Gemeente Amsterdam

Ruimte & Duurzaamheid

Nota van beantwoording zienswijzen

bestemmingsplan “Zuidas-Zuidasdok 2023”





Colofon

Opdrachtgever	Directie Zuidas
Opdrachtnemer	Directie Ruimte & Duurzaamheid
Datum	11 juli 2024
Planstatus	Geaccordeerd bij raadsbesluit 13/14 november 2024

Algemeen

Met ingang van 8 december 2022 heeft het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022 (hierna: het bestemmingsplan), met de daarop betrekking hebbende stukken overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening voor de duur van 6 weken voor eenieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. Er zijn 54 zienswijzen naar voren gebracht. Op deze zienswijzen zal hieronder worden ingegaan. De zienswijzen zullen daarbij in samengevatte vorm worden weergegeven.

Behandeling zienswijzen

A. Formele aspecten

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot het bestemmingsplan zienswijzen ontvangen:

Adressant 1: Werk- en beplantingscommissie Amstelglorie
Adressant 2: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 3: Bewoners Irenebuurt
Adressant 4: Vereniging Irenebuurt
Adressant 5: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 6: NV Nederlandse Gasunie
Adressant 7: Ocean Outdoor Nederland BV
Adressant 8:
Adressant 9: Tuinder Tuinpark Amstelglorie (idem adressant 41)
Adressant 10: VTP Amstelglorie
Adressant 11: Fietsersbond
Adressant 12: TenneT TSO BV
Adressant 13:
Adressant 14:
Adressant 15: Vereniging Woonboten Groene Staart wgm
Adressant 16:
Adressant 17:
Adressant 18: Lid Vereniging Woonboten Groene Staart wgm
Adressant 19: Lid Vereniging Woonboten Groene Staart wgm
Adressant 20: Lid Vereniging Woonboten Groene Staart wgm
Adressant 21: Waternet
Adressant 22: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 23: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 24: Tuinder Tuinpark Amstelglorie

Adressant 25: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 26: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 27: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 28: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 29: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 30: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 31: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 32: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 33: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 34: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 35: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 36: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 37: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 38: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 39: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 40: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 41: Tuinder Tuinpark Amstelglorie (idem adressant 9)
Adressant 42: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 43: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 44: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 45: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant:46 Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 47: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 48: Tuinder Tuinpark Amstelglorie
Adressant 49:
Adressant 50:
Adressant 51:
Adressant 52:
Adressant 53:
Adressant 54: Lid Vereniging Woonboten Groene Staart wgm

De termijn voor het indienen van zienswijzen eindigde op 19 januari 2023. De zienswijzen van adressanten 18 t/m 21 zijn niet binnen de gestelde termijn naar voren gebracht zodat moet worden geconcludeerd dat deze zienswijzen niet-ontvankelijk zijn. Onverminderd deze niet-ontvankelijkheid wordt volledigheidshalve in deze Nota van Beantwoording ingegaan op deze zienswijzen.

Belanghebbendheid

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op de voorbereiding van een bestemmingsplan Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door eenieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling of de adressanten als belanghebbenden kunnen worden gekwalificeerd, is om die reden niet aan de orde.

B. Inhoudelijke behandeling zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

De door adressanten ingebrachte zienswijzen zijn onder te verdelen in een aantal inhoudelijke onderwerpen. Bij de beantwoording is ervoor gekozen om per thema de inhoud van de zienswijzen kort weer te gegeven, gevolgd door een beantwoording.

1. Inleidend

Ten behoeve van de leesbaarheid en een goed begrip van de inhoud van het bestemmingsplan, wordt hieronder eerst een algemene toelichting gegeven. Er wordt ook informatie gegeven over de aanleiding en de noodzaak om dit bestemmingsplan vast te stellen.

Tracébesluit Zuidasdok

Om de bereikbaarheid van Zuidas en het noordelijk deel van de randstad in de toekomst te verbeteren, is het project Zuidasdok gestart. De Rijksweg A10 Zuid wordt verbreed en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden aangepast. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas komt de Rijksweg A10 Zuid in een noordelijke tunnel (lengte ca. 1,1 km) en een zuidelijke tunnel (lengte ca. 1 km) te liggen. Hierdoor ontstaat ruimte om een Openbaar Vervoer Terminal (OVT) te realiseren. Daarnaast verbetert door de tunnels in het centrumgebied van Zuidas de luchtkwaliteit en vermindert de geluidoverlast. Hierdoor kan het gebruik van het centrumgebied, waaronder ook de woningbouw en de openbare ruimte, worden geoptimaliseerd en is het mogelijk dat Zuidas zich ontwikkelt tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

Voor de wijzigingen van de Rijksweg A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel is op 18 maart 2016 door de Minister van Infrastructuur en Milieu (nu: Infrastructuur en Waterstaat) het Tracébesluit Zuidasdok vastgesteld. Voor een beperkt deel van het plangebied is op 20 april 2016 door de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Zuidasdok vastgesteld. In dat bestemmingsplan is enerzijds een deel van Tracébesluit 2016 doorvertaald, anderzijds ziet dat bestemmingsplan op het regelen

van een aantal onderdelen die niet met een tracébesluit kunnen worden geregeld namelijk de OVT, de ontwikkelingen op de tunneldaken, de aangrenzende gronden en een langzaam verkeersverbinding ter hoogte van het Beatrixpark.

In 2016 en 2017 zijn er twee wijzigingen van het Tracébesluit Zuidasdok vastgesteld. Bijna parallel aan het onderhavige bestemmingsplan, is tevens een derde wijziging van het Tracébesluit Zuidasdok vastgesteld, het Tracébesluit Zuidasdok (wijziging 2023) (verder te noemen wTB 2023). Als in het onderstaande in het specifieke geval wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok, wordt daarmee tevens gedoeld op de genoemde wijzigingstracébesluiten die in 2016, 2017 en 2023 zijn vastgesteld.

Een tracébesluit beschrijft wat er moet gebeuren om de infrastructuur aan te leggen, wat de gevolgen hiervan zijn voor de omgeving en het milieu en welke maatregelen er nodig zijn om nadelige gevolgen te beperken. Een tracébesluit is een op uitvoering gericht besluit. Het tracébesluit wordt door de minister vastgesteld en dient binnen een jaar nadat het onherroepelijk is geworden, op overeenkomstige wijze te worden opgenomen in een bestemmingsplan (artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet). Zolang dat niet is gebeurd, geldt het tracébesluit mede als een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

Waarom een bestemmingsplan?

Zoals hiervoor al is opgemerkt, schrijft de Tracéwet in artikel 13, tiende lid, voor dat een tracébesluit moet worden ingepast in een bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan dat artikel. De gemeenteraad heeft daarbij de verplichting om het bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit (en de daaropvolgende wijzigingen) vast te stellen. Dat wil zeggen, alles waarin het tracébesluit voorziet, moet worden vertaald in het bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft daarbij geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het tracébesluit.

Daarbij is het belangrijk om op te merken dat een bestemmingsplan in tegenstelling tot een tracébesluit niet op uitvoering is gericht. Bij een bestemmingsplan gaat het om toelatingsplanologie waarbij mogelijkheden worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen. In een bestemmingsplan kunnen geen directe verplichtingen worden opgelegd om ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden ook daadwerkelijk uit te voeren. Het bestemmingsplan is vooral gericht op faciliteren of verbieden. Dit houdt ook in dat wanneer er bijvoorbeeld een bestemming of aanduiding voor water of groen in het

bestemmingsplan is opgenomen, dit nog niet betekent dat het water of het groen daadwerkelijk moeten worden gerealiseerd. Het geeft slechts aan dat daar water of groen gerealiseerd mag worden en geen andere functies. De aard van het bestemmingsplan brengt ook met zich mee dat er in de regel geen detaillering van de openbare ruimte wordt voorgeschreven. Deze kan immers toch niet worden afgedwongen. Daarom is een bestemmingsplan in de regel globaler van aard en wordt er enige flexibiliteit geboden, zodat de kans dat de beoogde functies gerealiseerd worden, toeneemt. Hierbij dient wel steeds te worden voldaan aan het uitgangspunt van een 'goede ruimtelijke ordening'. Daaronder wordt mede begrepen dat er sprake moet zijn van zorgvuldigheid en rechtszekerheid. Daarnaast zijn er ook aspecten die niet in een bestemmingsplan kunnen worden geregeld. Een bestemmingsplan kan immers slechts zaken bevatten die ruimtelijk relevant zijn.

Naast het overeenkomstig opnemen van het Tracébesluit Zuidasdok, voorziet dit bestemmingsplan in het mogelijk maken van extra geluidschermen.
Langs de Rijksweg A10 Zuid komen op diverse plekken geluidschermen te staan. Een deel van deze schermen komt voort uit de wettelijke verplichting om te voldoen aan de geluidnormen. Dit zijn de wettelijk noodzakelijk geluidschermen.

In aanvulling daarop zijn in het plan voor Zuidasdok ook aanvullende geluidschermen opgenomen. Deze komen voort uit de bestuursovereenkomst. In de voorbereiding van Zuidasdok (2011) werd in eerste instantie namelijk een lange tunnel ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas voorzien die niet haalbaar bleek te zijn. Als alternatief is een kortere tunnel in de Voorkeursbeslissing Zuidasdok opgenomen, met daarbij de bestuurlijke afspraak (de bestuursovereenkomst) om aanvullende maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken. Hierdoor kan de woningbouw-ambitie van Amsterdam in Zuidas overeind blijven (zo min mogelijk dove gevels). Bij de planuitwerking is vervolgens het aanvullend pakket aan geluidmaatregelen bepaald. Dit heeft geresulteerd in een pakket met aanvullende maatregelen bestaande uit enkele extra geluidschermen en het deels verhogen van een aantal doelmatige geluidschermen. Deze zijn opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok. Met toepassing van deze aanvullende maatregelen kan een groot deel van de te ontwikkelen woningbouw in Zuidas zonder dove gevels worden uitgevoerd.
Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit in 2015 en nader geluidonderzoek bij de woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel (bouwen zonder dove gevels om het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving), is naast de bovengenoemde aanvullende maatregelen, bekeken of nog extra geluidmaatregelen kunnen worden

getroffen. Dit onderzoek zag op locaties Amstel en Schinkel, het Beatrixpark, Amstelpark, tennispark Joy en de woningbouwlocaties Vivaldi en Ravel. Dit heeft geleid tot een bijbestelling vanuit Amsterdam richting Zuidasdok. De bijbestelling omvat extra (nieuw t.o.v. Tracébesluit Zuidasdok) schermen nabij tennispark Joy, het Beatrixpark en het Amstelpark en verhoging van reeds in de scope opgenomen schermen nabij woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel. Deze aanvullende geluidmaatregelen zijn geen onderdeel van het Tracébesluit Zuidasdok (maar vallen wél binnen het plangebied van het Tracébesluit Zuidasdok). Dit bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze schermen.

Met het plaatsen van schermen wordt de verblijfskwaliteit in de stadsparken in Zuidas verbeterd. De stadsparken vervullen een belangrijke functie in de kwaliteit van leven in de stad en het daar in zoveel mogelijk rust kunnen verblijven is belangrijk. Daarnaast zorgen de geluidschermen ervoor dat de woningen, bijvoorbeeld in de nieuwe woonbuurt van Vivaldi en Ravel (Zuidas), zoveel mogelijk zonder dove gevels gerealiseerd kunnen worden.

Tot slot voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om ter hoogte van het Schinkelkwartier eveneens geluidschermen te realiseren om de geluidbelasting vanwege de A10 te beperken. Dit is ingegeven door de ambitie om in dat gebied, op korte termijn, woningbouw te realiseren. Ten behoeve van deze schermen is geluidonderzoek uitgevoerd, is financiële dekking geregeld en lopen gesprekken met Zuidasdok om deze schermen te plaatsen.

Beantwoording van de zienswijzen

Uit het voorgaande volgt dat een groot deel van het bestemmingsplan de inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok betreft. Zienswijzen die zien op een onderwerp dat uitputtend is geregeld in het tracébesluit kunnen in het kader van dit bestemmingsplan niet worden betrokken. Het tracébesluit heeft namelijk een eigen inspraak- en rechtsbeschermings-procedure doorlopen. Om toch volledig te zijn, wordt in deze nota van beantwoording wel zoveel mogelijk gereageerd op alle ingekomen zienswijzen. Daarbij zal worden aangegeven bij welke onderwerpen geen ruimte meer bestaat voor een nadere afweging.

2. Geluid

Adressanten 1, 2, 5, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26 ,27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52 en 54 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema geluid; in het bijzonder de geluidschermen.

Algemeen: Geluidmaatregelen Tracébesluit Zuidasdok

In het Tracébesluit Zuidasdok 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. 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 geluidbelasting 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 Rijksweg A10 mag produceren vertaald naar een maximale geluidbelasting. Deze maximale geluidbelasting zal daardoor per object verschillen. Immers, een object dat dichter 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.

Langs de Rijksweg A10 Zuid komen aldus op diverse plekken geluidschermen te staan. Een deel van deze schermen komt voort uit de wettelijke verplichting om te voldoen aan de geluidnormen (ze hiervoor). In aanvulling daarop zijn in het plan voor Zuidasdok ook aanvullende geluidschermen opgenomen. Deze komen voort uit de bestuurs-overeenkomst, waarbij de afspraak is gemaakt om aanvullende maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken. Hierdoor kan de woningbouw-ambitie van Amsterdam in Zuidas overeind blijven (zo min mogelijk dove gevels). Bij de plan-uitwerking is vervolgens het aanvullend pakket aan geluidmaatregelen bepaald. Dit heeft geresulteerd in een pakket met aanvullende maatregelen bestaande uit enkele extra geluidschermen en het deels verhogen van een aantal doelmatige geluidschermen. Deze zijn opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok. Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit in 2015 en nader geluidonderzoek bij de woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel, heeft Amsterdam een bijbestelling gedaan richting Zuidasdok. De bijbestelling omvat extra (nieuw t.o.v. Tracébesluit Zuidasdok) schermen nabij tennispark Joy, het Beatrixpark en het Amstelpark en verhoging van reeds in de scope opgenomen schermen nabij woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel. Deze aanvullende geluidmaatregelen zijn geen onderdeel van het Tracébesluit Zuidasdok (maar vallen wél binnen het plangebied van het Tracébesluit). Dit bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze schermen.

Met het plaatsen van schermen wordt de verblijfskwaliteit in de stadsparken in Zuidas verbeterd. De stadsparken vervullen een belangrijke functie in de kwaliteit van leven in de stad en het daar in zoveel mogelijk rust kunnen verblijven is belangrijk. Daarnaast zorgen de geluidschermen ervoor dat de woningen, bijvoorbeeld in de nieuwe woonbuurt van Vivaldi en Ravel (Zuidas), zoveel mogelijk zonder dove gevels gerealiseerd kunnen worden.

Tot slot voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om ter hoogte van het Schinkelkwartier eveneens geluidschermen te realiseren om de geluidbelasting vanwege de A10 te beperken. Dit is ingegeven door de ambitie om in dat gebied, op korte termijn, woningbouw te realiseren. Ten behoeve van deze schermen is geluidonderzoek uitgevoerd, is financiële dekking geregeld en lopen gesprekken met Zuidasdok om deze schermen te plaatsen.

In het wijziging Tracébesluit 2023 (wTB 2023) is het uitgangspunt opgenomen 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 adressanten neemt ten gevolge van het wTB 2023 niet toe ten opzichte van de eerdere besluiten. Het is daarom wettelijk gezien niet nodig om de genoemde omvangrijkere geluidschermen toe te passen.

2.1. Geluidschermen knooppunt Amstel

Adressanten 1, 2, 5, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26 ,27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 52, 53 en 54 geven aan dat (ook) geluidschermen moeten worden geplaatst tot knooppunt Amstel, ter hoogte van de Rijksweg A10 Zuid, aansluitend op het geluidscherm dat geplaatst wordt vanaf de Rozenoordbrug.

Reactie:

Het project Zuidasdok is, zoals hiervoor al aangegeven, opgestart om de bereikbaarheid van het centrumgebied van Zuidas en het noordelijke deel van de randstad te verbeteren. De tunnels worden daarnaast onder meer aangelegd om de leefbaarheid van het centrumgebied te optimaliseren en dragen ook bij het aan het kunnen realiseren van goede woningen.

Langs de Rijksweg A10 Zuid komen aldus op diverse plekken geluidschermen te staan. Een deel van deze schermen komt voort uit de wettelijke verplichting om te voldoen aan de geluidnormen (ze hiervoor). In aanvulling daarop zijn in het plan voor Zuidasdok ook aanvullende geluidschermen opgenomen. Deze komen voort uit de bestuursovereenkomst, waarbij de afspraak is gemaakt om aanvullende maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken, mede als gevolg van het besluit tot het inkorten van de tunnels. Hierdoor kan de woningbouw-ambitie van Amsterdam in Zuidas overeind blijven (zo min mogelijk dove gevels). Bij de planuitwerking is vervolgens het aanvullend pakket aan geluidmaatregelen bepaald. Dit heeft geresulteerd in een pakket met aanvullende maatregelen bestaande uit enkele extra geluidschermen en het deels verhogen van een aantal doelmatige geluidschermen. Deze zijn opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok. Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit in 2015 en nader geluidonderzoek bij de woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel, heeft Amsterdam een bijbestelling gedaan richting Zuidasdok. De bijbestelling omvat extra (nieuw t.o.v. Tracébesluit Zuidasdok) schermen nabij tennispark Joy, het Beatrixpark en het Amstelpark en verhoging van reeds in de scope opgenomen schermen nabij woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel. Deze aanvullende geluidmaatregelen zijn geen onderdeel van het Tracébesluit Zuidasdok (maar vallen wél binnen het plangebied van het

Tracébesluit). Dit bestemmingsplan voorziet in het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze schermen.

Met het plaatsen van schermen wordt de verblijfskwaliteit in de stadsparken in Zuidas verbeterd. De stadsparken vervullen een belangrijke functie in de kwaliteit van leven in de stad en het daar in zoveel mogelijk rust kunnen verblijven is belangrijk. Daarnaast zorgen de geluidschermen ervoor dat de woningen, bijvoorbeeld in de nieuwe woonbuurt van Vivaldi en Ravel (Zuidas), zoveel mogelijk zonder dove gevels gerealiseerd kunnen worden.

Tot slot voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om ter hoogte van het Schinkelkwartier eveneens geluidschermen te realiseren. Dit is ingegeven door de ambitie om in dat gebied, op korte termijn, woningbouw te realiseren, wat kort gezegd zonder geluidschermen niet mogelijk is. Ten behoeve van deze schermen is geluidonderzoek uitgevoerd, is financiële dekking geregeld en lopen gesprekken met Zuidasdok om deze schermen te plaatsen.

2.2. Geluid ter hoogte van het Beatrixpark

Adressant 13 geeft aan dat uit artikel 4 Verkeer blijkt dat er verschillende soorten geluidschermen zullen worden gebruikt, maar dat de beschrijving en foto's ontbreken. Adressant vraagt wat het snelweggeluid dB is na een reductie van 8dB bij het Beatrixpark?

Reactie:

In zowel de planregels als in de toelichting is het type geluidscherm opgenomen. Vanwege het feit dat de nadere uitwerking van deze geluidschermen bij de aannemer van Zuidasdok ligt, is het niet mogelijk om van de geluidschermen een nadere beschrijving te geven of foto's toe te voegen. De aannemer dient zich te houden aan het type geluidscherm zoals dat in de regels is opgenomen.

In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 6.2) zijn afbeeldingen opgenomen voor het Beatrixpark met links het aantal dB-referentiepunten met TB-maatregelen en rechts hetzelfde gebied met het aantal dB referentiepunten met TB-maatregelen én een extra geluidscherm van 180 meter met een hoogte van 3 meter. Hieruit blijkt dat door de toevoeging direct langs de Rijksweg A10 een maximale reductie van 8 dB is te behalen. Daarmee komt de geluidbelasting afhankelijk van de plek in het Beatrixpark tussen de 52 dB en 56 dB te liggen.

2.3. Dove gevels bij woningbouwontwikkeling

Adressant 13 geeft aan dat in het bestemmingsplan vermeld wordt dat geluidschermen nodig zijn voor de bouwopgave in Zuidas tot bepaalde hoogte. Wat is die 'bepaalde' hoogte?

Reactie:

De hoogte van een gebouw tot waar geen dove gevels toegepast hoeven te worden, is niet in zijn algemeenheid aan te geven. Die hoogtemaat is namelijk afhankelijk van de hoogte van het geluidscherm en de afstand van het gebouw tot het geluidscherm. De betreffende hoogte kan dus slechts per locatie/gebouw bepaald worden.

2.4. Geluidschermen omgeving Amstel

Adressant 14 heeft bezwaar aan tegen de verbreding van de Rijksweg A10 en de geringe hoogte van de geluidsschermen. Het ontbreken van geluidwering in de omgeving van de Amstel draagt bij aan overlast voor bewoners, recreanten en fauna.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.
Hieronder wordt dan ook volstaan met een reactie op de opmerking dat geluidwering in de omgeving van de Amstel zal bijdragen aan het verbeteren van de leefkwaliteit aldaar.

Zoals hiervoor onder 2.1 is aangegeven, voorziet dit bestemmingsplan in de uitvoering van deze eerder gemaakte (bestuurlijke) afspraken. In zoverre is er ook geen ruimte om eventuele nieuwe maatregelen waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of financiële dekking bestaat, mee te nemen in dit bestemmingsplan. Als het gemeente-bestuur op een later moment besluit om ook op andere locaties extra geluidmaatregelen

te willen treffen, dan kan alsdan daarvoor indien noodzakelijk een nieuw juridisch-planologisch kader worden opgesteld.

2.5. Hoogte van de geluidschermen op de Rozenoordbrug

Adressanten 15, 52 en 54 verbazen zich er over dat de geplande geluidschermen op het tracé over de Amstel en de wegdelen naast de brug een geringe hoogte hebben van 1 meter. De toezegging van de gemeente Amsterdam deze op haar kosten met een meter te verhogen kan adressant nergens in de planvorming terugvinden.

Reactie:

In het algemeen wordt allereerst het volgende opgemerkt: Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Voor zover de zienswijze betrekking heeft op de hoogte van de schermmaatregel van 1 m langs de zuidkant van de Amstelbrug in de noordelijke rijbaan van de Rijksweg A10 wordt opgemerkt dat deze maatregel voortkomt uit het wTB 2017. Deze maatregel is getroffen ter voorkoming van reflecties. Van een toezegging tot het verhogen van dit geluidscherm is ons niets bekend. Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit in 2015 en nader geluidonderzoek bij de woningbouwlocatie Vivaldi en Ravel heeft de gemeente besloten om hier het geluidscherm te verhogen met 2 meter (zie paragraaf 3.3.2. van de toelichting).

2.6. Lengte van de geluidschermen op de Rozenoordbrug

Adressanten 15, 52 en 54 geven aan dat op de kaart 4 van document 020TB ZAD 2022 is aangegeven dat de geluidschermen zeer snel na de brug eindigen. Het geluid van het verkeer zal er op deze wijze 'omheen' krullen en alsnog voor overlast zorgen, zeker daar de wind meestal uit westelijke richting komt.

Reactie:
De verbreding van de Rijksweg A10 en de geluidmaatregelen die wettelijk noodzakelijk zijn, zijn geregeld in het Tracébesluit Zuidasdok. Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

De geluidschermen die op grond van het Tracébesluit Zuidasdok ter plaatse van Amstel gerealiseerd worden, zijn verplicht op grond van de wet- en regelgeving rondom geluid. Ten grondslag aan het moeten treffen van maatregelen, de locatie, lengte en hoogte ligt geluidonderzoek. Uit dit geluidonderzoek volgt dat de schermen voldoende ‘lang’ zijn, zodat voldaan wordt aan de wettelijke normen.

2.7. Geluidschermen voor vleermuizen
Adressant 17 geeft aan dat er geluidschermen nodig zijn ter bescherming van de (vliegroute) van vleermuizen.

Reactie:
De verbreding van de Rijksweg A10 en de geluidmaatregelen die wettelijke noodzakelijk zijn, zijn geregeld in het Tracébesluit Zuidasdok. Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidsasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het

voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het klopt dat de taludbeplanting op het stuk tussen de Amstel en Knooppunt Amstel (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.

2.8. Geluidschermen bij voegovergang Rozenoordbrug

Adressant 17 geeft aan dat er geluidschermen nodig zijn bij de voegovergang (Rozenoordburgviaduct) vanwege geluidsoverlast ter plaatse. Adressant 17 verwijst naar Bijlage 1D Deelrapport akoestische onderzoek op pagina 7; het Bijlage register: Basisgegevens geluidregister. In de tekening van de Rozenoordbrug en de referentiepunten lijkt er geen meting gedaan te zijn om het geluid van de voeg-overgang te weten. Het geluidonderzoek kan zo geen juiste uitslag geven aan de geluidbelasting voor de geluidgevoelige objecten in de buurt. Een juiste geluidmeting zal alsnog uitgevoerd dienen te worden, de geluidmeting is niet compleet.

Reactie:

De verbreding van de Rijksweg A10 en de geluidmaatregelen die wettelijke noodzakelijk zijn, zijn geregeld in het Tracébesluit Zuidasdok. Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn

grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

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

2.9. Geluidschermen ter hoogte van de Ouderkerkerdijk
Adressant 19 pleit voor hogere geluidschermen bij de Ouderkerkerdijk. De geringe hoogte zorgt voor geluidoverlast.

Reactie:
De verbreding van de Rijksweg A10 en de geluidmaatregelen die wettelijke noodzakelijk zijn, zijn geregeld in het Tracébesluit Zuidasdok. Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Voor geluidschermen in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok wordt verwezen naar de inleidende tekst van het aspect geluid (pagina 9). Voor zover adressant verzoekt bovenwettelijk geluidschermen te plaatsen of de noodzakelijk geluidschermen bovenwettelijk te verhogen, wordt het volgende opgemerkt: Zoals hiervoor onder 2.1 is aangegeven, voorziet dit bestemmingsplan in de uitvoering van deze eerder gemaakte (bestuurlijke) afspraken. In zoverre is er ook geen ruimte om eventuele nieuwe

maatregelen waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of financiële dekking bestaat, mee te nemen in dit bestemmingsplan. Als het gemeentebestuur op een later moment besluit om ook op andere locaties extra geluidmaatregelen te willen treffen, dan kan alsdan daarvoor indien noodzakelijk een nieuw juridisch-planologisch kader worden opgesteld.

2.10. Geluidschermen rondom de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam

Adressant 20 verzoekt om langs de gehele Rijkswegen A10 & A2 rondom de hoofd groenstructuur goede geluidschermen te plaatsen.

Reactie:

Zoals hiervoor onder 2.1 is aangegeven, voorziet dit bestemmingsplan in de uitvoering van deze eerder gemaakte (bestuurlijke) afspraken. In zoverre is er ook geen ruimte om eventuele nieuwe maatregelen waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of financiële dekking bestaat, mee te nemen in dit bestemmingsplan. Als het gemeentebestuur op een later moment besluit om ook op andere locaties extra geluidmaatregelen te willen treffen, dan kan alsdan daarvoor indien noodzakelijk een nieuw juridisch-planologisch kader worden opgesteld.

Een dergelijke omvangrijke maatregel voor de groenstructuur (het plaatsen van geluidschermen) valt buiten de scope van dit project. Door het project wordt op zichzelf de bestaande situatie niet in zodanige mate aangetast dat een dergelijke maatregel aan de orde is. Zie tevens de beantwoording bij punt 2.9.

2.11 Geluidschermen A2 tot met Rozenoordbrug

Adressanten 48, 49, 50, 51 & 53 verzoeken om geluidschermen in het gebied vanaf de A2 tot en met de Rozenoordbrug vanwege de geluidsoverlast die zij ervaren of vrezen te gaan ervaren.

Reactie:

Zoals hiervoor onder 2.1 is aangegeven, voorziet dit bestemmingsplan in de uitvoering van deze eerder gemaakte (bestuurlijke) afspraken. In zoverre is er ook geen ruimte om eventuele nieuwe maatregelen waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt of financiële dekking bestaat, mee te nemen in dit bestemmingsplan. Als het gemeentebestuur op een later moment besluit om ook op andere locaties extra geluidmaatregelen te willen treffen, dan kan alsdan daarvoor indien noodzakelijk een nieuw juridisch-planologisch kader worden opgesteld.

3. Groen

Adressanten 1, 2, 3, 5, 9, 10, 19, 22, 23, 25, 26 ,27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 en 53 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema groen.

3.1. Groenkwaliteit van het tuinpark Amstelglorie

Adressanten 1, 2, 5, 9, 10, 22, 23, 25, 26 ,27, 29, 30, 31, 32, 33, 34 , 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46 en 53 geven aan dat door het ontwerpbestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok de groenkwaliteit van tuinpark Amstelglorie afneemt door de verbreding van de Rijksweg A10 (die komt meters dichterbij Amstelglorie), door de noodzakelijke kap in het talud (toename geluid/fijnstof, afname groen), door toenemende verkeersdruk die bij een verbreding ontstaat en door een toename van het verkeer in het algemeen. Het gevolg zal ook zijn dat de biodiversiteit op tuinpark Amstelglorie afneemt.

Adressant 3 geeft aan dat dit overigens zeker niet de laatste veranderingen zullen zijn (zie de a.s. procedure van het 5e en 6e spoor c.a. en de verlenging van de metrolijnen). Daardoor blijft er in feite niets over van de `groene belofte' van het stadsbestuur van Amsterdam. Die beloofde "het slechten van de barrière tussen de stadsdeel Zuid en Buitenveldert annex een nieuw "groen stadspark op de flanken van Zuidasdok". Adressant betreurt het dat die belofte zonder enige uitleg en noodzaak gebroken wordt en de nadelen van Zuidasdok nog meer de overhand krijgen. Adressant 53 vraagt om het kappen van bomen in dit gebied te compenseren.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

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.
Met betrekking tot de opmerking over de 'Groene belofte' het volgende. Aangenomen wordt dat hierbij wordt verwezen naar het plan om, kort gezegd, de tunneldaken zo groen als mogelijk in te richten. Het plan Daklaan bleek in 2017 niet haalbaar, dat is ook zo gecommuniceerd. Er is gewerkt aan een nieuw plan, het Dokdakpark (of Zuidasdokpark), dat in 2018 is vastgesteld. Uit dat plan volgt dat een stadspark wordt gerealiseerd op tunnels, zie ook de Omgevingsvisie 2050 – een menselijk Metropool van de gemeente Amsterdam.

3.2. Gevolgen geplande vluchtstrook voor tuinpark Amstelglorie

Adressant 5 vraagt de gemeente af te zien van de geplande nieuwe vluchtstrook vanwege de gevolgen voor tuinders in Amstelglorie. De bestaande groenstrook op en tegen het huidige dijklichaam van de Rijksweg A10 zal (grotendeels) verdwijnen en daarmee een belangrijke buffer tegen fijnstof en geluid en de habitat van veel vogels en andere dieren.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit

zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Ter hoogte van Tuinpark Amstelglorie voorziet het wTB 2023 in het verlengen van de vluchtstrook langs de noordelijke hoofdrijbaan van de Rijksweg A10 Zuid tot aan de Amstelbrug. Om ruimte te maken voor de vluchtstrook schuift de parallelrijbaan beperkt mee binnen de bestaande begrenzing van het Tracébesluit Zuidasdok (2016). De nieuwe vluchtstrook leidt niet tot meer verkeer. Er is geen sprake van toename van fijnstof.

In het Tracébesluit Zuidasdok 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, tuinparken etc. zijn wettelijk 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 van de geluidmaatregelen in het Tracébesluit Zuidasdok. 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 2023 is, ondanks dat er geen wettelijke geluidnomen 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 Tracébesluit Zuidasdok. Uit het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit Zuidasdok 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 Tracébesluit was toegestaan. Met het wTB 2023 verandert dat dus niet.

Wat betreft de groenkwaliteit en biodiversiteit wordt verwezen naar de reactie bij 3.1.

3.3. Gevolgen voor natuurwaarden tuinpark Amstelglorie

Adressant 10 geeft aan dat compenserende maatregelen voor het verlies aan natuurwaarden door de sterk verhoogde stikstof- en fijnstofuitstoot op en nabij het tuinpark Amstelglorie ontbreken.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

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 Tracébesluit Zuidadsok 2016.

3.4. Gevolgen oppervlaktewater tuinpark Amstelglorie
Adressant 10 geeft aan dat compenserende maatregelen voor de structurele vervuiling van het oppervlaktewater in de polder van Amstelglorie ontbreken.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het

bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

In het algemeen kan het volgende worden opgemerkt. Rijkswaterstaat heeft een zorgplicht volgend uit het Besluit lozingen buiten inrichtingen. Immers, autoverkeer produceert milieubelastende stoffen door verbranding van brandstof, slijtage van voertuigen en slijtage van het wegdek. Verspreiding van die milieubelastende stoffen vindt deels plaats naar de atmosfeer (luchtverontreiniging) en deels via neerslag op het wegdek. Daarnaast komen door corrosie van het wegmeubilair milieubelastende stoffen vrij, die voor een deel op het wegdek terecht komen en voor een deel verwaaien (droge en natte verwaaiing) naar de naastgelegen berm. Door afstroming met regenwater komen deze verontreinigingen vanaf het wegdek in de naastgelegen berm terecht. Het beleid van Rijkswaterstaat om op grote schaal ZOAB als deklaag op snelwegen toe te passen wordt nu uit oogpunt van kosteneffectiviteit en milieurendement, als afdoende maatregel gezien om het afstromend wegwater in de naastgelegen wegberm te infiltreren. Dit gegeven heeft Rijkswaterstaat gebruikt om invulling te geven aan hun zorgplicht, met het kader afstromend wegwater als resultaat. De hierin uitgewerkte beheersystematiek wordt “good housekeeping” genoemd. Daaruit volgt onder meer dat Rijkswaterstaat periodiek vluchtstroken schoonmaakt, bermen afgeschraapt waarbij het bermschraapsel wordt afgevoerd naar een erkende verwerker, lozingsvoorzieningen (retentiebekkens, rijbaangoten, kolken) aanbrengt en bermsloten opschoont en calamiteitenplannen heeft voor calamiteiten.

3.5. Gevolgen biodiversiteit tuinpark Amstelglorie

Adressant 10 geeft aan dat het waarborgen voor 30% biodiversiteitsherstel op Tuinpark Amstelglorie volgens de recent gemaakte internationale afspraken hierover ontbreekt.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Adressant verwijst naar alle waarschijnlijkheid naar het door de Verenigde Naties in december 2022 in Montreal gesloten akkoord over biodiversiteit: In 2030 moet 30% van de aarde beschermd gebied zijn. 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.

3.6. Ontbreken natuurvergunning

Adressant 10 geeft aan dat voor de beoogde planontwikkeling de hiervoor vereiste natuur- en omgevingsvergunningen ontbreken.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen

afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Vergunningen en andere toestemmingen die nodig zijn voor de realisatie van Zuidasdok worden tijdig aangevraagd. Dit geldt ook voor natuur- en omgevingsvergunningen die in de zienswijze worden genoemd. Een voorbeeld hiervan is de soortenontheffing op grond van de Wet natuurbescherming die in november 2022 is verleend voor de realisatie van de wijzigingen van het knooppunt De Nieuwe Meer (Ontheffingsaanvraag voor Tracébesluit Zuidasdok (rvo.nl)). Ook voor de wijzigingen van het knooppunt Amstel zullen benodigde vergunningen tijdig worden aangevraagd.

3.7. Gevolgen gezondheid

Adressant 19 maakt zich zorgen over de gezondheid van mens en dier (en ook overige natuur) ten gevolge van het toenemende fijnstof en de stikstofproductie.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Bij de voorbereiding van het Tracébesluit Zuidasdok is een milieueffectrapport opgesteld waarin effecten van Zuidasdok zijn onderzocht en beschreven, onder andere wat betreft emissie van fijnstof en stikstof. Dit ProjectMER Zuidasdok is samen met het Ontwerptracébesluit Zuidasdok ter inzage gelegd. Voor de vaststelling van het

Tracébesluit Zuidasdok en ook voor de later wijzigingen daarvan zijn uitgevoerde onderzoeken waar nodig geactualiseerd.
Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 ruim lager zijn dan de wettelijke grenswaarden. Met een passende beoordeling is vastgesteld dat de maatregelen van het Tracébesluit Zuidasdok geen significante effecten hebben op beschermde natuurgebieden. De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft emissie van fijnstof en stikstof niet tot andere effecten dan het Tracébesluit Zuidasdok. De rapportages van de verschillende onderzoeken kunnen worden ingezien bij Platform Participatie (vindplaats: Zuidasdok | Platform Participatie).

4. Fietsen

Adressanten 8, 11, 14, 20, 48 en 53 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema fietsen.

4.1. Fietspaden - algemeen

Adressant 8 geeft aan dat op de verbeeldingen zelfs met een loep niet te zien is waar een autoweg loopt en waar een fietspad. Van Beatrixpark en Amstelpark (amoveren speeltoestel) worden kennelijk stukken afgesnoept waar nu fietspaden liggen. Kan dit niet duidelijker aangegeven worden?

Reactie:

Het bestemmingsplan wordt in ruimelijkeplannen.nl geprojecteerd op de daarin beschikbare ondergronden. De analoge verbeeldingen maken gebruik van de beschikbare digitale ondergronden. Daar kunnen en mogen geen aanpassingen aan worden gedaan en kan het inderdaad moeilijker leesbaar zijn vanwege de grijze kleur die gebruikt moet worden voor de bestemming ‘Verkeer’.

Binnen de bestemming Verkeer zijn eveneens fiets- en voetpaden toegestaan en blijven fiets- en voetpaden behouden of worden conform het tracébesluit gewijzigd. Voor de beoogde uitvoering van de infrastructuur wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

4.2. Aangeven locaties autowegen en fietspaden

Adressanten 8 en 11 verzoeken duidelijk aan te geven waar autowegen en fietspaden lopen binnen het aangegeven plangebied. En hoe de fietspaden aansluiten op de bestaande fietspaden buiten het plangebied?

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

De verbeelding van het bestemmingsplan geeft aan waar de bestemming ‘Verkeer’ is gelegen. Binnen de bestemming ‘Verkeer’ zijn ook fiets- en voetpaden toegestaan, overeenkomstig het Tracébesluit. Uit het Tracébesluit blijkt waar fietspaden komen te liggen en waar die aansluiten op de bestaande fietspaden buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

4.3. Fietspad Ouderkerkerdijk

Adressant 11 vraagt zich af of het fietspad aan de Ouderkerkerdijk binnen het plangebied valt. Adressant verzoekt om informatie over de realisatie van de fietsstraat en wijziging van de plangrens. In de oude situatie staat keurig de aansluiting van fietspad met het fietspad over de Amstel (kleur bruin). Blijft het fietspad over de Amstel liggen? Of wordt er een nieuw fietspad inclusief het noodzakelijke voetpad gerealiseerd over de Amstel en wie regelt dat?

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover

een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het fietspad aan de Ouderkerkerdijk is binnen het plangebied gelegen en valt zowel in de bestemming ‘Verkeer’ als de bestemming ‘Groen’. Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met de ‘oude situatie’. Wel kan bevestigd worden dat het fietspad over de Amstel behouden blijft.

4.4. Fietspad brug over de Amstel

Voor adressanten 8 en 11 is het onduidelijk hoe de oprit langs het Amstelpark naar de brug loopt. Tevens is onduidelijk of de afrit naar de Amstel (is een voetpad) gehandhaafd blijft en hoe het fietspad gaat lopen en wat er van het Amstelpark "afgesnoept" wordt.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het opnemen van de exacte locaties van voet- en fietspaden kan tot belemmeringen leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Daarom mogen deze niet worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de beoogde uitvoering van de infrastructuur wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

4.5. Beatrixpark, Groene Zoom en ingang tunnel naar Vivaldistraat

Adressanten 8 en 11 vragen zich af hoe de overgang van de Groene Zoom naar het Beatrixpark en de geplande onderdoorgang naar de Vivaldistraat worden ingericht. Het

laatste stuk van de Groene Zoom (fietspad en voetpad) valt binnen de plangrens. Hoe loopt dat fiets- en voetpad? Bij de ingang van het tunneltje van het Beatrixpark naar de Vivaldistraat staat in sommige tekeningen een groenblokje (groenbestemming?). Wat betekent dat? Het fietspad loopt daar toch door naar de Prinses Irenestraat? In de plannen van de Zuidas staat er een zuidelijk fietspad gepland van de ingang van het tunneltje naar de Christian Neefestraat (dus langs het dok). Dit voorgestelde fietspad zou genoemd moeten worden. Hetzelfde geldt voor de inrichting van de Christian Neefestraat waar ook een fietspad is gepland.
Tevens vragen ze zich af waarom er op die plek een kleine uitstulping is in het plangebied Zuidasdok?

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het opnemen van de exacte locaties van voet- en fietspaden kan tot belemmeringen leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Daarom mogen deze niet worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de beoogde uitvoering van de infrastructuur wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

De reden voor de kleine uitstulping ter hoogte van het Beatrixpark is dat dit gebied deel uitmaakt van het tracébesluitgebied waarbij wordt afgeweken van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan (Beethoven, tweede fase) hier biedt. Daarom moet dit stukje grond worden meegenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

4.6. Brug over de Schinkel

Adressant 11 geeft aan dat het voorgestelde fietspad over de Schinkel aan de zuidzijde van de Rijksweg A10 nergens is aangegeven. Graag ook dit voorstel in het bestemmingsplan en de plankaart opnemen. Tevens is in het Mobiliteitsplan Zuidflank een brug opgenomen over de Amstelveenseweg in het verlengde van het fietspad over de Schinkel. Het verzoek is dit fietspad zo aan te brengen dat een verlenging op hoogte naar de toekomstige brug goed mogelijk is.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het opnemen van de exacte locaties van voet- en fietspaden kan tot belemmeringen leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Daarom mogen deze niet worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de beoogde uitvoering van de infrastructuur wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

4.7. Fietsstraat Ouderkerkerdijk
Adressanten 14 en 53 hebben bezwaar tegen de fietsstraat met auto te gast bij een gedeelte van de Ouderkerkerdijk (ter hoogte van de trainingscentra). Net als bij de rest van de Ouderkerkerdijk rijden er te veel auto's. Ontsluiting zou via het bredere fietspad over de A2 moeten.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig

zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Een bestemmingsplan is een ruimtelijk kader waarin bestemmingen mogelijk gemaakt worden op basis van een goede ruimtelijke ordening. Een bestemmingsplan is niet zo gedetailleerd dat er geregeld wordt waar bijvoorbeeld fietsstraten en drempels worden gerealiseerd.

Ter toelichting. Het toepassingscriterium voor een goede fietsstraat is een maximale intensiteit van 100 motorvoertuigen per uur. De Ouderkerkerdijk voldoet daaraan. Dat blijkt uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), versie 4.51. 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.

4.8. Fietsafrit Rozenoordbrug

Adressant 14 geeft aan dat een goed plan voor de fietsafrit bij de Rozenoordbrug naar de Ouderkerkerdijk ontbreekt. Deze is momenteel veel te stijl en de hoeken te scherp, erg gevaarlijk bij het nemen van de bocht onderaan de afrit in verband met de permanent te hard rijdende auto's op de dijk.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De

gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.
Het hoogteverloop en de aansluiting op de Ouderkerkerdijk is in het Tracébesluit en de daaropvolgende wijzigingsbesluiten 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 wijziging Tracébesluit 2023 sprake is van een fietsstraat in plaats van een vrij liggend fietspad in het Tracébesluit 2016. Vanwege de grotere breedte van deze fietsstraat in vergelijking met het fietspad, in combinatie met de lage verkeersintensiteiten van het autoverkeer en daarnaast de goede zichtlijnen, is hier geen sprake van een verslechterde verkeers-veiligheid.

4.9. Fietsstraat Korte Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel

Adressant 20 geeft aan dat op de Korte Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel te hard wordt gereden en verzoekt om hier een fietsstraat van te maken en drempels te verhogen. Adressant 48 stelt voor om van de hele Ouderkerkerdijk een fietsstraat te maken. Wanneer het wegdek fietspadkleurig wordt, is de trigger om daar hard te rijden minder.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover

een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Een bestemmingsplan is een ruimtelijk kader waarin bestemmingen mogelijk gemaakt worden op basis van een goede ruimtelijke ordening. Een bestemmingsplan is niet zo gedetailleerd dat er geregeld wordt waar fietsstraten en drempels worden gerealiseerd.

5. Stikstof

Adressanten 3 en 4 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema stikstof.

5.1. Stikstofdepositie

Volgens adressanten 3 en 4 staat niet vast dat de stikstofdepositie van de bouw-activiteiten wegvalt tegen de autonome ontwikkelingen. De stelling dat de depositie kleiner is in de aanlegfase is willekeurig en niet onderbouwd. (4.3 Passende beoordeling en 4.2.2 Voortoets).

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het Tracébesluit Zuidasdok geldt op grond van de Tracéwet en de Wet natuurbescherming als natuurtoestemming. De passende beoordeling van het Tracébesluit Zuidasdok heeft betrekking op de gebruiksfase en op de aanlegfase. Bij de gebruiksfase gaat het met name om netwerkeffecten, bijvoorbeeld op de Rijksweg 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 Tracébesluit Zuidasdok. Op grond van de passende beoordeling is geconcludeerd dat significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten.
Het wTB 2023 leidt ten opzichte van het Tracébesluit Zuidsdok niet tot een andere beoordeling van de gebruiksfase. Het wijzigen van de invoeger S108 in de noordelijke rijbaan van de Rijksweg A10 Zuid is de enige wijziging van de wegconfiguratie. Deze wijziging leidt niet tot een relevante toe- of afname van verkeer op de Rijksweg A10 Zuid en in het netwerk. Bij de aanvullende vluchtstroken is dat ook niet het geval. Andere onderdelen van het wTB 2023 hebben in het geheel geen betrekking op de wegconfiguratie.
Het wTB 2023 leidt ten opzichte van het Tracébesluit Zuidasdok 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 2023. Deze AERIUS-berekening en de toelichting daarop zijn als bijlage 4 opgenomen bij de toelichting van het wTB 2023.
Voor de extra geluidschermen die ingevolge dit bestemmingsplan worden toegevoegd, geldt dat eveneens Aeriusberekeningen voor de aanleg zijn uitgevoerd. Deze zijn als bijlage 14 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

5.2. Stikstofonderzoek aanlegfase en cumulatie

Adressanten 3 en 4 zijn van mening dat het heel onwaarschijnlijk is dat er gedurende de aanlegfase geen of te verwaarlozen zouden zijn gezien de gigantische omvang van de bouwfase. Met ook de cumulatie van milieuoverlast door grootschalige (woning)bouw-projecten die staan gepland voor Zuidas.

Reactie:

Zie de beantwoording bij punt 5.1.

5.3. Stikstofschade

Adressanten 3 en 4 geven aan dat de stikstofschade in Natura 2000 en NNN-gebieden veel ernstiger is dan wordt aangenomen en de invloeden van de nadelige effecten zijn nog tot op grote afstand waarneembaar en zullen nog verder versterkt worden door de voorgestelde wijzigingen van het wTB en wBP.

Reactie:

Zie de beantwoording bij punt 5.1.

5.4. Stikstofonderzoek aanlegfase

Adressanten 3 en 4 geven aan dat bij de totstandkoming van het Tracébesluit de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase niet is onderzocht en beoordeeld en ook nu is dat niet gedaan. Redenen genoeg om nu eindelijk onderzoek te doen naar de effecten van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase van het Zuidasdok.

Reactie:

Zie de beantwoording bij punt 5.1.

6. Water

Adressant 21 heeft een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema water.

6.1. Toename verhard oppervlak

Voor adressant is het onduidelijk in hoeverre in het onderhavige plan de toename van verhard oppervlak in relatie met de te nemen maatregelen volstaat. Deze duidelijkheid is nodig.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

De enige aanvullingen die in dit bestemmingsplan worden geregeld is een aantal geluidschermen. Die worden overigens gesitueerd op plekken waar in het Tracébesluit Zuidasdok al verhardingen zijn voorzien, zodat geen sprake is van een toename van

verharding vanwege het bestemmingsplan. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.2. Doelstellingen bodem, water en klimaat

Adressant geeft aan dat er een algemene doelstelling ontbreekt op het gebied van bodem, water, klimaat.

Reactie:

Zie de beantwoording bij punt 6.1.

6.3. Schinkelbruggen

Adressant geeft aan dat paragraaf 3.3.1. de tekst 'De bruggen over de Schinkel worden als volgt aangepast:' aanvullen met: 3) wijzigingen van de voorzieningen t.b.v. veiligheid en bereikbaarheid van de Schinkelsluizen.

Reactie:

Deze paragraaf handelt over de zaken die in het bestemmingplan zijn opgenomen. Het wTB 2023 maakt inderdaad wijzigingen van de voorzieningen voor de scheepvaart van en naar de Nieuwemeersluis mogelijk. Maar omdat deze aanpassingen binnen de vigerende bestemmingsplannen passen, zijn die niet meegenomen in het onderhavige bestemmingsplan. Reden om dit aspect ook niet te benoemen in de toelichting van het bestemmingsplan.

6.4. Rijksbeleid

Adressant geeft aan dat het volgende vigerende rijksbeleid ontbreekt in het bestemmingsplan: Bestuursakkoord water, Kamerbrief Water en bodem sturend, Kader Richtlijn Water en Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13,

tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het vigerend waterbeleid is gelet hierop niet relevant. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.5. Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Adressant geeft aan dat wordt gesteld: ‘de omgevingsverordening bevat geen regels voor onderhavig bestemmingsplan en heeft daarmee geen gevolgen voor het plangebied.‘
In de omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor waterveiligheid, overstromingsrisico's en wateroverlast die een impact kunnen hebben op de uitwerking van het bestemmingsplan. Het verzoek is om dit nader toe te lichten in relatie tot het gestelde.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het vigerend (provinciaal) waterbeleid is gelet hierop niet relevant. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.6. Regionaal beleid

Adressant geeft aan dat het beleidsdocument ‘Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg’ ontbreekt.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het vigerend beleid is gelet hierop niet relevant. Voor de betreffende aspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.7. Beleid gemeente
Adressant geeft aan dat het volgende vigerende gemeentelijke beleid ontbreekt in het bestemmingsplan: Het bestemmingsplan grondwaterneutrale kelders, De hemelwater-verordening en het Omgevingsprogramma Riolering, inclusief Rainproof en ontwateringsnorm voor de openbare ruimte (geen schade bij bui van 70 mm/ 1 uur).

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het vigerend waterbeleid is gelet hierop niet relevant. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.8. Beleid waterschap

Adressant geeft aan dat het vigerende kader van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht in zijn geheel ontbreekt. Er moet een gedegen opsomming van alle relevante beleidsstukken worden opgenomen.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het vigerend waterbeleid is gelet hierop niet relevant. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.9. MER-onderzoek

Volgens adressant ontbreekt een beschouwing of doorkijk wat de consequenties kunnen zijn over het feit dat de MER al ruim 7 jaar oud is. Gezien de huidige situatie en beleidswijzigingen is een beschouwing op zijn plaats.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De

gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

De minister heeft beoordeeld of het milieueffectrapport redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het 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 Rijksweg 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.

6.10. Toename verhard oppervlak Schinkelbruggen
Adressant geeft aan dat gesteld wordt dat de extra geluidschermen niet leiden tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit. Echter heeft de wijziging ook betrekking op een toename van verhard oppervlak en de aanpassingen bij de Schinkelbruggen. Deze wijzigingen hebben wel een effect op het thema water: oppervlaktewater, waterkwaliteit, grondwater en nautisch beheer. Adressant vraagt de effecten hiervan in het bestemmingsplan beschrijven zodat kan worden getoetst aan de beleidslijnen van o.a. de kamerbrief Water & Bodem Sturend.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde

onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

De enige aanvullingen die in dit bestemmingsplan worden geregeld is een aantal geluidschermen. Die worden overigens gesitueerd op plekken waar in het Tracébesluit Zuidasdok al verhardingen zijn voorzien, zodat geen sprake is van een toename van verharding vanwege het bestemmingsplan. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.11. Natuur

Adressant geeft aan dat er niets is opgenomen over het versterken van de ecologische waarde binnen het gebied, zowel boven als onder water.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

De enige aanvullingen die in dit bestemmingsplan worden geregeld is een aantal geluidschermen. Die worden overigens gesitueerd op plekken waar in het Tracébesluit Zuidasdok al verhardingen zijn voorzien, zodat geen sprake is van een toename van verharding vanwege het bestemmingsplan. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

Voor het eventueel versterken van de ecologische waarden wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

6.12. Doorvaarthoogtes

Adressant geeft aan dat In paragraaf 7.2d het volgende is opgenomen: “Overeenkomstig de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het Tracébesluit is opgenomen dat de begrenzing van de hoofdrijbanen in het verticale vlak met 2 meter omhoog en naar beneden zonder nader te nemen besluit kan worden overschreden.”

Dit kan mogelijk een conflict geven met de doorvaarthoogtes van de Schinkelbruggen en/of de bruggen over de Amstel. Hoe worden de benodigde doorvaarthoogtes gewaarborgd met het bestemmingsplan?

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

De in acht te nemen doorvaarthoogtes zijn opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023. In artikel 4.2, sub c, onder 3, van het bestemmingsplan zijn eveneens deze doorvaarthoogtes opgenomen.

6.13. Artikelsgewijze toelichting

Adressant geeft aan dat in artikel 7 het volgende wordt gesteld: “ter plaatse van de waterkering geldt dan ook geen algeheel bouwverbod. Wel dienen bouwinitiatieven aan de keur te worden getoetst. “

Het verzoek is om dit artikel anders te omschrijven: ter plaatse van de waterkering en de kernzone geldt een algemeen bouwverbod. Afwijkingen op dit bouwverbod kunnen via een watervergunning worden aangevraagd.

In de toelichting zou de ontwateringsdiepte moeten worden opgenomen. De ontwateringsdiepte is door gemeente Amsterdam vastgesteld op 90 centimeter als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het opnemen van het tekstvoorstel kan tot een belemmering leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Reden om het tekstvoorstel niet over te nemen in dit bestemmingsplan.

7. Hinder tijdens de bouw

Adressanten 3, 4 en 13 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van het thema hinder tijdens de bouw. Het aspect hinder tijdens de bouw heeft geen relatie met het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

7.1. Bouwmethoden

Adressanten 3 en 4 geven aan dat het niet vaststaat dat ondernemers zullen kiezen voor bouwmethoden die een minimale overlast voor de omgeving veroorzaken, in het bijzonder voor geluidgevoelige woningen zoals die van de nabijgelegen Irenebuurt. In het oorspronkelijke Tracébesluit en bestemmingsplan, werd gekozen de aannemer beperkingen op te leggen t.a.v. overlast veroorzakende bouwmethoden, die zijn nu losgelaten.

Reactie:

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 de tunnel wordt al in de aanbestedingsfase uitgedaagd om met oplossingen te komen om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.
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.
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. Werkzaamheden die geluidshinder kunnen veroorzaken vinden dan plaats tot uiterlijk 21.00 uur.

De maatregelen van het wTB 2023 leiden wat betreft de bouwfase niet tot andere effecten dan het Tracébesluit 2016. In de afgelopen jaren is afscheid genomen van aanneemcombinatie 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.

7.2. Overlastbeperkingen

Andressanten 3 en 4 geven aan dat het loslaten van allerlei milieueisen en overlast-beperkingen betekent dat het oorspronkelijke TB en bestemmingsplan achterhaald zijn en in feite ongeldig.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het

bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Door de minister is beoordeeld of het milieueffectrapport redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het 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 Rijksweg 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.

7.3. Mitigatiemaatregelen water

Adressant 13 vraagt zich af wanneer en welke mitigerende maatregelen voor de waterhuishouding getroffen zullen worden. Wordt de directe omgeving hiervan op de hoogte gesteld en betrokken bij het overleg?
De waarden van de peilbuizen moeten regelmatiger dan nu het geval is doorgegeven worden op de website. Dit geldt voor de Beethovenstraat en de Irenebuurt.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het

bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

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 ontwerpvrijheid 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 Tracébesluit Zuidasdok 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.

7.4. Luchtkwaliteit

Adressant 13 stelt vast dat er een negatief effect is ter plaatse van de tunnelmonden. Adressant vraagt een verklaring voor "De A-10 varianten die per saldo neutraal zijn beoordeeld voor het railverkeer". Het railverkeer maakt geen gebruik van de Rijksweg A10.
Deze verslechtering van de luchtkwaliteit kan voor het gebied buiten het Centrum niet vallen onder een verbetering.

Reactie:

Dit onderdeel van de zienswijze raakt aan par. 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan, waarin de bevindingen van het projectMER voor Zuidasdok worden beschreven. De tekst over luchtkwaliteit is toegesneden op de realisatie van de OVT. De OVT valt echter binnen het plangebied van het in 2016 vastgestelde bestemmingsplan Zuidasdok en niet binnen het plangebied van het onderhavig (ontwerp)bestemmingsplan. Adressant merkt terecht op dat de tekst niet van toepassing is op het gebied aan weerszijden van de tunnels. De tekst zal worden aangepast.

7.5. Herplant bomen

Adressant 13 merkt op dat de herplant van de 4000 bomen in het Zuidasdokgebied niet worden genoemd. Adressant vraagt een update over de resterende plantruimte tussen spoor en snelweg n.a.v. technische eisen m.b.t. de afstand van de beplanting t.o.v. weg en spoor en de verminderde ruimte voor de gewenste beplanting rond het OVT.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

De inzichten over herplant zijn niet anders dan waarvan in het Tracébesluit Zuidasdok en de verleende omgevingsvergunning voor het kappen van bomen is uitgegaan. In de omgevingsvergunning is voorgeschreven dat in de plantvakken en op de taluds bomen met een grotere plantmaat worden teruggeplaatst. Door de grotere plantmaat ontstaat sneller een goede begroeiing. Bij de herplant wordt rekening gehouden met relevante eisen. Met verminderde ruimte rond de OVT lijkt adressant te doelen op de aanleg van een 5e en 6e treinspoor. De planuitwerking hiervoor moet nog plaatsvinden en verminderde ruimte voor herplant moet in dat kader worden beoordeeld en indien nodig gecompenseerd.

7.6. Belangrijke nadelige gevolgen natuur

Adressant 13 mist wie aansprakelijk gesteld kan worden als tijdens de bouw en de eerste jaren daarna blijkt dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu/de natuur zijn. Hieronder valt ook eventuele schade door een waterprobleem voor bewoners in de directe omgeving. Verschillende flatgebouwen in de Beethovenstraat en Irenebuurt zijn gebouwd op houten palen, waarvan de koppen niet droog mogen komen te staan.

Reactie:

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

Voor nadeelcompensatie hebben de gemeente Amsterdam en Zuidasdok een gezamenlijk schadeloket ingericht. Via het schadeloket worden verzoeken in behandeling genomen en wordt de indiener geholpen om gebruik te maken van de juiste schaderegeling. Voor schade door realisatie van ontwikkelingen uit het bestemmingsplan is de ‘Algemene Verordening Nadeelcompensatie’ (www.amsterdam.nl) vastgesteld. Voor schade door realisatie van ontwikkelingen uit het Tracébesluit is de ‘Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019’ vastgesteld.

7.7. Cumulatie bouwprojecten

Volgens adressant 13 moet ter voorkoming van te verwachten overlast bij de cumulatie van veel bouwprojecten als eis worden gesteld: bij slopen en bouwen het volledige "BLVC-kader Zuidas voor bouwactiviteiten en werken in de openbare ruimte" + niet werken op zondag (alleen ontheffing met verleende vergunning) + handhaving + monitoring geluid en grondwater.

Reactie:

Voor de bouw van het project Zuidasdok is een vergunning vereist op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. De afspraken over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) bij projecten zijn met de WIOR publiekrechtelijk vastgelegd. Als onderdeel van de aanvraag dient door de aannemer een BLVC-plan te worden opgesteld. Op basis van de WIOR-verordening kan op overtredingen rondom werk in uitvoering worden gehandhaafd. Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden verder voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de geluidsniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidsgevoelige gebouwen en terreinen. Uitgangspunt is dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag, de vergunningverlener, kan van deze eisen ontheffing verlenen mits bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder en het eventueel toepassen van hinderbeperkende maatregelen komen onder meer in de besluitvorming rondom de omgevingsvergunning aan de orde. De borging van de uitvoering van deze maatregelen geschiedt via handhaving van de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld, evenals aan de hierboven genoemde algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken.

8. Reclamemast

Adressant 7 heefteen zienswijze ingediend ten aanzien van de aanwezige reclamemast langs de Rijksweg A10-west.

8.1.Reclamemast: zorgplicht gemeente

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gronden aangewezen voor de bestemming "Groen" en "Verkeer" waarbij is voorzien in 5 meter hoge zijbermschermen ter hoogte van de reclamemast en waarbij is afgezien van verdere detaillering of specificering.

Adressant is van mening dat de gemeente voorbijgaat aan de zorgplicht jegens adressant en aan de nakomingsverplichting voor wat betreft het voldoen aan de huurovereenkomst tussen partijen, te weten het waarborgen van de zichtbaarheid van de reclameschermen zoals deze bestond op 1 juli 1994.

Reactie:

De gemeente heeft in 1994 een huurovereenkomst afgesloten met de adressant voor het exploiteren van de reclamemast nabij de Anthony Fokkerweg/Henk Sneevlietweg langs de Rijksweg A10. De huurovereenkomst is sindsdien elke 10 jaar verlengd, waarvan de laatste verlenging zal komen te vervallen op 31 december 2023. In 2020 is alsnog besloten tot een definitief laatste verlenging tot 31 december 2024, waarna het contract van rechtswege eindigt.

In de privaatrechtelijke overeenkomst met adressant is opgenomen dat de gemeente zich zal inspannen dat de reclamemast zichtbaar blijft zoals bij het aangaan van het contract en dat indien de zichtbaarheid van de reclamemast niet meer voldoet aan dat criterium, de huurder het recht heeft te ontbinden. Adressant kan er gerust op zijn dat gedurende de resterende looptijd van het contract niets zal veranderen aan de inspanningsplicht van de gemeente. Wel moet in dat verband op worden gewezen dat de privaatrechtelijke overeenkomst met de adressant er niet toe leidt dat de gemeente geen uitvoering meer kan geven aan publiekrechtelijke besluiten.

Gelet op de zorgplicht naar de adressant kan worden meegedeeld dat al in 2010 kennis van is gegeven dat de gemeente zich aan het beraden is op het toekomstige gebruik van de locatie aan de Henk Sneevlietweg. Ook recent heeft de gemeente desgevraagd nogmaals op gewezen dat er niet wordt overgegaan tot het verlengen van bestaande overeenkomsten.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat indien toch besloten wordt tot exploitatie van een nieuwe reclamemast op de locatie, dat hierop de wettelijke aanbestedingsregels van toepassing zijn. Vooralsnog is er geen formeel besluit, maar het bevoegd gezag zal binnen afzienbare tijd hierover een beslissing nemen. De door het College vastgestelde project-

nota Schinkelkwartier, die voorziet in bebouwing, zal naar verwachting meewegen in deze beslissing.

8.2. Reclamemast: belangen van exploitant

Adressant is van oordeel dat met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan uit oogpunt van rechtszekerheid en zorgvuldigheid geen recht wordt gedaan aan haar belangen en dat de gemeenteraad geen blijk geeft van een behoorlijke en kenbare afweging van alle bij het plan betrokken belangen.

Reactie:

De gemeente heeft bij de plannen voor Schinkelkwartier de belangen van alle betrokkenen, waaronder adressant, zorgvuldig meegenomen. Het uitgangspunt bij de afweging van de belangen van adressant is de definitieve einddatum van het contract. De beoogde ontwikkelingen in Schinkelkwartier zijn voorzien in de periode hierna. Daarmee wordt uitgesloten dat adressant nadeel zal ondervinden van de beoogde ontwikkelingen.

8.3. Zicht op reclamemast

Het informatieve karakter van de reclamemast langs de Rijksweg A10-west in beide richtingen moet volledig en onbelemmerd worden behouden. Dit houdt in dat in het bestemmingsplan wordt bepaald dat in de nabijheid, althans binnen de huidige vrije zichtzone ‘s, van de reclamemast ten opzichte van beide rijrichtingen geen bouwkundige voorzieningen als (geluid)schermen, afscheidingen en ander obstakels en/of hoog opgaande beplantingen en/of bomen worden geplant die, direct of op termijn, de zichtbaarheid en daarmee de functionaliteit van de mast kunnen aantasten.

Reactie:

Zoals in de beantwoording bij punt 8.1 is aangegeven heeft de gemeente een inspanningsplicht om ervoor te zorgen dat de reclamemast goed zichtbaar blijft vanaf de Rijksweg A10. Om die reden is bij de fasering van de plannen voor Schinkelkwartier rekening gehouden met de lopende contracten. Naar verwachting bevinden de plannen voor het aanbrengen van de geluidschermen zich op de vervaldatum van het contract met adressant nog verre van de realisatiefase.

8.4.Reclamemast

Voor zover de geluidschermen, gelet op de toekomstplannen van de gemeente voor het gebied, toch noodzakelijk zouden zijn, is de zichtbaarheid van de reclamemast te

behouden door medewerking te verlenen aan een vergunning voor het verhogen van de reclamemast en door de geluidschermen niet met de afrit 'op te laten lopen'.
De hoogte van de geluidschermen dient dan beperkt te blijven tot 5 meter boven het peil van het wegdek van de Rijksweg A10-west waarna de eventuele resterende zichtbeperking is te verhelpen met een verhoging van de reclamemast.

Reactie:
Zoals in de beantwoording bij punt 8.1 is aangegeven heeft de gemeente een inspanningsplicht om ervoor te zorgen dat de reclamemast goed zichtbaar blijft vanaf de Rijksweg A10. In de privaatrechtelijke overeenkomst met adressant is opgenomen dat de gemeente zich zal inspannen dat de reclamemast zichtbaar blijft zoals bij het aangaan van het contract en dat indien de zichtbaarheid van de reclamemast niet meer voldoet aan dat criterium, de huurder het recht heeft te ontbinden. Adressant kan er gerust op zijn dat gedurende de resterende looptijd van het contract niets zal veranderen aan de inspanningsplicht van de gemeente. Wel moet in dat verband op worden gewezen dat de privaatrechtelijke overeenkomst met de adressant er niet toe leidt dat de gemeente geen uitvoering meer kan geven aan publiekrechtelijke besluiten.

9. Toelichting

Adressanten 6, 11 en 13 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van de toelichting van het bestemmingsplan.

9.1. Externe veiligheid

Adressant 6 geeft aan dat in de toelichting (hoofdstuk 6.4) geen aandacht wordt besteed aan de externe veiligheidsaspecten van de aardgastransportleidingen. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb is dit wettelijk verplicht. Met behulp van het rekenpakket 'CAROLA' kunnen de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse (hogedruk) aardgas-transportleidingen worden berekend.

Reactie:
Uit de artikelen 11 en 12 van de Besluit externe veiligheid buisleidingen blijkt dat deze uitsluitend aan de orde zijn wanneer een bestemmingsplan kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toelaat. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Een CAROLA berekening is dan ook niet aan de orde.

9.2. Mobiliteitsplan Zuidoostflank

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt onder 4.3.1. gesproken over het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. Adressant 11 en 13 vragen zich af of hier het Mobiliteitsplan Zuidflank bedoeld wordt?

Reactie:
Naast het Mobiliteitsplan Zuidoostflank is in november 2022 de conceptversie van het Mobiliteitsplan Zuidflank opgesteld. In juli 2023 is het Mobiliteitsplan Zuidflank vastgesteld. Het gaat dus om twee verschillende Mobiliteitsplannen.
De mobiliteitsplannen hebben betrekking op het onderliggende wegennet, terwijl dit bestemmingsplan grotendeels betrekking heeft op de Rijksweg A10. Los daarvan doorkruist dit bestemmingsplan het mobiliteitsplan niet. De in de uitvoering te maken keuzen over bijvoorbeeld de wijze van de herinrichting van het fietspad vallen buiten de scope van het bestemmingsplan.

9.3. Mobiliteitsplan Zuidflank
Het is adressant 11 verder onduidelijk hoe de conceptvoorstellen van de Mobiliteitsplan Zuidflank mogelijk zijn binnen in het bestemmingsplan.

Reactie:
Het Mobiliteitsplan Zuidflank was ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan nog niet vastgesteld. In juli 2023 is het Mobiliteitsplan Zuidflank vastgesteld en is deze verwerkt in de toelichting bij het bestemmingsplan. Het mobiliteitsplan Zuidflank heeft alleen betrekking op het onderliggende wegennet, de snelwegen zijn in het beheer bij het Rijk.

9.4. Visie Zuidas
Adressant 13 geeft aan dat de uitsnede van de visiekaart Amsterdam zonder legenda niet is te begrijpen.

Reactie:
Bij de kaart van de omgevingsvisie zit een legenda die zo uitgebreid is, dat deze niet of nauwelijks presentabel binnen het bestemmingsplan is weer te geven. Gelet op het feit dat de visiekaart slechts ter illustratie is opgenomen, is dan ook van het toevoegen van de legenda afgezien. Mocht u toch kennis willen nemen van de legenda dan verwijzen wij u met deze link naar de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, waar op pagina 4 de visiekaart met legenda staan weergegeven (www.amsterdam2050.nl).

10. Regels

Adressanten 12, 13 en 21 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van de regels van het bestemmingsplan.

10.1. Leiding - Hoogspanning

Adressant 12 geeft aan dat zich binnen het plangebied ondergrondse hoogspanningsverbindingen aanwezig zijn, te weten Nieuwe Meer – Amstelveen, Nieuwe Meer – Zorgvlied en Zorgvlied – Venserweg. In veel bestemmingsplannen in Amsterdam is voor de hoogspanningsinfrastructuur van TenneT een dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning" opgenomen. Dan is er planologisch bescherming tegen eventuele bodemingrepen die kunnen leiden tot schade en de leveringszekerheid daardoor in gevaar brengen.

Reactie:

De planregels van beide bestemmingsplannen (gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel) worden aangevuld met de dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’.

10.2. Bijlage 1

Adressant 13 geeft aan dat bijlage 1 bij de regels om de kilometrering te vinden en de punten 7, 8 en 9 beter te kunnen zien, niet was te openen.

Reactie:

Bij een bezoek aan www.ruimtelijkeplannen.nl constateren wij dat bijlage 1 in te zien is. Wel kan daarbij de opmerking worden gemaakt dat het om een groot bestand gaat en dat enig geduld nodig is om het totale bestand op de computer binnen te halen. Dit is mede afhankelijk van de snelheid en stabiliteit van de internetverbinding.

10.3. Begrip Water

Adressant 21 geeft aan dat de volgende regel ontbreekt: ‘Water: oppervlaktewaterlichamen.’

Reactie:

We gaan ervan uit dat adressant bedoelt dat ‘water’ opgenomen dient te worden in artikel 1 Begrippen. Met het bestemmingsplan is aangesloten op andere bestemmingsplannen en wordt ‘water’ niet opgenomen in artikel 1 en volstaat, waar aan de orde, de bestemming Water om aan te geven waar deze bestemming voor bedoeld is.

10.5. Begrip Peil

Adressant 21 verzoekt om het begrip Peil aan te vullen met dat voor lid a t/m d geldt dat de minimale ontwateringdiepte 90 cm bedraagt.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het tekstvoorstel kan tot een belemmering leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Reden om het tekstvoorstel niet over te nemen in dit bestemmingsplan.

10.6. Begrip Ontwateringsdiepte

Adressant verzoekt om het begrip ontwateringsdiepte als volgt op te nemen: De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover

een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

Het opnemen van het tekstvoorstel kan tot een belemmering leiden voor de uitvoering van het Tracébesluit Zuidasdok en dat is niet toegestaan. Reden om het tekstvoorstel niet over te nemen in dit bestemmingsplan.

11. Verbeelding

Adressanten 6, 8 en 12 hebben een zienswijze ingediend ten aanzien van verbeelding van het bestemmingsplan.

11.1. Leiding - Hoogspanning

Adressant 12 verzoekt om de drie ondergrondse hoogspanningsverbindingen op te nemen in de verbeelding.

Reactie:

De betreffende leidingen zullen op de verbeelding van een dubbelbestemming worden voorzien. Tevens wordt de leiding bij Knooppunt Amstel-Zuidzijde in de gemeente Ouder-Amstel opgenomen in het desbetreffende bestemmingsplan.

11.2. Aardgastransportleiding

Adressant 6 meldt dat in het plangebied zich twee aardgastransportleidingen bevinden die bij Gasunie Transport Services B.V. (GTS) in beheer zijn: de W-534-01 (RTL) en de A-807 (HTL). Hiervan is de W-534-01 niet weergegeven op de verbeelding. Op grond van artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen is dit wel verplicht. Wij verzoeken u de belemmeringen-strook van de ontbrekende aardgastransportleiding alsnog in de verbeelding op te nemen.

Reactie:

De betreffende aardgastransportleiding inclusief belemmeringenstrook zal op de verbeelding met een dubbelbestemming worden ingetekend.

11.3. Digitale verbeelding

Adressant 8 constateert dat bij de digitaal ter inzage liggende stukken de verbeelding ontbreekt. Strikt genomen behoort de ter inzagelegging opnieuw gedaan te worden.

Reactie:
Ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht dient het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage te worden gelegd. Het bestemmingsplan bestaat uit planregels en een verbeelding en wordt vergezeld van een toelichting.

Op de website www.ruimtelijkeplannen.nl zijn de volgende documenten gepubliceerd: regels, bijlagen bij de regels, toelichting en bijlagen bij de toelichting. Tevens is de digitale verbeelding te zien op de website. Naast deze digitale terinzagelegging, heeft er eveneens een analoge terinzagelegging plaatsgevonden. Hierbij zijn dezelfde stukken ter inzage gelegd, maar dan als papieren versies.
Met deze digitale en analoge terinzagelegging is voldaan aan de wettelijke eisen die gesteld worden aan de publicatie van een ontwerpbestemmingsplan.

Wel kan worden opgemerkt dat het in bestemmingsplannen van Amsterdam gebruikelijk is om met het oog op de gebruiksvriendelijkheid de pdf-versie van de verbeeldingen als bijlage bij de toelichting te voegen. Dat is dit keer abusievelijk over het hoofd gezien. Bij de vastgestelde versie van het digitale bestemmingsplan zal een pdf van de verbeeldingen worden toegevoegd. Dit doet overigens niets af aan het feit dat het ontwerp-bestemmingsplan op de wettelijk juiste wijze is gepubliceerd, zowel digitaal als analoog.

11.4. Water op de verbeelding
Adressant 8 geeft aan dat her en der een stukje blauw water te zien is, maar hoe dit zich verhoudt tot de waterbalans Zuidas of plannen met water wordt nergens duidelijk gemaakt. Water krijgt in de Toelichting onder 6.6. twee zinnen toebedeeld. Een waterparagraaf als zodanig ontbreekt in de bijlagen.
Water is een van de grootste risico's voor het bouwen van Zuidasdok en in de eindsituatie. Voldoende ruimte voor oppervlaktewater, waar er volgens het wTB nog enige compensatie gezocht moet worden, is nodig. Kan dit niet wat uitgebreider toegelicht worden?

Reactie:
Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde

onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.

In het Tracébesluit is het aspect water meegenomen en is het in dat kader niet noodzakelijk om een waterparagraaf op te stellen en toe te voegen aan het bestemmingsplan. Water is naast de bestemming Water (artikel 5) ook mogelijk binnen de bestemmingen Groen (artikel 3) en Verkeer (artikel 4) en past daarmee binnen het Tracébesluit. In het bestemmingsplan dient namelijk de flexibiliteit die het Tracébesluit biedt, in acht te worden genomen.

11.5. Verhouding tot bestemmingsplan Zuidasdok 2016

Voor Adressant 8 is de inpassing van het bestemmingsplan Zuidasdok 2016 in het midden van het gebied onduidelijk. Als juist de zuidelijke tunnelmonden verlengd worden in welk plan zit dat dan? Het groen sluit helemaal niet aan.

Reactie:

Het bestemmingsplan Zuidasdok uit 2016 maakt geen deel uit van onderhavig bestemmingsplan.

Het verlengen van de tunnelmonden is geregeld in het wTB 2023 en conform artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet, overeenkomstig het tracébesluit opgenomen in het onderhavig bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok.

De bestemming ‘Groen’ ligt ingevolge het bestemmingsplan Zuidasdok uit 2016 op de tunnel. Het onderhavige bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok sluit hierop aan met de bestemming ‘Verkeer’ waarbinnen de tunnelmonden zijn gelegen (niet overkapt). Binnen de bestemming ‘Verkeer’ is daarnaast ook groen toegestaan.

12. Overige punten

Door de adressanten zijn naast voornoemde thema's ook nog overige zienswijzepunten ingebracht die hieronder worden behandeld.

12.1. Participatie

Adressanten 3 en 4 stellen dat er onvoldoende gelegenheid is gegeven tot het stellen van vragen en participatie. Adressanten verzoeken alsnog een informatiebijeenkomst te houden voor alle belanghebbenden en de zienswijze termijn te verlengen totdat er meer duidelijk is over het onderdeel water.

Reactie:

Onderhavig bestemmingsplan is in hoofdzaak een conserverend plan te noemen. Het betreft een plan waarin conform artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet, het Tracébesluit op overeenkomstige wijze is opgenomen. De enige aanvullingen is een aantal geluidschermen. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023. Participatie heeft in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok en het bestemmingsplan Zuidasdok meerdere keren plaats-gevonden met diverse partijen zoals burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, medeoverheden en marktpartijen.

Voor de beoogde uitvoering van de infrastructuur en het water wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

12.2. Achterhaalde gegevens

Adressanten 3 en 4 geven aan dat de onderliggende data in veel gevallen meer dan 10 jaar oud is. Het plan en de effecten op het milieu zijn gewijzigd sinds de start. Er moet een nieuw onderzoek komen naar de milieueffecten ten opzichte van deze wijzigingen en ten gevolge van de gewijzigde inzichten en veranderde wettelijke en juridische voorschriften.

Reactie:

Voor het Tracébesluit Zuidasdok zijn onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn in overeenstemming met de eisen die daaraan gesteld worden. In artikel 12, tweede lid, van de Tracéwet is aangegeven dat de minister zich bij de vaststelling in ieder geval kan baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Artikel 19 van de Tracéwet bepaalt vervolgens dat een tracébesluit van rechtswege vervalt indien het niet binnen tien jaar na het tijdstip waarop het onherroepelijk is geworden in uitvoering is genomen.

Ingevolge artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet moet de gemeenteraad een tracébesluit dat onherroepelijk is geworden, doorvertalen in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het tracébesluit te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan.
In onderhavig bestemmingsplan zijn het Tracébesluit Zuidasdok alsmede de wijzigingsbesluiten van 2016, 2017 en 2023 overgenomen. Ten aanzien van die elementen kunnen dus geen ontvankelijke zienswijzen worden ingediend. Aanvullend heeft de gemeente Amsterdam in haar bestemmingsplan nog een aantal extra geluidmaatregelen getroffen in de zin van hogere of extra schermen. Gelet op de aard en omvang van deze geluidmaatregelen is uitsluitend aanvullend onderzoek uitgevoerd voor de aspecten geluid en natuur. Dit zijn dus recente rapportages en die zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Overigens wordt er in de zienswijze abusievelijk vanuit gegaan dat het bestemmingsplan Zuidasdok, zoals dat is vastgesteld in 2016, eveneens onderdeel uitmaakt van het voorliggende bestemmingsplan. Dit is echter niet het geval. Het bestemmingsplan Zuidasdok uit 2016 blijft separaat bestaan.

12.3. Handhaving

Adressanten 3 en 4 zijn van mening dat handhaving in Zuidas geen prioriteit heeft en prognoses niet deugen. Het oorspronkelijke TB en bestemmingsplan zijn op deze punten achterhaald en verouderd. Het is wenselijk deze punten specifiek op te nemen en uit te werken in het gewijzigde TB en BP. 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.

Reactie:

Zuidasdok werkt in de komende jaren aan de vernieuwing van het station en de verbreding en ondertunneling van de Rijksweg A10 Zuid. Deze werkzaamheden vinden doordeweeks overdag plaats maar geregeld ook in weekenden, avonden en nachten omdat er dan weinig verkeer is op de weg en het spoor. Er bestaan vergunningen-

procedures die borgen dat de overlast binnen de normen blijft. Voor de bouw van het project Zuidasdok is een vergunning vereist op grond van de Verordening werken in de openbare ruimte (WIOR) van de gemeente Amsterdam. De afspraken over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) bij projecten zijn met de WIOR publiekrechtelijk vastgelegd. Als onderdeel van de aanvraag dient door de aannemer een BLVC-plan te worden opgesteld. Op basis van de WIOR-verordening kan op overtredingen rondom werk in uitvoering worden gehandhaafd. Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten voor het geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden verder voldoen aan het toetsingskader van het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de geluidniveaus vanwege bouw- en sloopwerkzaamheden op geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Uitgangspunt is dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Als Zuidasdok in weekenden, avonden en nachten werkt, moet er een ontheffing zijn van het bevoegd gezag (de vergunningverlener), in de meeste gevallen is dit de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het bevoegd gezag ziet er ook op toe dat Zuidasdok zich aan de gestelde voorwaarden houdt. Het bevoegd gezag kan als voorwaarde stellen dat bij de uitvoering gebruik wordt gemaakt van de best beschikbare technieken. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder en het eventueel toepassen van hinderbeperkende maatregelen komen onder meer in de besluitvorming rondom de omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld bouwen aan de orde. De borging van de uitvoering van deze maatregelen geschiedt via handhaving van de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld, evenals aan de hierboven genoemde algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken.

12.4. Parkeren

Voor adressant 13 is niet duidelijk wat geluidschermen te maken hebben met parkeren. Adressant vraagt wat de is reden dat de bouwweg en de Vivaldipassage niet in dit OBP genoemd worden en ook het tunnelgebouw hier niet genoemd/beschreven wordt?

Reactie:

De term parkeren zal in paragraaf 6.1 van de toelichting worden geschrapt.

De reden dat de Vivaldipassage en het tunnelgebouw niet genoemd worden, is omdat deze functies geen deel uitmaken van dit bestemmingsplan. Deze functies zijn gesitueerd in het bestemmingsplan Zuidasdok uit 2016. Bouwwegen hoeven niet te worden meegenomen omdat dit tijdelijke functies zijn ten behoeve van de uitvoering van het plan (en geregeld via het TB Zuidasdok) en voor zover deze bouwwegen binnen het plangebied worden gesitueerd, behoeven deze niet te worden bestemd.

12.5. Naam bestemmingsplan

Adressant 8 stelt voor de titel van het plan te wijzigen. Volgens adressant zou het plan beter veranderd kunnen worden in bestemmingsplan Zuidasdok Tracé, het gaat immers niet over de Zuidas (opgedeeld in talloze postzegelplannen), noch over juist het dokstuk, de tunnels die in het 2016 plan zitten.

Reactie:

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk grotendeels is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Zuidasdok van ProRail, Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam. Zuidasdok is een project om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad te kunnen blijven garanderen, zowel met het openbaar vervoer als over de weg. Het onderhavige bestemmingsplan beoogt voor de gronden, die binnen het bestemmingsplangebied vallen, het Tracébesluit Zuidasdok, inclusief de wijzigingsbesluiten van 2016, 2017 en 2023 te incorporeren. Omdat het plangebied grotendeels binnen het projectgebied Zuidas valt en het bestemmingsplan onderdeel is van het project Zuidasdok was gekozen voor de naam Zuidas-Zuidasdok 2022. Bij vaststelling wordt, overeenkomstig het wijzigingstracébesluit Zuidasdok 2023, het jaartal verandert naar 2023.

12.6. Wijziging Tracébesluit

Adressant 8 vindt het nogal vreemd overkomen dat dit ontwerpbestemmingsplan al in mei 2022 door het college van B&W is vastgesteld, met als bijlage 14 een gewijzigd Tracébesluit 2022, dat pas onlangs ter inzage is gelegd. Ter inzage liggen bij het wTB 2022 ook bijlagen die, bijvoorbeeld water, van oktober 2022 dateren.

Reactie:

Het ontwerp bestemmingsplan was gereed in mei 2022 en het was oorspronkelijk de bedoeling om het plan in juni 2022 in ontwerp ter inzage te leggen. Vandaar dat het besluit van het college van B&W in mei 2022 heeft plaatsgevonden. Op dat moment bleek echter dat de minister de vaststelling van het ontwerp Tracébesluit had opgeschoven. Deze vaststelling heeft uiteindelijk plaatsgevonden in december 2022, waardoor nog een geactualiseerde wTB 2022 als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd alvorens het ter inzage werd gelegd. Bij het vastgestelde wijzigingstracébesluit Zuidasdok is het jaartal verandert naar 2023.

12.7. Geldend planologisch regime

Adressant 13 vraagt zich af hoe wordt omgegaan met de cumulatie van de bouwprojecten Beethoven 1 + 2 en Dok, eventueel nog gecombineerd met transformatie van het Convict en Kapel.

Reactie:

Het bestemmingsplan dient overeenkomstig het Tracébesluit Zuidasdok te worden vastgesteld. De gemeenteraad heeft dus geen mogelijkheden om in het bestemmingsplan af te wijken van het Tracébesluit, tenzij deze afwijkingen niet strijdig zijn met het Tracébesluit. Ook de in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok uitgevoerde onderzoeken zijn daarmee een gegeven in de bestemmingsplanprocedure. De gemeenteraad heeft in dit kader dus geen bevoegdheid tot het maken van een eigen afweging, bijvoorbeeld over de verbreding van de Rijksweg A10 in het algemeen, het aanleggen van de tunnels of de hoogte van de wettelijke geluidschermen. Artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet onderschrijft het voorstaande door te bepalen dat voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het Tracébesluit zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op dat deel van het ontwerpplan. Volledigheidshalve wordt hieronder inhoudelijk gereageerd op de zienswijze.

Het bestemmingsplan 'Beethoven, eerste fase' is niet gelegen binnen het plangebied. Het bestemmingsplan 'Beethoven, tweede fase' ligt ter hoogte van De Groene zoom voor een klein deel in het plangebied. Het bestemmingsplan Zuidasdok (2016) sluit aan op het plangebied.

Naar cumulatie van werkzaamheden wordt goed keken in het proces om een WIOR vergunning te krijgen, die nodig is om in de openbare ruimte te mogen werken. De afspraken over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) bij projecten zijn met de WIOR publiekrechtelijk vastgelegd. Als onderdeel van de aanvraag dient door de aannemer een BLVC-plan te worden opgesteld. Op basis van de WIOR-verordening kan op overtredingen rondom werk in uitvoering worden gehandhaafd. Vergunningplichtige bouwactiviteiten moeten verder voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Dat stelt eisen aan de geluidniveaus voor bouw- en sloopwerkzaamheden. Bijvoorbeeld dat bouw- en sloopwerkzaamheden op werkdagen en op zaterdag tussen 07:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd. Als Zuidasdok in weekenden, avonden en nachten werkt, moet er een ontheffing zijn van het bevoegd gezag (de vergunningverlener). In de meeste gevallen is dit de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het bevoegd gezag ziet er ook op toe dat Zuidasdok zich aan de gestelde voorwaarden houdt. Dit moet er voor zorgen dat het

gebied, ondanks de hoeveelheid aan bouwprojecten, bereikbaar blijft voor zowel auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

12.8. Herinrichting Prinses Irenestraat

Adressant 13 vraagt zich af of bij de herinrichting van de Prinses Irenestraat na de twee kantoorrenovaties en aanleg van de wadi rekening gehouden wordt met het verslechteren van de veiligheid door veel auto's naast veel fietsers in de spits in de komende jaren? Het ontwerpplan dat in 2022 getoond werd, deed dat niet.

Reactie:

Het vastgestelde uitvoeringsbesluit uit 2017 vormt de basis van het ontwerp van de herinrichting Prinses Irenestraat. Het ontwerp van de Prinses Irenestraat waar nog aan gewerkt wordt, is in grote lijnen gelijk aan datgeen in 2022 getoond is. Wij voorzien met het ontwerp juist een verbetering van de veiligheid door het verminderen van auto's ten behoeve van het fiets- en voetgangersverkeer. Dit baseren wij op basis van de volgende punten. Het aantal parkeerplaatsen voor auto's zal worden teruggebracht van 118 naar ca. 25 parkeerplaatsen. Daarnaast zal er langsparkeren worden toegepast wat veiliger is dan haaksparkeren. Het ontwerp van het kantoor aan de Prinses Irenestraat 59 heeft tot gevolg dat er minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan planologisch is toegestaan. De verkeersbewegingen van het kantoor Prinses Irenestraat 59 passen binnen het verkeersmodel. Door het verdwijnen van de onderwijsinstelling aan de Prinses Irenestraat 59 is feitelijk gezien het aantal verkeersbewegingen in de ochtendspits afgenomen. Tot slot zal de fietsroute Strawinskypad weer bereikbaar zijn na oplevering van het Strawinskyhuis. Dit zal resulteren in een betere spreiding van het fietsverkeer en daarmee minder fietsverkeerdruk in de Prinses Irenestraat dan op dit moment het geval is.

12.9. Criteria verlening omgevingsvergunning

Adressant 13 geeft aan dat in artikel 3.3.2 de criteria zijn opgenomen voor het verlenen van een omgevingsvergunning. De eis dat er "geen onevenredige aantasting van het groene karakter" in een omgevingsvergunning gesteld wordt, zal gewaardeerd worden in het Beatrixpark en de Irenebuurt. Adressant vraagt of deze omgevingsvergunningen de mogelijkheid tot zienswijze/ bezwaar hebben.

Reactie:

Jawel. Het betreft hier een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden; kortheidshalve ook wel een aanlegvergunning genoemd. Hiervoor geldt de zogenaamde reguliere voorbereidingsprocedure zoals

opgenomen in hoofdstuk 4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat het bevoegd gezag binnen 8 weken (waarbij de mogelijkheid bestaat om deze termijn eenmalig met maximaal 6 weken te verlengen) een besluit moet nemen. Na bekendmaking van de omgevingsvergunning bestaat er gelegenheid tot achtereenvolgens bezwaar, beroep en hoger beroep.

12.10. Parallelweg Rijksweg A10

Adressant 14 heeft bezwaar tegen de verbreding van de vluchtstrook langs de Rijksweg A10, ter hoogte van Amstelglorie, en daarmee de teloorgang van het talud (nu begroeid). Op dit moment nauwelijks verstoring. Staan broedkasten voor vogels als compensatiemaatregel.

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.

12.11. Nieuw Rijksbeleid (Water en bodem sturend)

Adressant 21 vraagt om het nieuwe het nieuwe Rijksbeleid onder de aandacht te brengen, namelijk de kamerbrief Water en Bodem sturend.

Reactie:

Het onderhavig bestemmingsplan is in hoofdzaak een conserverend plan te noemen. Het betreft een plan waarin conform artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet, het tracébesluit op overeenkomstige wijze is opgenomen. De enige aanvullingen zijn een aantal geluidschermen, die overigens worden gesitueerd op plekken waar in het Tracébesluit Zuidasdok al verhardingen zijn voorzien, zodat geen sprake is van een toename van verharding vanwege het bestemmingsplan. Het opnemen van een waterparagraaf biedt gelet hierop geen toegevoegde waarde. Voor de wateraspecten wordt verwezen naar het Tracébesluit Zuidasdok en de wijzigingen daarvan van 2016, 2017 en 2023.

C. Conclusie

De zienswijzen van adressanten leiden tot inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zal naar aanleiding van de zienswijzen op de punten worden aangepast en verduidelijkt.

Verbeelding

- De hoogspanningsleidingen van 150kV worden als dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’ opgenomen in de verbeelding.
- De ontbrekende aardgastransportleiding W-534-01 inclusief belemmeringenstrook wordt als dubbelbestemming ‘Leiding - Gas’ opgenomen in de verbeelding.

Regels

- De planregels van beide bestemmingsplannen (gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel) worden aangevuld met de dubbelbestemming ‘Leiding - Hoogspanning’.

Toelichting

- Het bestemmingsplan ‘Beethoven, tweede fase’ ligt ter hoogte van De Groene zoom voor een klein deel in het plangebied. Dit bestemmingsplan zal worden toegevoegd aan de lijst met vigerende bestemmingsplannen in paragraaf 2.4.
- Het mobiliteitsplan Zuidflank wordt toegevoegd in paragraaf 4.4 van de toelichting.
- De term ‘parkeren’ komt in paragraaf 6.1 te vervallen.
- In paragraaf 6.8 Stikstofdepositie is de tekst aangepast en aangevuld ten aanzien van de uitgevoerde Aeriusberekeningen voor de aanlegfase. Tevens is bijlage 14 toegevoegd waarin de berekeningen zijn opgenomen.

Tot slot zal bij de vastgestelde versie van het digitale bestemmingsplan een pdf van de verbeeldingen als bijlage bij de toelichting worden toegevoegd.