de vluchtstrook langs de noordelijke hoofdrijbaan van de A10 Zuid verlengd tot aan de Amstelbrug. Om ruimte te maken voor de vluchtstrook schuift de parallelrijbaan beperkt mee binnen de bestaande begrenzing van het TB 2016. Er is geen sprake van toename van stikstof en fijnstof. Meer informatie hierover is opgenomen in paragraaf 3.6.1 (Effecten op gebieden) en paragraaf 3.7.1 (Luchtkwaliteit) van de toelichting van het wijzigingsbesluit.

**2.4.5 ZW7, ZW11, ZW13, ZW14, ZW15, ZW16, ZW19, ZW23, ZW24, ZW25, ZW26, ZW27, ZW28, ZW29, ZW33, ZW34, ZW36, ZW38, ZW43, ZW44, ZW45, ZW48, ZW50, ZW56**

*Door het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022 neemt de groenkwaliteit van tuinpark Amstelglorie af (de A10 komt meters dichterbij, er wordt gekapt op het talud, de verkeersdruk neemt door verbreding toe en er zal een algemene toename zijn in het verkeer). Hierdoor neemt de biodiversiteit op tuinpark Amstelglorie af. Daarom het verzoek om extra geluidsschermen te plaatsen tot knooppunt Amstel, aansluitend op de Rozenoordbrug.*

Reactie

De opgesomde zienswijzen zijn volledig identiek.

Ten aanzien van het thema groenkwaliteit: Zie de beantwoording bij ZW3b in paragraaf 2.4.3.

Ten aanzien van het thema geluid: Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

**2.4.6 ZW9**

- a. *De verkeerssituatie op de Korte Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel is onveilig. Daarom het verzoek om deze straat als fietsstraat in te richten en de drempels te verhogen om automobilisten aan te moedigen zachter te rijden.*

Reactie

De inrichting van de Korte Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel valt buiten de scope van Zuidasdok. Een deel van de Ouderkerkerdijk wordt volgens dit wTB 2023 ingericht als fietsstraat. Tijdens de realisatie zullen inrichtingselementen worden toegepast die een veilige snelheid van het gemotoriseerd verkeer waarborgen.

- b. *Er zou langs de gehele A10 en A2 geluidsschermen moeten worden geplaatst om flora en fauna te beschermen tegen de stikstof, fijnstof en licht- en geluidsoverlast.*

Reactie

Een dergelijke omvangrijke maatregel voor de groenstructuur (het plaatsen van geluidsschermen) valt buiten de scope van dit project. Door dit wTB 2023 wordt op zichzelf de bestaande situatie niet in zodanige mate aangetast dat een dergelijke maatregel aan de orde is.

Zie voorts de beantwoording bij ZW2 in paragraaf 2.4.2.

**2.4.7 ZW12**

*Verzoek aan de gemeente om langs tuinpark Amstelglorie geluidsschermen te plaatsen tot knooppunt Amstel, ter hoogte van de A10 Zuid, aansluitend op het stuk dat geplaatst wordt vanaf de Rozenoordbrug.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3

**2.4.8 ZW17**

*Verzoek om langs de A10-Noord vanaf de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel geluidsschermen te plaatsen ten behoeve van de leefbaarheid voor woonbootbewoners en het tuinpark Amstelglorie, aangezien de gemeente op andere vergelijkbare locaties heeft gedaan.*

Reactie

Zie met betrekking tot het tuinpark de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

Ter plaatse van de woonboten geldt dat de geluidbelasting op grond van het wTB niet toeneemt ten opzichte van het TB2016 en ook niet ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van de geluidproductieplafonds van voor het TB2016 was toegestaan. Er is daarom geen aanleiding op het pakket aan geluidmaatregelen uit te breiden.

**2.4.9 ZW18**

*Er is nu al sprake van geluidsoverlast door de A10 en A2 bij tuinpark Amstelglorie, dit neemt naar verwachting door de verbreding toe. Daarom het verzoek om geluidsschermen te plaatsen langs de A10 ter hoogte van tuinpark Amstelglorie.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

**2.4.10 ZW22**

- a. *Verzoek om de gehele Ouderkerkerdijk in te richten als fietsstraat.*

Reactie

De inrichting van de Ouderkerkerdijk als geheel valt buiten de scope van het project Zuidasdok, daarom worden er in het wTB 2023 geen regels opgenomen over deze locatie.

- b. *Het is zeer wenselijk dat er een hoog geluidsscherm komt vanaf de A2 tot en met de Rozenoordbrug naast tuinpark Amstelglorie*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW2 in paragraaf 2.4.2 en ZW3a in paragraaf 2.4.3.

**2.4.11 Vereniging Woonboten Groene Staart WGM (ZW30)**

- a. *Het verbaast ons dat de geplande geluidsschermen op het tracé over de Amstel en de wegdelen naast de brug slechts een hoogte van één meter hebben, ondanks de toezegging van de Gemeente Amsterdam om ze met een meter te verhogen. Bovendien eindigen de schermen zeer snel na de brug, waardoor er alsnog geluidsoverlast zal ontstaan.*

Reactie

Met betrekking tot de door inspreker genoemd extra geluidsschermen geldt dat de gemeente Amsterdam een afweging heeft gemaakt om voor enkele locaties aanvullende geluidmaatregelen te treffen. Deze extra geluidmaatregelen zijn overigens geen onderdeel van het TB 2016.

De geluidschermen die de gemeente op haar kosten gaat plaatsen vallen buiten de scope van het wTB 2023.

Zie voorts de beantwoording bij ZW2 in paragraaf 2.4.2.

- b. *Er zou ook een scherm moeten worden opgetrokken ter bescherming van het groen tegen fijnstof en stikstof. Er is eerder een woonboot opgekocht omdat de ring hier overheen zou komen te liggen.*

Reactie

Door dit wTB 2023 wordt op zichzelf de bestaande situatie ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en natuur niet in zodanige mate aangetast dat een dergelijke maatregel aan de orde is. Het project heeft voorts niet de doelstelling om het groen te beschermen. Er is geen juridische aanleiding om deze maatregel te treffen binnen het project, het plaatsen van geluidsschermen ter bescherming van de groenstructuur valt dan ook buiten de scope van dit project.

- c. *Het doortrekken van de geluidsschermen van de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel is zeer wenselijk ten behoeve van tuinpark Amstelglorie.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

**2.4.12 ZW31**

*Er is in de huidige situatie al sprake van geluidsoverlast, dit zal naar verwachting toenemen door de verbreding van de A10. Daarom het verzoek om (hogere) geluidsschermen door te trekken vanaf de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel, "einde werk km. 30.8".*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

**2.4.13 ZW32**

*Er is in de huidige situatie al sprake van geluidsoverlast, dit zal naar verwachting toenemen door de verbreding van de A10. Daarom het verzoek om (hogere) geluidsschermen door te trekken vanaf de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel, "einde werk km. 30.8".*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3

**2.4.14 ZW35**

- a. *Het verbaast ons dat de geplande geluidsschermen op het tracé over de Amstel en de wegdelen naast de brug slechts een hoogte van één meter hebben, ondanks de toezegging van de Gemeente Amsterdam om ze met een meter te verhogen. Bovendien eindigen de schermen zeer snel na de brug, waardoor er alsnog geluidsoverlast zal ontstaan.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW30a in paragraaf 2.4.11.



- b. *Er zou ook een scherm moeten worden opgetrokken ter bescherming van het groen tegen fijnstof en stikstof. Er is eerder een woonboot opgekocht omdat de ring hier overheen zou komen te liggen.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW30b in paragraaf 2.4.11.

- c. *Het doortrekken van de geluidsschermen van de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel is zeer wenselijk ten behoeve van tuinpark Amstelglorie.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3

**2.4.15 ZW39**

- a. *De geplande geluidsschermen op het tracé over de Amstel en de wegdelen naast de brug hebben een te lage hoogte van één meter, ondanks de toezegging van de Gemeente Amsterdam om ze met een meter te verhogen. Bovendien eindigen de schermen zeer snel na de brug, waardoor er alsnog geluidsoverlast zal ontstaan.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW30a in paragraaf 2.4.11.

- b. *Er zou ook een scherm moeten worden opgetrokken ter bescherming van het groen tegen fijnstof en stikstof.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW30b in paragraaf 2.4.11.

- c. *Het doortrekken van de geluidsschermen van de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel is zeer wenselijk ten behoeve van tuinpark Amstelglorie en de bescherming van mijn gezin, de buurt, de dieren en de planten.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW3a en ZW3b in paragraaf 2.4.3.

**2.4.16 ZW40**

*Graag zou ik zien dat het geluidsscherm aan de buitenkant van de snelweg vanaf de Rozenoordbrug tot knooppunt Amstel volledig wordt doorgetrokken met een hoogte van 4 meter, ter bescherming van de Amstelscheg, zoals aan de andere zijde van de Amstel wel het geval is.*

Reactie

In het TB 2016 zijn geluidmaatregelen opgenomen om te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid. Deze wettelijke normen zijn alleen van toepassing voor objecten die wettelijk zijn aangewezen als 'geluidgevoelig'. Hierbij gaat het onder meer om woningen, ligplaatsen voor woonboten, scholen en gebouwen voor gezondheidszorg. De groene buffer die wordt gevormd door de Amstelscheg is wettelijk niet aangemerkt als geluidgevoelig. Voor dit gebied geldt daarom ook geen norm voor geluid en is er ook geen wettelijke noodzaak om aanvullende geluidmaatregelen te treffen.

**2.4.17 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging – afdeling Amsterdam (ZW42)**

*Indieners hebben bezwaar tegen de uitbreiding van de A10 tussen de Rozenoordbrug en knooppunt Amstel met nog meer ruimte voor vluchtstroken waardoor een groengebied vernield wordt. Er zijn diverse vogelsoorten en zoogdieren aanwezig in deze relatief rustige/stille taluds, waardoor het een noemenswaardig onderdeel is van de Amstelscheg. Deze uitbreiding van de snelweg lijkt ons overbodig, ook doordat er al een vluchtstrook is en de snelheid wordt verlaagd naar 80 km/uur.*

Reactie

Het verlengen van de vluchtstrook ter hoogte van Amstelglorie levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Het biedt ruimte voor weggebruikers met pech en bij calamiteiten kunnen de hulpdiensten via de vluchtstrook de file passeren. Het verkort het wegvak waarover geen vluchtstrook aanwezig zal zijn, ter hoogte van de Rozenoordbrug. De vluchtstrook leidt overigens niet tot meer ruimtebeslag, alleen wordt het talud anders vormgegeven.

Het klopt dat de taludbeplanting op deze locatie (extra) wordt aangetast. Vanwege de aantasting van de begroeiing is in het landschapsplan aandacht besteed aan een robuuste groene inpassing. Er is in de reeds verleende omgevingsvergunning voor het kappen van bomen als mitigerende maatregel voorgeschreven dat in de plantvakken en op de taluds met een grotere plantmaat bomen wordt teruggeplaatst. Door de grotere plantmaat ontstaat er sneller een goede begroeiing en gezond leefgebied voor door inspreker genoemde aanwezige vogelsoorten en zoogdieren. Op deze wijze wordt zoveel mogelijk bijgedragen aan het herstellen van een groene Oost-West corridor.

**2.4.18 SIX advocaten B.V. namens Nationale Politie (ZW47)**

*Er wordt geconstateerd dat het OwTB 2022 geen wijzigingen aanbrengt in het tracé ter plaatse van Politie trainingscentrum Overamstel. En tevens verwezen naar de ingediende zienswijze van 21 april 2015.*

Reactie

Het wTB 2023 brengt wel een wijziging met zich mee nabij het Politie trainingscentrum Overamstel. De Ouderkerkerdijk wordt ter plaatse ingericht als fietsstraat met auto te gast. De fietsstraat wordt ingericht volgens de daartoe geldende regels, dit om de veiligheid van zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer te garanderen. Een en ander is besproken met vertegenwoordigers van het Politie trainingscentrum Overamstel.

**2.4.19 ZW51**

- a. *Het inrichten van de Ouderkerkerdijk als fietsstraat pakt negatief uit met betrekking tot verkeersveiligheid omdat auto's te hard rijden en er vaak hulpdiensten overheen rijden. Een losliggend fietspad heeft hier dus de voorkeur. Daarnaast het verzoek om het politietrainingscentrum via een andere route over de A2 te ontsluiten.*

Reactie

Zie de beantwoording bij ZW1a in paragraaf 2.4.1.

- b. De bomen op het noordelijke talud hebben een dempende werking op het geluid vanaf de snelweg maar deze worden gekapt. Vandaar het verzoek om extra geluidsbepalende maatregelen te nemen. Daarnaast het verzoek om de bomenkap te compenseren in dit gebied.*

Reactie

Het geluiddempende effect van begroeiing is zeer beperkt. In het akoestische onderzoek wordt daarom geen rekening gehouden met dit effect, conform de wettelijke voorgeschreven methodieken.

Voor bomen die voor de realisatie van het project Zuidasdok moeten worden gekapt, worden overeenkomstig de Bomenverordeningen van de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel zoveel mogelijk nieuwe bomen geplant binnen het plangebied Zuidasdok en directe omgeving.

**2.4.20**

**ZW 55**

- a. Het verzoek om een hoog geluidsscherm te plaatsen tussen de Rozenoordbrug en knooppunt Amstel, net als langs andere grote delen van het tracé. Dit ter bescherming van mensen, flora en fauna.*

Reactie

Door dit wTB 2023 wordt op zichzelf de bestaande situatie ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en natuur niet in zodanige mate aangetast dat een dergelijke maatregel aan de orde is. Het project heeft voorts niet de doelstelling om het groen te beschermen. Er is geen juridische aanleiding om deze maatregel te treffen binnen het project, het plaatsen van geluidsschermen ter bescherming van de groenstructuur valt dan ook buiten de scope van dit project.

- b. Er worden forse ingrepen gedaan in het talud, wat onderdeel is van de ecologische structuur. Het tuinpark Amstelglorie direct ernaast is een oase van ecologische diversiteit en onderdeel van de hoofdgroenstructuur. Mede hierom ook het verzoek om hogere geluidsschermen te plaatsen langs de A10 tussen de Rozenoordbrug en knooppunt Amstel en aandacht te hebben voor de inpassing en/of compensatie.*

Reactie

Ecologische structuur: Zie de beantwoording bij ZW3b in paragraaf 2.4.3.  
Geluid: Zie de beantwoording bij ZW3a in paragraaf 2.4.3.

- c. De voegovergangen van de Rozenoordbrug zijn een belangrijke bron van geluidsoverlast. Daarom het verzoek om geluidsarme voegovergangen toe te passen.*

Reactie

Voegovergangen kunnen inderdaad geluidsoverlast veroorzaken. In verband daarmee zijn in het TB 2016 dan ook eisen opgenomen ten aanzien van de voegovergangen, zie artikel 9 lid 4. De voegovergangen van vaste bruggen worden geluidsarm gerealiseerd conform de Rijkswaterstaat richtlijn RTD-1007-3. Het wTB 2023 wijzigt overigens niets aan de Rozenoordbrug en aan de voegovergangen zoals opgenomen in het TB 2016.

## **2.5 Overige zienswijzen**

### **2.5.1 TenneT (ZW6)**

*TenneT is van mening dat het wTB 2023 mogelijk gevolgen kan hebben voor de hoogspanningsinfrastructuur en vindt het van groot belang dat er afstemming plaatsvindt op de volgende zaken:*

- *De continuïteit van de energievoorziening garanderen*
- *De stabiliteit van het netwerk*
- *Veiligheid van de hoogspanningsinfrastructuur*

*Dit kan betekenen dat TenneT-infrastructuur (tijdelijk) moet worden verlegd, hetgeen zeer onwenselijk is en voor kosten van de initiatiefnemer komt. Constructieve afstemming is dus gewenst.*

#### Reactie

Het wTB 2023 heeft geen raakvlak met het hoogspanningsnet van TenneT.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat er drie raakvlakken zijn met het TB 2016, te weten ten zuiden van de A4 ter plaatse van de Riekerweg, bij de kruising met de Europaboulevard en ten zuiden van de A10 Zuid kruisend met de Amstel en parallel met de Ouderkerkerdijk. Over deze raakvlakken is eerder afgestemd met TenneT. Verwezen wordt naar de hierover met TenneT gemaakte afspraken.

### **2.5.2 ZW8**

*Afbeelding van de website*

#### Reactie

Het is onduidelijk wat de indiener bedoelt.

### **2.5.3 Gasunie (ZW10)**

*De ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit besluit zijn niet afgestemd met Gasunie. Indieners verzoeken contact op te nemen met de tracébeheerder (...) om de ontwikkelingen die boven de leidingen worden voorzien af te stemmen.*

#### Reactie

Het wTB 2023 heeft geen raakvlak met het leidingnet van Gasunie.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat er twee raakvlakken zijn met het TB 2016, te weten ten zuiden van de A4 ter plaatse van de Riekerweg en ter hoogte van de Europaboulevard, kruisend onder de A10 Zuid en het Rozenoordpad. Over deze raakvlakken is eerder afgestemd met Gasunie. Verwezen wordt naar de hierover met Gasunie gemaakte afspraken.