Zuidas-Zuidasdok 2023

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk1 Inleiding **6**

1.1 Aanleiding 6
1.2 Tracébesluit en bestemmingsplan 6
1.3 Bevoegdheden 7
1.4 Crisis- en herstelwet 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk2 Huidige situatie **9**

2.1 Zuidas in breder perspectief 9
2.2 Ligging en begrenzing van het plangebied 10
2.3 Beschrijving plangebied 11
2.4 Geldend planologisch kader 11

Hoofdstuk3 Toekomstige situatie **14**

3.1 Nut een noodzaak 14
3.2 Doelstellingen 16
3.3 Toekomstige situatie van het plangebied 17

Hoofdstuk4 Beleidskader **25**

4.1 Rijksbeleid 25
4.2 Provinciaal beleid 31
4.3 Regionaal beleid 33
4.4 Gemeentelijk beleid Amsterdam 36
4.5 Gemeentelijk beleid Ouder-Amstel 44

Hoofdstuk5 MER Zuidasdok **49**

5.1 Algemeen 49
5.2 Inhoud projectMER: bevindingen voor Zuidasdok als geheel 50
5.3 Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier 54

Hoofdstuk6 Milieu- en omgevingsaspecten **55**

6.1 Verkeer 55
6.2 Geluid 55
6.3 Luchtkwaliteit 58
6.4 Externe veiligheid 58
6.5 Bodem 58
6.6 Water 59
6.7 Natuur 59
6.8 Stikstofdepositie 66
6.9 Archeologie en cultuurhistorie 67
6.10 Duurzaamheid 67

Hoofdstuk7 Juridische planbeschrijving **68**

7.1 Algemeen 68
7.2 Planvorm 68
7.3 Artikelgewijze toelichting 69

Hoofdstuk8 Economische uitvoerbaarheid **73**

Hoofdstuk9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 74

9.1 Artikel 3.1.1. Bro - overleg 74
9.2 Maatschappelijk overleg 74
9.3 Zienswijzen 75
9.4 Ambtshalve wijzigingen 75

Zuidas-Zuidasdok 2023
Amsterdam, Gemeente Amsterdam
vastgesteld

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Zuidas ontwikkelt zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van de regio Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee de internationale concurrentiekracht wordt vergroot en de economische positie van Nederland in Europa en de rest van de wereld versterkt.

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. In de Structuurvisie Zuidasdok en het ambitiedocument zijn de ambities voor de ontwikkeling weergegeven. In de Structuurvisie zijn doelen gesteld om de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad te verbeteren én Zuidas zich verder te laten ontwikkelen als internationale toplocatie en hoogwaardig stedelijk gebied.
Een deel van het projectgebied van Zuidasdok is tevens gelegen in de gemeente Ouder-Amstel.

1.2 Tracébesluit en bestemmingsplan

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 18 maart 2016, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, het Tracébesluit Zuidasdok (zie Bijlage 1) vastgesteld.

Zuidasdok is een project van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam 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. Dit wordt onder andere bereikt door het station Amsterdam Zuid uit te breiden, inclusief inpassing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer (openbaarvervoerterminal (OVT)). De A10 Zuid wordt verbreed naar 2 x 6 rijstroken, waarbij doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer worden gescheiden. Tevens worden de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel aangepast. Het uitbreiden van het station Amsterdam Zuid en de A10 Zuid is mogelijk door de A10 Zuid ter hoogte van het centrum van Zuidas in twee tunnels aan te leggen. Dit verbetert de luchtkwaliteit en zorgt voor een vermindering van de geluidbelasting ter hoogte van het centrum van Zuidas. Hierdoor kan Zuidas verder ontwikkelen tot een duurzaam gemengd stedelijk centrum voor wonen, werken en voorzieningen.

In 2016 is reeds het bestemmingsplan Zuidasdok vastgesteld voor de openbaarvervoerterminal, het uitbreiden van het station Amsterdam Zuid, de A10 Zuid ter hoogte van het centrum van Zuidas in twee tunnels, de inrichting van de tunneldaken, de direct aangrenzende gronden en een langzaamverkeersverbinding ter hoogte van het Beatrixpark. In dit bestemmingsplan is het tracébesluit reeds geïncorporeerd, omdat de

infrastructurele aanpassingen en de gebiedsontwikkeling niet los van elkaar kunnen worden gezien.

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan artikel 13, lid 10 van de Tracéwet. Hierin is de verplichting vastgelegd dat gemeenten een Tracébesluit overnemen in een bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan beoogt voor de gronden, die binnen het bestemmingsplangebied vallen, het Tracébesluit Zuidasdok (zie Bijlage 1) , inclusief de wijzigingsbesluiten van 2016 (zie Bijlage 2), 2017 (zie Bijlage 3) en 2023 (zie Bijlage 4) te incorporeren. Het gaat daarbij om de aanpassingen aan de A10 tussen knooppunt Amstel en knooppunt De Nieuwe Meer en de aanpassingen aan beide knooppunten. Over het Tracébesluit en de drie wijzigingsbesluiten heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden.

Het tracébesluit Zuidasdok heeft geen betrekking op het afsluiten van de A2 en het realiseren van een nieuwe afslag ter hoogte van de Nieuwe Kern in de gemeente Ouder-Amstel. De planvorming hiervoor volgt een apart traject.

Daarnaast dienen in de gemeente Amsterdam nog extra geluidsmaatregelen getroffen te worden ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving ter hoogte van Beatrixpark, Amstelpark, tennispark Joy en de toekomstige woningbouw op Ravel. Tot slot zijn tevens de geluidschermen meegenomen voor de voorgenomen ontwikkelingen in Schinkelkwartier.

1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van de Amsterdamse stadsdelen Nieuw-West, Zuid en Oost en de gemeente Ouder-Amstel. Bij besluiten van de gemeenteraad van Amsterdam van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk project. Voor grootstedelijke projecten geldt dat alle bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de centrale stad en dus het college van Burgemeester & wethouders en de gemeenteraad liggen. De bevoegdheid tot het in ontwerp ter visie leggen en het vaststellen van het onderhavige bestemmingsplan is dus aan het college van Burgemeester & wethouders respectievelijk de gemeenteraad toegekend.

De bestuurlijke structuur van de gemeente Amsterdam is inmiddels gewijzigd. De stadsdelen zijn omgezet in Bestuurscommissies, waarbij overigens de term stadsdelen nog wel wordt gebezigd. De bevoegdheid tot vaststelling van bestemmingsplannen is nu voor de gehele gemeente overgegaan naar de gemeenteraad. Voor het onderhavige bestemmingsplan is er in dit verband geen sprake van een wijziging.

De gemeente Ouder-Amstel brengt het bestemmingsplan voor haar grondgebied in procedure en stelt het vast.

1.4 Crisis- en herstelwet

Zuidasdok is in het kader van de zevende tranche (inwerkingtreding 15 mei 2014; Stb. 2014, nr. 168) opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet als overig ruimtelijk project. De ontwikkeling wordt daarin aangehaald als een "Combinatie van stedelijke ontwikkeling en verbetering van bereikbaarheid, zowel via de weg als het openbaar vervoer. Onderdelen van het project zijn herinrichting van de A10-Zuid en de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel en herinrichting van de openbaarvervoerterminal." In de Nota van toelichting bij de 7e tranche staat vermeld dat "de aanwijzing van het project in aanvulling is op de reeds aangewezen gebiedsontwikkeling Zuidas en om zeker te stellen dat ook Zuidasdok, inclusief de infrastructurele onderdelen, onder de werking van de Crisis- en herstelwet valt".

Opname in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet leidt ertoe dat:

- het niet verplicht is om alternatieven in het MER op te nemen;
- het niet verplicht is om de Commissie voor de m.e.r. over het opgestelde MER advies te vragen;
- een decentrale overheid (als belanghebbende) geen beroep kan instellen tegen een besluit van de centrale overheid, tenzij het besluit gericht is tot (een orgaan van) die rechtspersoon of tot het bestuursorgaan dan wel de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort;
- er geen mogelijkheid voor belanghebbenden is voor het aanvoeren van beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn;
- er een versnelde behandeling door de bestuursrechter van beroep plaatsvindt (uitspraak binnen een half jaar).

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

In de Hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt het algemeen kader weergegeven. In Hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde m.e.r.-procedure rekening is gehouden. In Hoofdstuk 6 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In Hoofdstuk 7 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In Hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt Hoofdstuk 9 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (o.a. het overleg ex artikel 3.1.1. Bro-overleg en participatie). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie in het plangebied van het bestemmingsplan. Hierbij wordt eerst de Zuidas in breder perspectief omschreven, om daarna in te zoomen op het plangebied waarvan de ligging en begrenzing kort worden omschreven. Vervolgens komt in de daarop volgende paragraaf de feitelijke situatie binnen het plangebied aan bod. De paragraaf daarna bevat een omschrijving van de huidige juridisch-planologische regeling binnen het plangebied. Ten slotte is een omschrijving van de geschiedenis van het plangebied opgenomen. De feitelijke ontwikkeling van het gebied in de loop der jaren en de besluitvorming over het plangebied zijn beschreven. Deze aspecten vormen samen de basis voor het plangebied waarbinnen de verbreding van de A10, de aanpassing van de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer en de extra geluidsschermen.

2.1 Zuidas in breder perspectief

Zuidas is één van de locaties in Europa die zich nadrukkelijk manifesteert als internationale toplocatie; een vestigingslocatie voor internationale ondernemingen. De directe nabijheid van de mainport Schiphol vormt hierbij een belangrijke pullfactor. Uit diverse studies blijkt dat een aanzienlijk aantal van de aanwezige bedrijven een niet-Nederlandse herkomst heeft.

Zuidas is nadrukkelijk een gebied in ontwikkeling. Zo wordt in de flanken in totaal circa 2.000.000 m2 gemengd vastgoed (voor wonen, werken en voorzieningen) voorzien. Hierbij ligt niet alleen het accent op vergroting van het vastgoedareaal, maar ook op voortdurende kwaliteitsverbetering en verbreding van functies. Met de kwantitatieve groei van het vastgoedareaal en de kwaliteitsimpuls door de ontwikkeling van Zuidasdok staat Zuidas als internationale toplocatie (ook letterlijk) in de steigers en heeft Zuidas alle mogelijkheden om zich verder te ontplooien.

Zuidas is een internationale toplocatie in de metropoolregio Amsterdam. In de gemeentelijke begroting 2011 van Amsterdam wordt het belang van Zuidas voor Amsterdam als volgt omschreven: "de gemeente Amsterdam onderschrijft de ambitie van de ontwikkeling van een dok. Voor de metropool Amsterdam en voor Nederland is het belangrijk om een internationale toplocatie te hebben. Menging met wonen en andere functies, een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer en bijbehorend een hoogwaardig metro- en treinstation is noodzakelijk."

Voor de gemeente Ouder-Amstel spelen de projecten De Nieuwe Kern (DNK) en Werkstad Overamstel (Amstel Business Park Zuid (ABPZ)) een belangrijke rol. Tussen station Duivendrecht, de Johan Cruijff Arena, de A2 en het Amstel Business Park verrijst de komende jaren een nieuwe wijk. In het gebied dat nu nog bekend staat als De Nieuwe Kern komt ruimte voor 5.000 woningen rondom een groot stadspark, 250.000 m² voor bedrijven, horeca, kantoren en uitbreiding van sportcomplex De Toekomst van Ajax. Het ABPZ ligt ingeklemd tussen Duivendrecht, Amsterdam en Amsterdam Zuidoost. In het Ruimtelijk beleid van de gemeente is de ambitie vastgesteld om het ABPZ te transformeren van klassiek bedrijventerrein naar gemengd stedelijk gebied: Werkstad OverAmstel. Daarbij is plaats voor intensivering van ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere

kwaliteit en meer menging met andere functies.

2.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk grotendeels is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied is gelegen in de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel en omvat de verbreding van de A10 Zuid naar tweemaal zes rijstroken, de aanpassing van de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer en de daarvan onderdeel uitmakende gedeelten van de A2, A4, A10 West en A10 Oost en de extra geluidsschermen die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren. Tevens maken de aanpassingen aan de aansluitingen S108 en S109 vanaf de A10 deel uit van het plangebied. Het afsluiten van de A2 en het realiseren van een nieuwe afslag ter hoogte van de Nieuwe Kern in de gemeente Ouder-Amstel vormen geen onderdeel van het Tracébesluit en maken in dat kader dus ook geen deel uit van dit bestemmingsplan.

Aan de noordzijde van de A10 ligt Amsterdam-Zuid en aan de zuidzijde zijn onder meer Nieuwe Meer, Buitenveldert en het Amstelpark gelegen. Aan de westzijde ligt Amsterdam Nieuw-West. Aan de oostzijde liggen Amstel Business Park Zuid en de Tuinparken Dijkzicht en Ons Lustoord aan de Verbindingsweg.



Plangebied

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de verbeelding is aangegeven.

2.3 Beschrijving plangebied

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit de A10 Zuid (2x3 stroken en spitsstroken en bij enkele wegvakken een (extra) weefstrook) en de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. Er zijn twee aansluitingen op de A10 Zuid aanwezig, respectievelijk aansluiting 8 op de Amstelveenseweg (stadsroute S108) en aansluiting 9 op de Europaboulevard (stadsroute S109). De snelweg ligt hoger dan de omgeving. In de teen van het grondlichaam waarop de noordelijke rijbanen van de A10 Zuid zijn gelegen is een verholen regionale waterkering aanwezig.

Knooppunt Amstel is het knooppunt tussen de A2, A10 Oost richting Watergraafsmeer, de S110 en de A10 Zuid. In het knooppunt ontbreekt een verbinding van de A10 zuid naar de A2/S110 en vice versa. Onder het Knooppunt Amstel vallen ook gedeelten van de aangrenzende A10 Oost en A2 / S110. De aangrenzende A10 Oost bestaat uit een hoofdrijbaan rechts (zuidwestelijke rijrichting) met 5 rijstroken en hoofdrijbaan links (noordoostelijke rijrichting) met 5 rijstroken. De aangrenzende A2 bestaat uit een hoofdrijbaan rechts (zuidelijke rijrichting) met 4 rijstroken en hoofdrijbaan links (noordelijke rijrichting) met 4 rijstroken. Ten noorden van het knooppunt Amstel gaat de A2 over in de S110 en vormt daarmee aansluiting 10. De aangrenzende S110 bestaat hier uit een hoofdrijbaan rechts met 2 rijstroken en een hoofdrij-baan links met 2 rijstroken.

Knooppunt De Nieuwe Meer is het knooppunt tussen de A4, de A10 West en de A10 Zuid met ten noorden van het knoop-punt aansluiting 7 vanaf de A10 West op de Henk Sneevlietweg (stadsroute S107). Onder het knooppunt De Nieuw Meer vallen ook gedeelten van A10 West en de A4. De aangrenzende A10 West bestaat uit een hoofdrijbaan rechts (noordelijke rijrichting) met 3 rijstroken en hoofdrijbaan links (zuidelijke rijrichting) met 4 rijstroken. De aangrenzende A4 bestaat uit een hoofdrijbaan rechts (westelijke rijrichting) met 3 rijstroken en 2 rijstroken vanuit de A10 West en hoofdrijbaan links (oostelijke rijrichting) met 5 rijstroken.

De noord-zuidverbindingen: de Amstelveenseweg, Buitenveldertselaan, Beethovenstraat en de Europaboulevard, kruisen de A10 Zuid onderlangs. In de huidige situatie is geen verkeersinfrastructuur onder het maaiveld aanwezig, met uitzondering van de Amstelveenboog (verbindingstunnel Amsterdam Zuid naar de Buitenveldertselaan) en de Noord/Zuidlijn (metro) die kruisend onder de noordbaan van de A10 Zuid het grondlichaam op komt. Wel bevindt zich onder het maaiveld een groot aantal kabels en leidingen.

De A10 Zuid kruist drie vaarwegen, de Schinkel, de Amstel en de Duivendrechtsevaart. De A10 Zuid kruist de vaarweg Schinkel met twee beweegbare bascule bruggen. Eén voor de rechter hoofdrijbaan en één voor de linker hoofdrijbaan. Direct grenzend aan de beweegbare brug ten noorden van de A10 Zuid is De Nieuwe Meer sluis gesitueerd. De Schinkel is onderdeel van de Staande Mastroute. De A10 Zuid kruist de vaarwegen Amstel en de Duivendrechtsevaart met vaste bruggen.

2.4 Geldend planologisch kader

In deze paragraaf wordt ingegaan op de geldende planologische situatie in het plangebied. Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

Gemeente Amsterdam:

- Bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. (vastgesteld 26 juni 2013, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Schinkel-Aalsmeerplein e.o. (vastgesteld 29 mei 2013, onherroepelijk).
- Wijzigingsplan Verwijderen veiligheidszones en LPG Anthony Fokkerweg 8 (vastgesteld 28 maart 2023).
- Bestemmingsplan Delflandplein-Staalmanpleinbuurt (vastgesteld 16 november 2010, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Delflandplein-Staalmanpleinbuurt, 1e herziening - Hoefijzer deel 1 (vastgesteld 22 februari 2012, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken (vastgesteld 18 september 2019, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Beethoven, tweede fase (vastgesteld 20 februari 2020, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan HWC Johan Huizingalaan (vastgesteld 24 januari 2019, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Buitenveldert (onherroepelijk 2 juli 1974).
- Bestemmingsplan Buitenveldert 2013 (vastgesteld 27 november 2013, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Amsterdam RAI (vastgesteld 18 december 2014, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Rai eo (onherroepelijk 3 mei 1989).
- Bestemmingsplan Zuidstrook (onherroepelijk 4 september 1992).
- Bestemmingsplan Zuidelijke Ringspoorbaan (onherroepelijk 7 september 1988).
- Bestemmingsplan Rivierenbuurt (vastgesteld 30 januari 2013, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Groene Staart (onherroepelijk 17 juli 2013).
- Bestemmingsplan Groengebied Schinkel (onherroepelijk 16 juni 2009).
- Bestemmingsplan Tennispark Jaagpad (vastgesteld 25 januari 2017).
- Bestemmingsplan Jollenpad (onherroepelijk 2 december 1997).
- Bestemmingsplan Kop Zuidas 2018 (vastgesteld 19 september 2018,onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Noordzuidlijn (onherroepelijk 20 april 1999).
- Bestemmingsplan Fred. Roeskestraat (vastgesteld 11 september 2013, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012 (onherroepelijk 22 januari 2014);
- Bestemmingsplan herziening Jachthavengebied en Amsterdamse Bos (onherroepelijk 27 januari 2009).
- Bestemmingsplan Jachthavenweg eo (vastgesteld 20 maart 2013, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Kenniskwartier Noord, 1e partiële herziening (vastgesteld 30 maart 2016, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Zuidas-Kenniskwartier Noordstrook (vastgesteld 28 november 2018).
- Bestemmingsplan Zuidas Parnas (vastgesteld 9 september 2015, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Zuidas Vivaldi (vastgesteld 20 april 2016, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Olympisch stadion (vastgesteld 21 januari 2015, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan VU medisch centrum eo (vastgesteld 22 juni 2012, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Prinses Irenestraat eo 2e partiële herziening (onherroepelijk 20 december 1998).
- Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders (vastgesteld 7 oktober 2021).
- Bestemmingsplan Overamstel verkleinen geluidzone (onherroepelijk 8 januari 2010).

Gemeente Ouder Amstel:

- Bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid (vastgesteld 3 september 2014, deels onherroepelijk in werking).
- Bestemmingsplan Parkeren Ouder-Amstel (vastgesteld 11 oktober 2018,

onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Evenemententerreinen, terrassen e.a. (vastgesteld 31 januari 2019, onherroepelijk).
- Bestemmingsplan Duivendrechtsevaart (vastgesteld 31 januari 2022).

Hoofdstuk 3 Toekomstige situatie

Dit hoofdstuk beschrijft het nut en de noodzaak van Zuidasdok. Ook bevat het een omschrijving van de toekomstige situatie van het plangebied. Om deze toekomstige situatie nog beter te begrijpen, zijn in de tweede paragraaf van dit hoofdstuk de doelstellingen van het initiatief opgenomen. Vervolgens is een omschrijving opgenomen van de toekomstige situatie.

3.1 Nut een noodzaak

Verbreding A10 Zuid en aanpassen knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
Zuidasdok is een programma om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de randstad in de toekomst te verbeteren. Het programma omvat verschillende projecten: onder andere de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, het verbreden van de A10 Zuid met extra rijstroken, het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het ondergronds brengen van de snelweg ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas en het herinrichten van de openbare ruimte. Doel is een optimale doorstroming van het verkeer en vervoer te combineren met een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In 2036 moet dit alles zijn gerealiseerd.

Zuidas is het internationale zakencentrum van Nederland. Het gebied ligt dicht bij Schiphol en het centrum van Amsterdam en kent al langer een sterke economische en stedelijke ontwikkeling. Verschillende verkeers- en vervoersstromen komen hier samen, maar het wordt steeds lastiger om die allemaal op te vangen. Zo blijft het autoverkeer groeien, terwijl de capaciteit van de A10 Zuid nu al ten volle wordt benut. Steeds meer mensen maken gebruik van het openbaar vervoer, waardoor station Amsterdam Zuid erg druk is en de verdere groei niet aankan. Zuidas is ook een woongebied waar de komende jaren duizenden nieuwe woningen worden bijgebouwd. De ontwikkeling van een hoogwaardig woonmilieu rond deze drukke verkeersader brengt knelpunten met zich mee. Het project Zuidasdok geeft hieraan de gewenste ruimte. Maar die oplossing is ook complex. Het vraagt om een zorgvuldige aanpak, waarbij het een met het ander moet worden gecombineerd. Daarom werken alle betrokken partijen nauw samen om het project Zuidasdok te realiseren.

Het project Zuidasdok is nodig om een aantal (toekomstige) knelpunten op te lossen. Een van die knelpunten is de doorstroming op de A10 Zuid. Door verdergaande groei van het autoverkeer komt rond 2020 een goede doorstroming van het verkeer in beide richtingen onder druk te staan. Zonder ingreep is in de toekomst sprake van een verkeersinfarct op de A10 Zuid en wordt Amsterdam vanuit het zuiden onbereikbaar. Zelfs na realisatie van het project Zuidasdok blijft het, zeker tijdens de spits, een druk traject en blijven er locaties waar de wegcapaciteit op bepaalde momenten tekort schiet.

De A10 Zuid wordt verbreed van vier naar zes rijstroken per richting. Over het circa zes kilometer lange traject tussen de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer wordt het doorgaand verkeer van het bestemmingsverkeer gescheiden. De vier binnenste (100 km/u) rijstroken zijn beschikbaar voor het doorgaand verkeer en de twee buitenste (80 km/u) voor verkeer met bestemming Amsterdam Zuid en omgeving (via de S108 en S109). Automobilisten kiezen bij de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer voor de hoofdrijbaan

of voor de parallelrijbaan met bestemming Amsterdam. De ontvlechting van de verschillende verkeersstromen zorgt ervoor dat de auto's minder van rijstrook hoeven te wisselen. Dat is niet alleen veiliger; het bevordert de doorstroming van de A10 Zuid en dat de A10 Zuid beter doorstroomt heeft ook een positief effect op de doorstroming van de Ring Amsterdam en daarmee ook de bereikbaarheid van de hele regio. Ook zorgt dit voor een afname van het aantal files.

Nut en noodzaak van het project Zuidasdok worden nader toegelicht in de Structuurvisie Zuidasdok die op 9 juli 2012 is vastgesteld en in de toelichting bij het Tracébesluit.

Geluidschermen
Langs de 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 geluidsnormen. Dit zijn de wettelijk noodzakelijk geluidschermen. Deze zijn reeds onderdeel van het Tracébesluit.

In aanvulling daarop zijn in het plan voor Zuidasdok ook bovenwettelijke geluidschermen in het Tracébesluit opgenomen. Deze komen voort uit de bestuursovereenkomst (2014). In de voorbereiding van ZuidasDok (2011) werd in eerste instantie namelijk een lange tunnel ter hoogte van het centrumgebied voorzien. Deze bleek vanwege de kosten niet haalbaar. Als alternatief is een kortere tunnel in de Voorkeursbeslissing Zuidasdok opgenomen, met daarbij de bestuurlijke afspraak om aanvullende maatregelen te nemen om de geluidbelasting te beperken. Hierdoor kan de woningbouwambitie van Amsterdam op de Zuidas overeind blijven (zo min mogelijk dove gevels). In de Planuitwerkingsfase is vervolgens het aanvullend pakket aan geluidsmaatregelen bepaald. Dit heeft geresulteerd in een pakket met aanvullende maatregelen bestaande uit enkele extra geluidschermen en het deels verhogen van een aantal doelmatige geluidschermen. Met toepassing van deze aanvullende maatregelen kan een groot deel van de te ontwikkelen woningbouw in de Zuidas zonder dove gevels worden uitgevoerd.

Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerp Tracébesluit en nader geluidsonderzoek bij Ravel, is op verzoek van Zuidas door Zuidasdok onderzocht of, naast bovengenoemde aanvullende maatregelen, nog extra geluidsmaatregelen kunnen worden getroffen. Dit onderzoek richtte zich op het Beatrixpark, het Amstelpark en het tennispark Joy, en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van de toekomstige woningen op Ravel (bouwen zonder dove gevels). Dit heeft geleid tot een bijbestelling vanuit Amsterdam richting Zuidasdok welke op 21 januari 2016 door Zuidasdok is geaccordeerd. De bijbestelling omvat extra (nieuw t.o.v. scope Zuidasdok) schermen nabij Joy, Beatrixpark en Amstelpark en verhoging van reeds in de scope opgenomen schermen nabij Ravel. Deze aanvullende geluidsmaatregelen zijn geen onderdeel van het Tracébsluit, maar vallen wél binnen het plangebied van het Tracébesluit. Bij de besluitvorming is afgesproken dat deze extra maatregelen planologisch mogelijk worden gemaakt “in nog op te stellen bestemmingsplannen”. Het voorliggend bestemmingsplan, waarin ook het Tracébesluit wordt ingepast, voorziet hierin.

3.2 Doelstellingen

Aan de ontwikkeling van Zuidasdok zijn verschillende doelstellingen verbonden. De ontwikkeling is belangrijk om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Zuidas op alle schaalniveaus te waarborgen en geeft bovendien een stevige impuls aan de doorgroei van Zuidas tot een internationale toplocatie met een gemengd stedelijk milieu. Zuidasdok voorziet in een samenhangend antwoord op de verschillende deelproblemen in het gebied. Voor Zuidasdok zijn vier doelstellingen geformuleerd:

1. Verdere realisatie van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam.
2. Voorzien in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoernetwerk.
3. Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure.
4. Duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Een belangrijk aandachtspunt bij deze doelstellingen, is dat er in elke fase van ontwikkeling sprake dient te zijn van een complete stad en stadsregio. De infrastructuurontwikkeling en gebiedsontwikkeling van Zuidasdok kennen een lange ontwikkelings- en realisatietijd. Zuidasdok zal jaren van ontwikkelen en bouwen in beslag nemen. Het bouwproces wordt zorgvuldig ingepast in de beperkt beschikbare ruimte van deze, tegelijkertijd in omvang en kwaliteit groeiende, locatie. Bij de uitwerking van de doelstellingen geldt als belangrijk uitgangspunt dat in elke fase van ontwikkeling kwaliteit moet worden geboden.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn de doelstellingen 2 en 4 van toepassing en deze worden hieronder nader toegelicht.

Ad 2: Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk
Zuidas is via diverse transportmodaliteiten te bereiken. Met de auto via de Rijksweg A10 en het stedelijk wegennet, met de trein uit alle richtingen, met de metro en trams vanuit diverse delen van Amsterdam en met bussen vanuit de regio. De treinverbindingen geven aansluiting op Schiphol. Ondanks de multimodale ontsluiting is Zuidas in 2020/2030 zonder maatregelen via de A10 en het openbaar vervoer onvoldoende bereikbaar. De capaciteit van de A10-Zuid staat onder druk en in het openbaar vervoer zijn ontwikkelingen voorzien, die tot een grote groei aan reizigers leiden. Een blijvend goed functionerende verkeer- en vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer is van belang voor groeibevordering in relatie tot een economisch concurrerende toppositie. Om de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad en Stadsmetropool Amsterdam, als belangrijke motoren van de Nederlandse economie, te verbeteren, wordt gelijktijdig gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van het spoor binnen het project OV Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) en de uitbreiding van de wegcapaciteit in het project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) en A10-zuid door Zuidas.

De A10 Zuid is onderdeel van de hoofdinfrastructuur van de Noordvleugel van de Randstad en vormt een essentiële schakel in de ring rond Amsterdam en als doorgaande verbinding. Op de A10 Zuid zal rond 2020 door groei van het autoverkeer een goede doorstroming onder druk komen te staan. In 2011 is er al sprake van een knelpunt, conform de beleidslijn uit de Nota Mobiliteit. Als gevolg van files in de ochtend- en avondspits op de A10 Zuid en de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer zal deze verhouding verder verslechteren. Om de groeiende vervoersstromen door en in Zuidas te kunnen verwerken, is een capaciteitsverhoging van de doorgaande infrastructuur (A10) door het realiseren van extra rijstroken en een verbetering van de aansluiting van lokaal verkeer (S108 en S109) op de A10 vereist.

Ad 4: Duurzame inpassing van de infrastructuur in combinatie met stedenbouw
De A10 zorgt voor hinder op de aspecten geluid, externe veiligheid en in mindere mate op het aspect luchtkwaliteit. Een aanzienlijk gedeelte van Zuidas, met name dicht bij de A10, heeft te maken met hoge geluidbelastingen. Het realiseren van een hoogwaardige toplocatie met een gemengd stedelijk milieu in de directe nabijheid van hoofdinfrastructuur staat op gespannen voet met elkaar, ondanks dat hoofdinfrastructuur wel randvoorwaardelijk is voor een internationale toplocatie. Dit wordt versterkt door de groei van het autogebruik en in mindere mate door het spoorvervoer in dit gebied. Dit noodzaakt tot een robuuste inpassing van infrastructuur, zodat naast groei op deze infrastructuur ook de milieuhinder voor woningen, kantoren, voorzieningen en de openbare ruimte verminderd kan worden.

Gelet op het voorgaande is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied waarin invulling wordt gegeven aan de doelen zoals hiervoor genoemd, maar tevens aan de verplichting die volgt uit de Tracéwet. Dit bestemmingsplan bevat de regeling voor de A10 Zuid tussen de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer inclusief de knooppunten, de geluidschermen en de bovenwettelijke geluidschermen die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren en de extra geluidschermen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

3.3 Toekomstige situatie van het plangebied

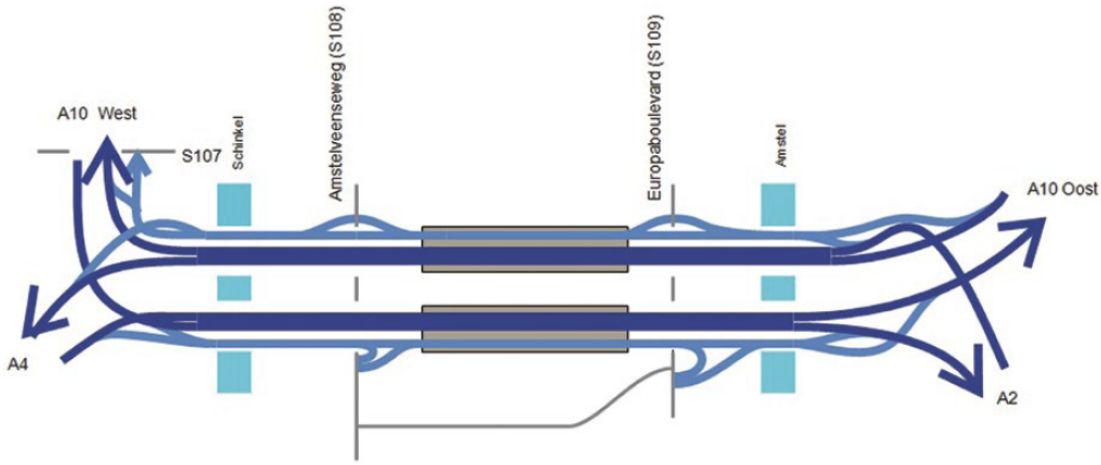
Met het voorliggende bestemmingsplan wordt, zoals reeds is aangegeven, uitvoering gegeven aan artikel 13, lid 10 van de Tracéwet, waarin de verplichting is vastgelegd dat gemeenten een Tracébesluit overnemen in een bestemmingsplan. Het onderhavige bestemmingsplan beoogt voor de gronden, die binnen het bestemmingsplangebied vallen, het Tracébesluit Zuidasdok, inclusief de wijzigingsbesluiten van 2016, 2017 en 2021 te incorporeren. Het gaat daarbij om de aanpassingen aan de A10 tussen knooppunt Amstel en knooppunt De Nieuwe Meer en de aanpassingen aan beide knooppunten. Over het Tracébesluit en de drie wijzigingsbesluiten heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden.
De tekst van paragraaf 3.3.1. zijn vanuit dat oogpunt overgenomen uit het Tracébesluit en de bijhorende wijzigingsbesluiten.

Daarnaast dienen nog extra geluidsmaatregelen getroffen te worden ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving ter hoogte van Beatrixpark, Amstelpark, tennispark Joy en de toekomstige woningbouw op Ravel. Bij de besluitvorming is afgesproken dat deze extra maatregelen planologisch mogelijk worden gemaakt “in nog op te stellen bestemmingsplannen”. Het voorliggend bestemmingsplan, waarin ook het Tracébesluit wordt ingepast, voorziet hierin (zie paragraaf 3.3.2).

3.3.1 Verbreding A10 Zuid en aanpassing knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer

Dit bestemmingsplan maakt de toekomstige situatie mogelijk zoveel beschreven in het Tracébesluit Zuidasdok, inclusief de wijzigingsbesluiten van 2016, 2017 en 2023. Onderstaande beschrijving is overgenomen uit het Tracébesluit Zuidasdok 2016. Voor de kilometrering wordt verwezen naar de overzichtskaart zoals opgenomen in Bijlage 1 van de regels.

De A10 Zuid wordt tussen de Fred Roeskestraat en het Beatrixpark ondergronds aangelegd (reeds geregeld in bestemmingsplan Zuidasdok 2016), waarbij het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer van elkaar worden gescheiden. De Schinkelbruggen worden uitgebreid, waardoor er een nieuwe bedieningslocatie voor de bruggen benodigd is. Het aantal rijstroken van de A10 Zuid tussen Knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer wordt uitgebreid om de groeiende verkeersstromen te kunnen accommoderen. Ten behoeve van deze aanpassingen in het Zuidasgebied wordt tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel een parallelstructuur gerealiseerd voor het ontvlochten doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Op de knooppunten kan de weggebruiker dan kiezen voor de hoofdrijbaan dan wel voor de parallelrijbaan. Vanuit het westen komend kan bij knooppunt De Nieuwe Meer gekozen worden voor de hoofdrijbaan of voor de parallelrijbaan van de A10 Zuid. Vanuit het oosten komend kan bij knooppunt Amstel worden gekozen voor de hoofdrijbaan dan wel voor de parallelrijbaan van de A10 Zuid. Schematisch ziet dit er als volgt uit:



Knooppunt De Nieuwe Meer tot en met bruggen Schinkel
In het knooppunt De Nieuwe Meer komen de A10 Zuid, de A10 West en de A4 bij elkaar. Het gaat hierbij om een volledig knooppunt waarin alle verbindingen gerealiseerd worden. Ten noorden van het knooppunt De Nieuwe Meer ligt aansluiting 7. Conform de huidige situatie is deze niet bereikbaar vanaf de A4 (en vice versa) en vanaf de A10 Zuid alleen vanaf de parallelbaan. Ten oosten van het knooppunt ligt aansluiting 8, die wel vanaf alle richtingen bereikbaar is.

Het knooppunt De Nieuwe Meer wordt als volgt aangepast:

1. De zuidelijke rijbaan van de A4 verbreedt ter hoogte van km 0.6 naar 4 rijstroken en splitst zich ter hoogte van km 0.3 in:
   a. naar rechts 2 rijstroken naar de zuidelijke parallelrijbaan A10 Zuid

   b. naar naar links 2 rijstroken naar de zuidelijke hoofdrijbaan A10 Zuid.
2. De verbindingsweg A10 West naar A10 Zuid splitst zich ter hoogte van km 21.0 in:
   a. naar rechts met 1 rijstrook naar de zuidelijke parallelrijbaan A10 Zuid;
   b. naar links 2 rijstroken naar de zuidelijke hoofdrijbaan A10 Zuid.
3. De noordelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid splitst zich ter hoogte van km 20.9 in:
   a. naar rechts de verbindingsweg naar de A4 met 2 rijstroken, die ter hoogte van km 0.5 samenvoegen met de 2 stroken vanaf de noordelijke hoofdrijbaan A10 Zuid tot 3 doorgaande stroken die vervolgens samenvoegen met de huidige A4.
   b. naar links de verbindingsweg naar de A10 West met 1 rijstrook.
4. De verbindingsweg naar de A10 West voegt ter hoogte van km 21.5 samen met de hoofdrijbaan A10 West. Ter hoogte van km 21.6 voegt 1 rijstrook uit naar de S107 en voegt de doorgaande rijstrook onder het kunstwerk van de S107 in op de bestaande A10 West.
5. De noordelijke hoofdrijbaan van de A10 Zuid splitst zich ter hoogte van km 0.1 in:
   a. naar rechts de verbindingsweg naar de A10 West met 2 rijstroken;
   b. naar links de verbindingsweg naar de A4 met 2 rijstroken, die ter hoogte van km 0.5 samenvoegen met de verbindingsweg vanaf de noordelijke parallelrijbaan A10 Zuid.
6. De overige rijbanen en verbindingswegen in het knooppunt blijven als bestaand.

De bruggen over de Schinkel worden als volgt aangepast:

1. Eén nieuwe noordelijke Schinkelbrug;
2. Drie nieuwe zuidelijke Schinkelbruggen, de bestaande zuidelijke Schinkelbrug wordt gesloopt. De brug het dichtste bij de treinsporen komt hierbij op een hoger niveau te liggen. De bruggen worden ingericht voor bediening op afstand en er wordt rekening gehouden met een versnelde procedure waarbij meerdere bruggen tegelijk worden bediend. Tevens wordt rekening gehouden met een tijdelijke verplaatsing van de bediening van de bestaande situatie.

Gebied Schinkel - Amstel
Hierna wordt beschreven hoe de rijbanen tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden gerealiseerd:

De zuidelijke parallelrijbaan A10 Zuid is van west naar oost als volgt:

- Van km 20.8 tot km 20.2 bestaat de parallelrijbaan uit 3 rijstroken.
- Ter hoogte van km 20.2 verbreedt de parallelrijbaan naar 4 rijstroken.
- Ter hoogte van km 20.1 voegen 2 rijstroken rechts uit naar aansluiting 8 (S108) en gaan twee rijstroken rechtdoor. De afrit gaat over in meerdere rijstroken bij het kruispunt met de Amstelveenseweg.
- Ter hoogte van km 19.8 voegt de 1-strooks toerit vanaf aansluiting 8 (S108) samen tot 2 rijstroken.
- Van km 19.5 tot voorbij km 18.5 ligt de parallelrijbaan in de tunnel (reeds geregeld in BP ZuidasDok 2016).
- Ter hoogte van km 17.7 voegt 1 rijstrook rechts uit naar aansluiting 9 (S109) en gaan 2 rijstroken rechtdoor. De afrit verbreedt direct na het uitvoegen naar 2 rijstroken en gaat bij het kruispunt met de Europaboulevard over in meerdere opstelstroken.
- De zuidelijke toerit vanaf aansluiting 9 (S109) bestaat uit 3 rijstroken en voegt ter hoogte van km 17.4 samen tot 2 rijstroken, die ter hoogte van km 17.3 samenvoegen met de parallelrijbaan tot 4 rijstroken (2+2 weefvak).

De zuidelijke hoofdrijbaan A10 Zuid is van west naar oost als volgt:

- De 2 rijstroken vanaf de A4 voegen ter hoogte van km 20.5 samen met de 2 rijstroken vanaf de A10 West tot 4 rijstroken.
- Van km 19.5 tot voorbij km 18.5 ligt de hoofdrijbaan in de tunnel (reeds geregeld in BP Zuidasdok 2016).

De noordelijke parallelrijbaan A10 Zuid is van oost naar west als volgt:

- Van km 16.5 tot km 16.9 bestaat de parallelrijbaan uit 3 rijstroken;
- Ter hoogte van km 16.9 gaan 2 rijstroken rechtdoor en start het weefvak richting aansluiting 9 (S109).
- Ter hoogte van km 17.3 verbreedt het weefvak naar 2 rijstroken, die ter hoogte van km 17.4 rechts uitvoegen naar aansluiting 9 (S109). De afrit gaat over in meerdere opstelstroken bij het kruispunt met de Europaboulevard.
- Ter hoogte van km 18.2 voegt de 1-strooks toerit vanaf aansluiting 9 (S109) via een weefvak in.
- Van km 18.5 tot km 19.6 liggen 2 rijstroken in de tunnel (reeds geregeld in BP Zuidasdok 2016).
- Ter hoogte van km 19.7 voegt 1 rijstrook rechts uit naar aansluiting 8 (S108) en gaan 2 rijstroken rechtdoor. De afrit gaat over in meerdere opstelstroken bij het kruispunt met de Amstelveenseweg.
- De noordelijke toerit vanaf aansluiting 8 (S108) bestaat uit 2 rijstroken en voegt ter hoogte van km 20.5 samen met de parallelrijbaan tot 3 rijstroken.

De noordelijke hoofdrijbaan A10 Zuid wordt als volgt aangepast:

- Van km 16.5 tot km 17.3 bestaat de hoofdrijbaan uit 5 rijstroken
- Van km 17.3 tot km 20.8 bestaat de hoofdrijbaan uit 4 rijstroken.
- Van km 18.5 tot km 19.5 ligt de hoofdrijbaan in de tunnel (reeds geregeld in BP Zuidasdok 2016).

Bij aansluiting 8 wordt de noordelijke toerit vanaf de Amstelveenseweg naar de A10 Zuid aangepast. Deze ligt in de huidige situatie ten oosten van de Amstelveenseweg naast de afrit. In de gewijzigde situatie ligt de toerit ten westen van de Amstelveenseweg. Bij de afrit aan de noordzijde wordt rekening gehouden met 2 opstelstroken rechtsaf en 3 opstelstroken linksaf.

Knooppunt Amstel

In het knooppunt Amstel komen de A10 Zuid, de A10 Oost en de A2 bij elkaar. Het gaat bij het knooppunt Amstel niet om een volledig knooppunt waarin alle verbindingen gerealiseerd worden. In de bestaande situatie ontbreekt de verbinding vanaf de A10 Zuid naar de A2/S110 en vice versa.

1. De zuidelijke parallelrijbaan van de A10 Zuid splitst zich ter hoogte van km 16.7 in:
- naar rechts de verbindingsweg naar de A10 Oost met 2 rijstroken die samenvoegen met de 3-strooks A10 Oost tot 4 stroken;
- naar links de verbindingsweg naar de A2 richting Utrecht met 2 rijstroken die samenvoegen met de verbindingsweg vanaf de hoofdrijbaan A10 Zuid tot 4 rijstroken en ter hoogte van km 15.9 versmallen naar 3 rijstroken.

2. De zuidelijke hoofdrijbaan van de A10 Zuid verbreedt ter hoogte van km 17.50 van 4 naar 5 rijstroken en splitst zich ter hoogte van km 16.8 in:
- naar rechts de verbindingsweg naar de A2 richting Utrecht met 2 rijstroken die via een weefvak samenvoegen met de verbindingsweg vanaf de parallelrijbaan tot 4 rijstroken;
- naar links 3 doorgaande rijstroken naar de A10 Oost.

3. De verbindingsweg van de S110 naar de A10 Oost vervalt.
4. De 2-strooks verbindingsweg A10 Oost - A2 Utrecht versmalt naar ter hoogte van km 16.4 naar 1 rijstrook en voegt samen met de 1-strooks S110 tot 2 rijstroken, die vervolgens samenvoegen met de 3-strooks verbindingsweg vanaf de A10 Zuid via een weefvak tot de 4-strooks A2 richting Utrecht.
5. De 4-strooks hoofdrijbaan richting A10 Oost voegt ter hoogte van km 15.5 samen met de 2-strooks verbindingsweg vanaf de A2 Utrecht via een weefvak tot de 5-strooks A10 Oost.

De overige rijbanen en verbindingswegen in het knooppunt worden niet aangepast.

Op de noordelijke en zuidelijke hoofdrijbanen is de maximum snelheid 100 km/uur. Op de zuidelijke en noordelijke parallelwegen bedraagt de maximum snelheid 80 km/uur. Op de verbindingsweg parallelrijbaan Zuid richting hoofdrijbaan A10 Oost is de maximum snelheid 50 km/uur.

Geluidschermen
Langs de A10 Zuid komen in de gemeente Amsterdam op diverse plekken geluidschermen te staan. Een deel van deze schermen komt voort uit de wettelijke verplichting om te voldoen aan de geluidsnormen. Deze zijn reeds onderdeel van het Tracébesluit.In aanvulling daarop zijn in het plan voor Zuidasdok, naar aanleiding van de bestuursovereenkomst (2014) ook bovenwettelijke geluidschermen in het Tracébesluit opgenomen.

Het betreft de volgende geluidschermen vanuit het Tracébesluit:

Schermlocatie (zie verbeelding)	**type scherm en hoogte**
geluidscherm 1 (a,b)	2 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 2 (a,b,c,d,e)	4 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 3 (a,b,c,d)	6 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 4 (a,b)	2 meter hoog transparant reflecterend zijbermscherm
geluidscherm 5 (a,b,c,e)	5 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 5 (d)	5 meter hoog transparant zijbermscherm
geluidscherm 6 (a,b,c)	5 meter hoog transparant reflecterend zijbermscherm
geluidscherm 7 (a,b)	5 meter hoog geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 8 (a,b,c,d,e,f,g)	4 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 9	3 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 10 (a,b,c)	2 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 11	2 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm

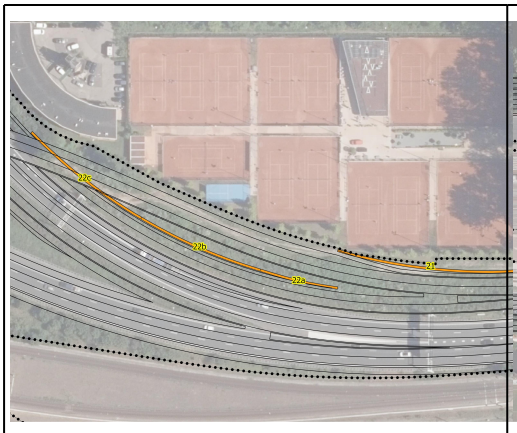
geluidscherm 12 (a)	2 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 12 (b,c,d)	2 meter hoog transparant reflecterend zijbermscherm
geluidscherm 13 (a,b,c,)	3 meter hoog transparant reflecterend zijbermscherm
geluidscherm 14 (a,b,c,d,e)	2 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 16 (a,b)	8 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 17 (a,b)	8 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 18 (a,b,c,d,e)	1 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 19 (a,c,d,e)	3 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 19 (b)	3 meter hoog transparant zijbermscherm
geluidscherm 20 (a,b,c,d,e)	3 meter hoog geluidabsorberend zijbermscherm
geluidscherm 27	1 meter hoog tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm
geluidscherm 29	2 meter geluidabsorberend en geluidisolerend zijbermscherm

3.3.2 Extra geluidschermen

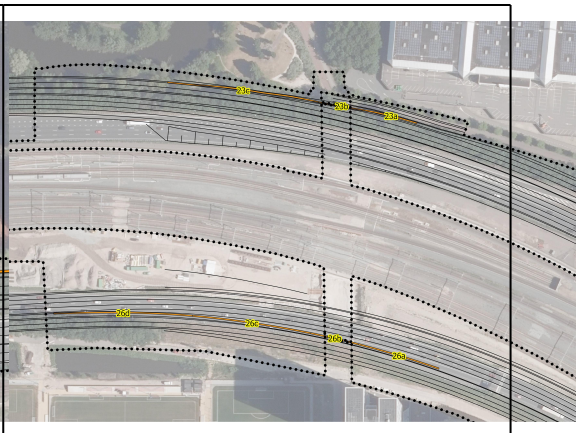
Daarnaast dienen nog extra geluidsmaatregelen getroffen te worden in de gemeente Amsterdam ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving ter hoogte van Beatrixpark, Amstelpark, tennispark Joy en de toekomstige woningbouw op Ravel. Deze aanvullende geluidsmaatregelen zijn geen onderdeel van het Tracébsluit, maar vallen wél binnen het plangebied van het Tracébesluit. Het betreft de volgende extra schermen:

Schermlocatie	**lengte**	**type scherm en hoogte**
Joy Jaagpad (geluidscherm 21)	80 meter	Nieuw geluidabsorberend zijbermscherm, 3 meter
Joy Jaagpad (geluidscherm 22 (a,b,c))	140 meter	Nieuw geluidabsorberend zijbermscherm, 3 meter
Beatrixpark (geluidscherm 23 (a,b,c))	180 meter	Nieuw geluidabsorberend zijbermscherm 3 meter (a+c) Nieuw transparant reflecterend zijbermscherm 3 meter (b)
Amstelpark (geluidscherm 24 a,b))	370 meter	Nieuw transparant reflecterend zijbermscherm 3 meter

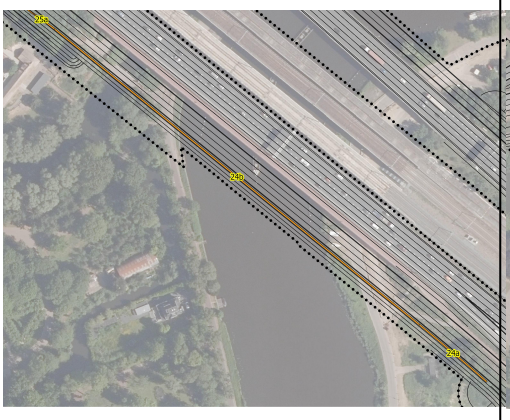
Amstelpark (geluidscherm 25 a,b,c))	275 meter	Nieuw geluidabsorberend zijbermscherm 3 meter
Ravel (geluidscherm 26 a,b,c,d))	290 meter	Verhoging tweezijdig geluidabsorberend tussenbermscherm van 4 naar 6 meter



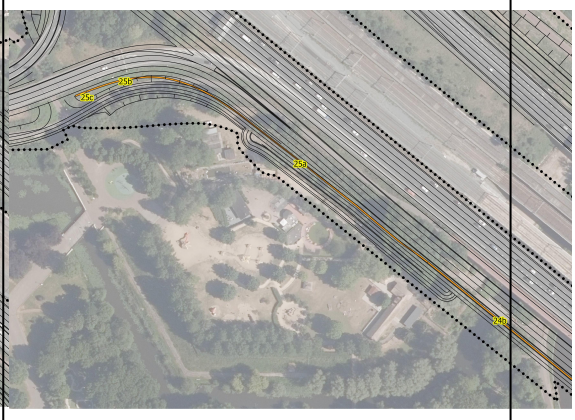
geluidscherm 21 en 22



geluidscherm 23 en 26



geluidscherm 24



geluidscherm 25

3.3.3 Extra geluidschermen Schinkelkwartier

De gemeente Amsterdam werkt inmiddels ook aan de herontwikkeling van het gebied Schinkelkwartier. Dit gebied gaat de komende 25 jaar veranderen van een werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk, met 11.000 woningen.

Uit het door Cauberg Huygen uitgevoerde geluidsonderzoek (2020) ten behoeve van het MER Schinkelkwartier blijkt dat het Schinkelkwartier door geluid wordt belast, onder meer door rijkswegen A4-A10. Gewenst is om de maatregelen van de voorkeursvariant, die deelgebied Schinkelhaven gaan beschermen tegen snelweggeluid, ook mogelijk te maken

in dit bestemmingsplan (gemeente Amsterdam). Het gaat om de volgende geluidsmaatregelen:

- Een geluidscherm van 4 meter (op de verbeelding voorzien van nummers sv-g11, sv-g12a, sv-g12b en sv-g12d) dat langs de A10 Zuid dat ter hoogte van knooppunt De Nieuwe Meer overgaat in een geluidscherm van 5 meter (op de verbeelding voorzien van nummer sv-g21).
- Een geluidscherm van 5 meter (op de verbeelding voorzien van nummers sv-g22a, sv-g22b, sv-g22c en sv-g28).
- Een nieuw geluidscherm (op de verbeelding voorzien van nummer g30) van 2 meter hoogte op de nieuwe fly-over A10 Zuid.

Schermlocatie (zie verbeelding)	**type scherm en hoogte**
geluidscherm 11	verhoging geluidabsorberend zijbermscherm van 2 naar 4 meter
geluidscherm 12 (a)	verhoging geluidabsorberend zijbermscherm van 2 naar 4 meter
geluidscherm 12 (b,d)	verhoging transparant reflecterend zijbermscherm van 2 naar 4 meter
geluidscherm 21	verhoging geluidabsorberend zijbermscherm van 3 naar 5 meter
geluidscherm 22 (a,b,c)	verhoging geluidabsorberend zijbermscherm van 3 naar 5 meter
geluidscherm 28	nieuw geluidabsorberend zijbermscherm van 5 meter
geluidscherm 30	nieuw geluidabsorberend zijbermscherm van 2 meter

Hoofdstuk 4 Beleidskader

Hoofdstuk4 Beleidskader

Het onderhavige bestemmingsplan heeft slechts betrekking op het verplichte doorvertalen van het tracébesluit in het bestemmingsplan en het aanvullend regelen van de extra geluidschermen die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren. De bespreking van het beleidskader blijft dan ook beperkt tot nieuw vigerend beleid en het beleid ten aanzien van het onderdeel geluid.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie is de rijksvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving en de opvolger van de Structruurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Met de NOVI kan het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die er voor Nederland liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes, want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationaal belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan het inrichten van de fysieke leefomgeving. De Nationale Omgevingsvisie richt zich daarbij op vier prioriteiten:

1. Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Ad 1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.

In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windturbines en zonnepanelen. Het Rijk zet zich daarnaast in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

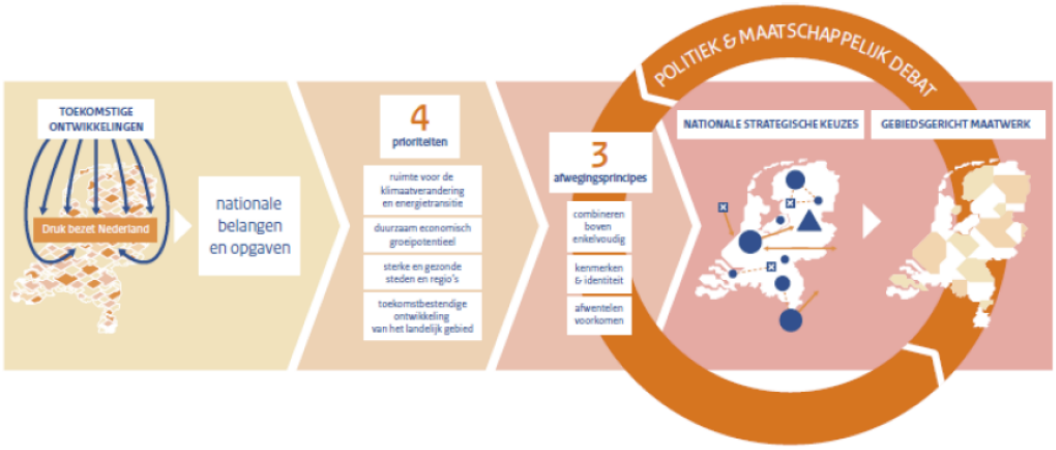
Ad 2. Duurzaam economisch groeipotentieel
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan Nederland zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met internationale partners, Het Rijk zet in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Belangrijk is wel dat de Nederlandse economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Het Rijk zet daarbij in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat Nederland niet langer afhankelijk is van eindige, fossiele bronnen.

Ad 3. Sterke en gezonde steden en regio's
Nederland versterkt het Stedelijk Netwerk Nederland en breidt deze uit, waarbij de richting van de verstedelijking wordt gekoppeld aan die van de ontwikkeling van (OV-)infrastructuur. Wonen en werken worden zoveel mogelijk in elkaars nabijheid ontwikkeld in de regio's waar er vraag is. Om het netwerk als geheel te benutten, zijn goede verbindingen tussen de stedelijke regio's nodig. Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling, waarbij verstedelijking geconcentreerd plaatsvindt in de regio. Bij de invulling van de integrale verstedelijkingsstrategieën op regionale schaal wordt ingezet op een voorkeursvolgorde voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties. Deze volgorde wordt ook gehanteerd als groei in niet-stedelijk gebied moet plaatsvinden. Het Rijk richt de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezond leefstijl en maatschappelijke participatie bevorderd en versterkt het aanbod en de kwaliteit van het groen in de stad. Daarbij worden steden en regio's klimaatbestendig ingericht.

Ad 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied
Nederland zet in op het verbeteren van de balans tussen landgebruik en de kwaliteit van landschap, bodem, water en lucht. Dit betekent dat landgebruik in balans wordt gebracht met natuurlijke systemen en dat ontwikkelingen in het landelijk gebied niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteiten. Het landgebruik moet meer afgestemd worden op zoetwaterbeschikbaarheid en -gebruik. Middels een voorkeursvolgorde regionaal waterbeheer wordt ingezet op het voorkomen van wateroverlast en tekorten. Het Rijk maakt een duurzaam en vitaal landbouw- en voedselsysteem mogelijk, gebaseerd op kringlopen en natuurinclusiviteit. De biodiversiteit wordt beschermd en versterkt en het natuurlijk kapitaal wordt duurzaam benut. Het Rijk zet in op het versterken en beschermen van unieke landschappelijke kwaliteiten. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Hierbij wordt het omgevingsbeleid landschapsinclusief.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.



Afweging met NOVI

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede, maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij hanteert het NOVI vier uitgangspunten:

- We werken als één overheid, samen met de samenleving.
- We stellen de opgave(n) centraal.
- We werken gebiedsgericht.
- We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

Relevantie voor dit plan
Met het bestemmingsplan wordt mede invulling gegeven aan de prioriteiten 2 en 3 uit het NOVI. Daarmee is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met het NOVI.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het geldende ruimtelijk rijksbeleid te borgen. het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

Vervolgens zijn de ruimtelijke ordeningsregels Barro uitgebreid (op 1 oktober 2012 in werking getreden). Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. In titel 2.7 is de regeling opgenomen voor Hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Bij ministeriële regeling worden hoofdwegen of delen daarvan aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden

van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan.Voor de A10 is geen reserveringszone opgenomen in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

Relevantie voor dit plan
Het Barro en Rarro hebben geen consequenties voor het voorliggende plan, omdat voor de A10 geen reserveringszone is opgenomen.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ˜Ladder voor duurzame verstedelijking" (verder: 'de Ladder') als motiveringseis opgenomen. Doel van de Ladder is het bereiken van een goede ruimtelijke ordening via optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de Ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De Ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten, waaronder een herziening van het bestemmingsplan.

Sinds 1 juli 2017 is de 'nieuwe' Ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dat betekent: eerst bepalen of een nieuwe ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft, vervolgens kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, daarna analyseren of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en tot slot afwegen of de ontwikkeling negatieve ruimtelijke gevolgen tot gevolg kan hebben.

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies.

Relevantie voor dit plan
Onderhavig bestemmingsplan is een doorvertaling van het Tracébesluit Zuidasdok 2016 en maakt tevens geluidschermen, die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren, planologisch mogelijk. Het enige dat het bestemmingsplan als extra mogelijk maakt, zijn de geluidschermen. Daarmee is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. Dit betekent dat de ladder voor duurzame verstedelijking geen beperkingen geeft voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.1.4 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. Het doel van het MIRT is om op landelijk niveau meer samenhang te brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. De zogenaamde ZSM-maatregelen (maatregelen binnen een programma van Ministerie van Infrastructuur en Milieu om versneld knelpunten op het hoofdwegennet aan te pakken) op de A10 zullen op termijn onvoldoende capaciteit bieden. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. De planuitwerking en de voorbereiding van de start realisatie van Zuidasdok zijn opgenomen in het MIRT. Bij dergelijke projecten dient voldoende aandacht te zijn voor leefbaarheid en veiligheid. Zodoende heeft dit programma ook betrekking op 'sociale veiligheid'.

Relevantie voor dit plan
Het MIRT biedt vanuit Rijkswege kaders voor de ontwikkelingen in het plangebied van dit bestemmingsplan.

4.1.5 Kader externe veiligheid weg

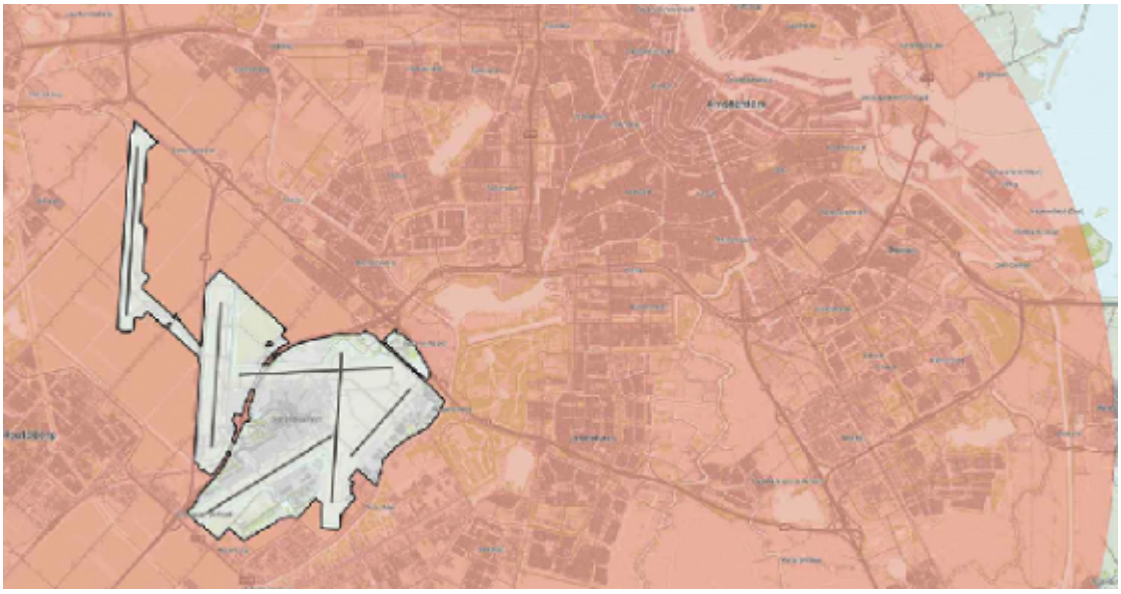
Dit kader van Rijkswaterstaat (januari 2011) geldt voor externe veiligheidstudies die volgens de circulaire Risiconormening vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) uitgewerkt worden. Voor tracébesluiten waarvan het ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding voor 1 april 2015 (inwerkingtreding van Beleidsregels EV-beoordeling) ter inzage is gelegd of waarvan het ontwerp tracébesluit uiterlijk binnen drie maanden na die datum wordt genomen, geldt dat de externe veiligheidsstudies op basis van de het 'oude' kader mogen worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor Zuidasdok. In het Kader externe veiligheid weg worden kaders gegeven over wijze van uitvoering van de QRA en de rapportage over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Relevantie voor dit plan
Het Kader is gebruikt bij de QRA en de rapportage die primair is opgesteld in relatie tot het Tracébesluit Zuidasdok.

4.1.6 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Voor Schiphol zijn als gevolg van Wet Luchtvaart (2002) milieu- en veiligheidsregels van kracht. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het luchthavenverkeersbesluit (LVB). Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Het luchthavenverkeersbesluit is voor een bestemmingsplan niet relevant omdat het betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim en luchtverkeerswegen.

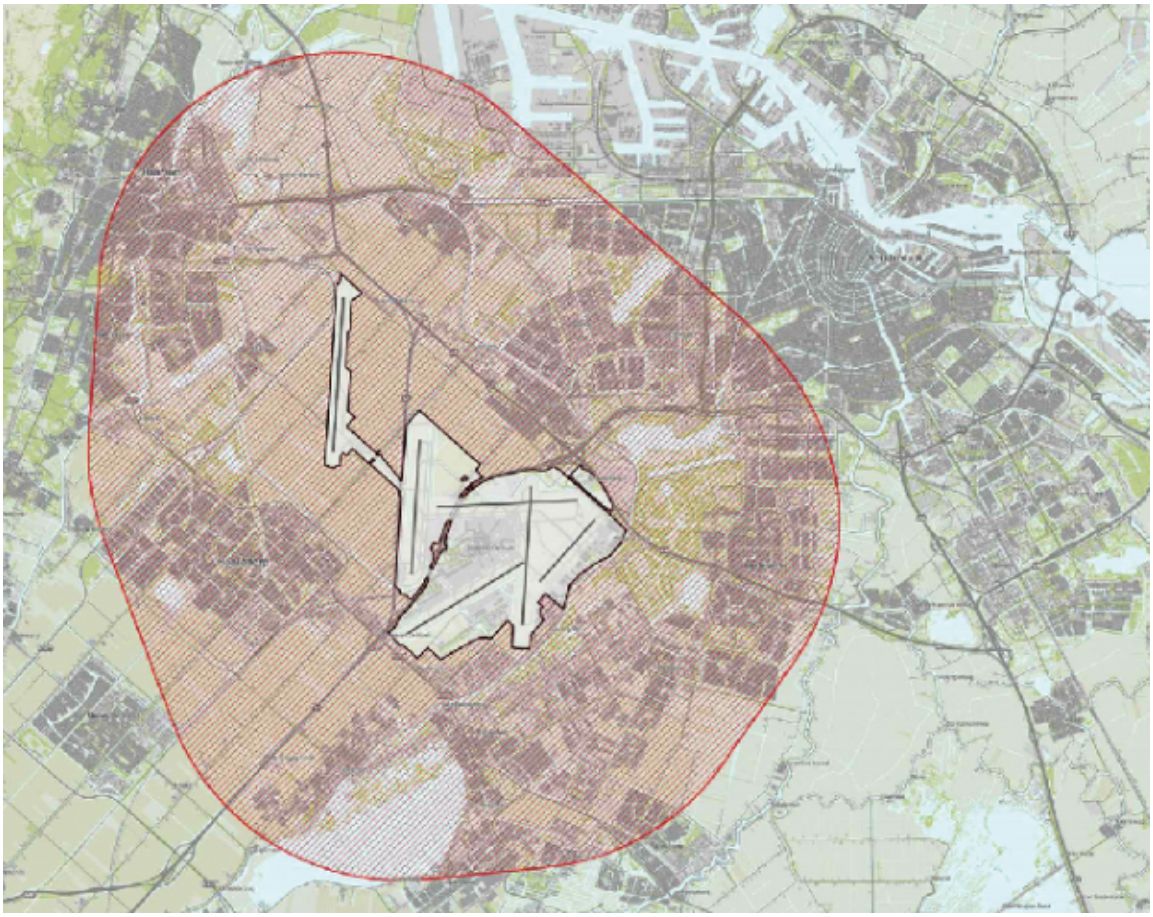
In het Luchthavenindelingbesluit zijn bepaalde gebieden rondom Schiphol aangewezen als ‘beperkingengebied ‘.



Uitsnede kaart Beperkingengebied Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van functies en bouwhoogten. Op grond van het LIB geldt voor het plangebied een maximale bouwhoogte tussen de 20 en 146 meter, afhankelijk van de ligging ten opzichte van Schiphol. De eisen uit het LIB hebben een directe werking en behoeven dus niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen, wel dient het bestemmingsplan aan het LIB te voldoen. De bouwhoogte die op grond van het nu voorliggende bestemmingsplan is toegestaan, is minder dan de maximale bouwhoogte die op grond van het Luchthavenindelingbesluit is toegestaan, en daarmee voldoet het bestemmingsplan aan het LIB.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals oppervlaktewateren groter dan 3 ha) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.



Uitsnede kaart Beperking aantrekken vogels

Relevantie voor dit plan
Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan voldoet aan de bepalingen uit het Luchthavenindelingbesluit.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland (NH2050)

Provinciale Staten hebben op 28 november 2018 de omgevingsvisie "Noord-Holland 2050" vastgesteld. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving.

De provincie wil met haar visie, vanuit de bestaande kwaliteiten en de kansen die veranderingen met zich meebrengen, een richting uitzetten om houvast te bieden naar de toekomst. Die richting bestaat uit het benoemen van een aantal bewegingen naar de toekomst toe, een aantal ontwikkelprincipes die ons moeten helpen om in samenhang naar

ontwikkelingen te kijken. En uiteindelijk ook een aantal randvoorwaarden waar soms ook gewoon regels bij horen om iedereen duidelijkheid te geven over de letterlijke en figuurlijke ruimte die er is om de veranderingen die op ons afkomen in goede banen te leiden. Bovenal beoogt de visie een uitnodiging te zijn aan de inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en mede-overheden om samen met de provincie de tocht richting toekomst vorm te geven.

In de omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
   a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
   b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
   c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
   a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
   b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
   c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
   d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

Mobiliteit
De ambitie van de provincie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie. Inwoners en bedrijven hebben zoveel mogelijk de vrijheid om hun eigen vervoerswijzen te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. De provincie stuurt daarbij op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur.

Relevantie voor dit plan
Met het bestemmingsplan wordt mede invulling gegeven aan de mobiliteitsambitie van de provincie. Daarmee is het voorliggende bestemmingsplan in lijn met de omgevingsvisie NH2050.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Om de provinciale belangen, die in de provinciale omgevingsvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de omgevingsverordening NH2020 opgesteld. De omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. In de omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water.

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. De provincie zoekt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie NH2050, zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland.

Relevantie voor dit plan
De omgevingsverordening bevat geen regels voor onderhavig bestemmingsplan en heeft daarmee geen gevolgen voor het plangebied.

De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020: de Omgevingsverordening NH2022. Deze zal tegelijk in werking treden met de Omgevingswet. Deze omgevingsverordening bevat eveneens geen regels voor onderhavig bestemmingsplan en heeft daarmee geen gevolgen voor het plangebied.

4.3 Regionaal beleid

Stadsregio Amsterdam
De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader onder andere het beleidskader Mobiliteit van de Vervoersregio Amsterdam relevant is.

4.3.1 Mobiliteitsplan Zuidoostflank

Binnen de snel groeiende regio Amsterdam is de Zuidoostflank één van de grootste ontwikkellocaties waar een forse bouw-opgave ligt. Dit gebied strekt zich globaal uit van natuurgebied Gaasperzoom tot het Amstelstation en valt binnen de gemeentes Amsterdam en Ouder-Amstel. Tot 2040 zijn er plannen voor circa 51.000 extra woningen in het gebied en 33.000 extra arbeidsplaatsen. Ook bevindt zich hier het grootste entertainmentcluster van Nederland, waar jaarlijks miljoenen bezoekers op afkomen.

Door de ontwikkeling van de Zuidoostflank neemt het aantal verplaatsingen in het gebied naar verwachting met 46% toe. Daarnaast stelt de transformatie van werkgebieden zoals Amstel III en Amstel Business Park Zuid naar levendige stadswijken andere eisen aan de mobiliteit en leefbaarheid. In dit mobiliteitsplan beschrijven de gemeenten en Vervoerregio

Amsterdam samen met betrokken partijen hoe zij de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zuidoostflank op orde en in balans kunnen houden, plus welke maatregelen en investeringen daarvoor op korte en (middel)lange termijn nodig zijn.

De Zuidoostflank is op dit moment goed bereikbaar, met zowel de auto als met het openbaar vervoer en de fiets. De auto is met 56% het meest gebruikte vervoermiddel, gevolgd door het openbaar vervoer (28%) en de fiets (16%). Zonder aanvullende maatregelen blijft de auto dominant in het verkeersbeeld en ontstaan er meerdere knelpunten:

- Capaciteits- en veiligheidsknelpunten in het autonetwerk, met name bij de op- en afritten van de rijkssnelwegen A2, A9 en A10 en enkele kruispunten met de S111.
- De capaciteit en inrichting van het busstation Bijlmer ArenA voldoen niet.
- De capaciteit van fietsenstallingen bij verschillende metro- en treinstations langs de Geinlijn is ontoereikend.
- Het oversteken van autowegen door fietsers en voetgangers wordt bij verschillende kruisingen problematisch en onveilig.
- Door meer autoverkeer verslechtert de leefbaarheid en neemt de druk op de openbare ruimte toe.

De meeste knelpunten ontstaan doordat het autoverkeer groeit. De uitdaging is om deze groei te beperken door maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen. Dit vereist een ingrijpende gedragsverandering die alleen mogelijk wordt als er een goed alternatief voor de auto aanwezig is, zoals het openbaar vervoer (OV) en aantrekkelijke fiets- en looppaden. De infrastructuur om de groei voor lopen, fietsen en OV mogelijk te maken is er, maar vraagt wel om investeringen in, en verbetering van de capaciteit en kwaliteit van deze infrastructuur.

Het mobiliteitsplan Zuidoostflank (2021) omvat de volgende stedelijke ambities:

- Stimuleren van een duurzame manier van verplaatsen en daarmee een bijdrage leveren aan de stedelijke klimaatambities.
- Een stedelijk gebied dat verbonden is met de rest van de stad en de regio.
- Bevorderen van gezonde, actieve manieren van verplaatsen.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en inclusiviteit.

De regio wil de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de Zuidoostflank vergroten en er tegelijkertijd voor zorgen dat het gebied goed bereikbaar blijft. Dit doen ze door de groei van de mobiliteit zo veel mogelijk op te vangen met meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en met slimme mobiliteit als auto-, scooter- of fietsdelen, en zo de groei van het autoverkeer te beperken. Bijkomend voordeel is dat we bewoners hiermee ook stimuleren om meer te bewegen.

Mensen verleiden om minder de auto te pakken lukt alleen als de alternatieven voor die auto aantrekkelijk zijn, niet alleen in termen van 'sneller en comfortabeler' maar ook in zaken als 'veiliger en toegankelijker voor meer doelgroepen. Het alleen beperken van het autogebruik kan leiden tot vervoerarmoede en ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van het gebied'.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan is niet in strijd met het Mobiliteitsplan Zuidoostflank.

4.3.2 Beleidskader Mobiliteit Vervoersregio Amsterdam

In het beleidskader Mobiliteit van de Vervoersregio Amsterdam (2017) staan de strategische opgaven waar de vervoersregio mee te maken heeft. Dit beleidskader geeft richting aan de huidige en toekomstige activiteiten. De Vervoersregio bekijkt bij alle projecten of de resultaten invulling geven aan de strategische opgaven, zoals die zijn geformuleerd in het beleidskader. Het betreft de volgende 5 strategische opgaven:

1. **Van Modaliteit naar Mobiliteit.** De ambitie is een acceptabele en betrouwbare reistijd van deur tot deur, ongeacht de vervoerwijze. Welke reistijd acceptabel is, is afhankelijk van de reisafstand en het reismotief. Onder betrouwbaarheid wordt verstaan een maximale spreidingsfactor van 1,2 uit het MIRT onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid. Dit houdt in dat op een reis van gemiddeld 30 minuten, er maximaal 6 minuten afwijking wordt geaccepteerd.
2. **Naar een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem.** De ambitie is een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem en een CO_2-neutraal regionaal openbaar vervoer vanaf 2050.
3. **Veilig en prettig van deur tot deur.** De ambities zijn dat het algemene gebruiksoordeel voor de van deur-tot-deur-reis voor alle vervoerswijzen minimaal op een 7,5 wordt gewaardeerd en er een reductie plaatsvindt van het aantal verkeerdoden en ernstige verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling (een daling in 2020 van 25% t.o.v. 2010).
4. **Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar.** De ambitie is dat het gebruikgebruik van het mobiliteitssysteem efficiënt is. Dit geldt voor zowel verbindingen als knooppunten. In grootstedelijk gebied wordt de voorkeur gegeven aan vervoer dat de meeste mobiliteitswaarde heeft in relatie tot de ruimte dat het inneemt. Daarnaast dient het mobiliteitssysteem goed ingepast te zijn in de omgeving. Dit geldt zowel voor de snelheid en de functionaliteit als voor de uitstraling en het materiaalgebruik.
5. **Nabijheid van dagelijkse activiteiten.** De ambitie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren.

In het beleidskader worden 5 gebiedstypen onderscheiden met elk hun eigen opgaven. Het plangebied behoort tot het gebiedstype "metropolitaan centrumstedelijk gebied". Kenmerk van dit gebiedstype is het gebrek aan ruimte en de zeer hoge mobiliteitsdruk. De opgave is het realiseren van een prettig woon- en vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven en het gastvrij ontvangen van bezoekers. Vanwege het gebrek aan ruimte wordt ingezet op het beter benutten van de aanwezige infrastructuur, een efficiënte logistiek en stadsbevoorrading en het stimuleren van het openbaar vervoer. Daarnaast is er aandacht voor de grote stromen reizigers. Naarmate de beschikbare ruimte minder groot is, zet de vervoersregio meer in op het openbaar vervoer en op vervoerwijzen die minimale hinder vormen voor de omgeving, zoals de fiets en de voetganger. Aanpassingen aan de verkeerscirculatie of dubbel ruimtegebruik zijn daarbij een optie.

Relevantie voor dit plan
Met de opgaven zoals deze zijn geformuleerd, is in het bestemmingsplan rekening gehouden. Door het optimaliseren van de doorstroming op de A10 en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het zoveel mogelijk inpassen van deze wegen in het stedelijk gebied en het plaatsen van geluidsschermen wordt een zo prettig mogelijk woon- en vestigingsklimaat gerealiseerd.

4.3.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) "Veilig van deur tot deur" beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals, waaronder de Vervoersregio Amsterdam, om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Om dat te bereiken, moet verkeersveiligheid structureel aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's: gezamenlijke agenda's met concrete maatregelen om de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken.

Het SPV 2030 beschrijft de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's binnen negen beleidsthema's:

1. **Veilige infrastructuur.** In 2030 is er een significante verbetering bereikt in de veilige inrichting van infrastructuur. Daarmee wordt de kans dat een ongeval plaatsvindt beperkt, evenals de ernst van een eventueel ongeval. Een belangrijke stap bij het consistent in beeld brengen van risicofactoren is de toetsing aan de relevante richtlijnen voor de weginrichting.
2. **Heterogeniteit in het verkeer.** In 2030 hebben alle wegbeherder een categoriseringsplan. Daarin staat hoe ze omgaan met de verschillende snelheden, massa's, rijrichtingen, omvang en mate van bescherming van hun wegen en fietspaden.
3. Technologische ontwikkelingen.
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers.
5. Onervaren verkeersdeelnemers.
6. Rijden onder invloed.
7. Snelheid in het verkeer.
8. Afleiding in het verkeer.
9. Verkeersovertreders.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan is niet in strijd met het strategisch plan verkeersveiligheid 2030.

4.4 Gemeentelijk beleid Amsterdam

4.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050, 'Een menselijke metropool'

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 “een menselijke metropool' door de raad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt daarmee de Structuurvisie Amsterdam 2040, met uitzondering van de onderwerpen hoofdgroenstructuur en hoogbouw.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 opgesteld worden vijf strategische keuzes gemaakt:

- meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio wil de gemeente de kernen meer stedelijke kwaliteit geven;
- groeien binnen de grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maakt de gemeente sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en wordt de ecologische voetafdruk van de stad beperkt;
- duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer

ruim baan.
- rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- samen stad maken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwt de gemeente aan de stad. Daarbij maakt de gemeente meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor haar inwoners.

Op de visiekaart is het plangebied weergegeven als 'Rijksweg met afrit'. In de directe omgeving is sprake van de aanduidingen 'metro met station', 'stationskwartier', 'kenniskwartier', 'hoogstedelijke buurt', 'hoogstedelijk centrum', 'gemengde gebieden' en 'park en landschapspark'.

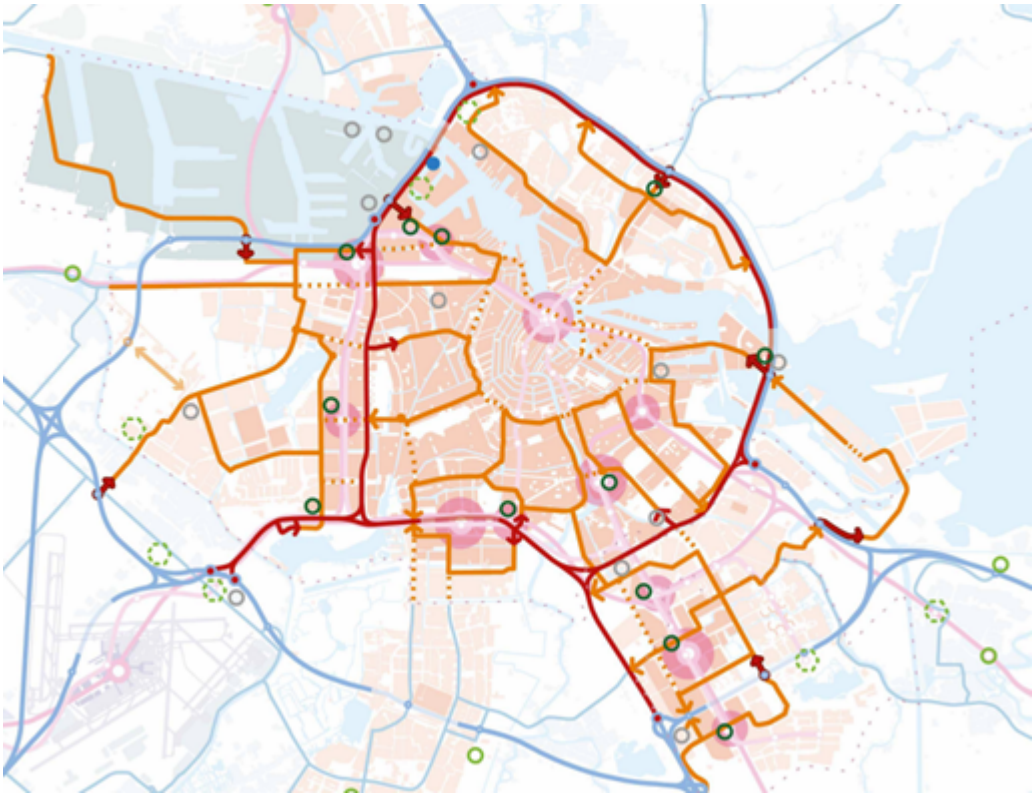


Uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050

Mobiliteit
Mobiliteit is een opgave op alle schaalniveaus, van internationale verbindingen tot aan de toegankelijkheid van de voordeur.

Aangezien ook de metropoolregio groeit, neemt de mobiliteit in de hele regio toe. Maar de onderlinge verschillen zijn groot. In de stedelijke en verdichtende delen van de regio, met name Amsterdam zelf, gaat het steeds vaker om voetgangers, fietsers, ov-reizigers en kleine vrachtbusjes. Andere delen van de regio blijven van de auto afhankelijk. Dat sluit niet vanzelfsprekend op elkaar aan. Omgaan met die verschillen door middel van overstappunten, hubs, regiolijnen, parkeermaatregelen en dergelijke is een belangrijk thema in het Amsterdamse en regionale mobiliteitsbeleid.

Op de kaart Netwerk auto en hubs is het plangebied weergegeven als 'verdeelring A10'. Dit is een onderdeel van het regionaal netwerk met een belangrijke functie voor stedelijk verkeer. Hier liggen inpassingsopgaven van snelweg en op- en afritten en wil de gemeente de barrièrewerking verminderen. Ter hoogte van S109 is een 'invalsroute bezoekers' aangegeven, die zorgt voor toegang vanaf de Rijksweg de stad in. Rondom station Zuid is de aanduiding 'stationskwartier' opgenomen. Dit is een plek waar veel voorzieningen, bedrijven en winkels zijn geconcentreerd. Ze zijn goed bereikbaar met openbaar vervoer vanuit de stad en de regio.



Uitsnede kaart netwerk auto en hubs

Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Om verkeer uit het centrum op de A10 aan de oost-, west- en zuidzijde van de stad meer ruimte te geven, gaat de gemeente de A5-A9 meer inzetten om Nieuw-West en Zuidoost te ontsluiten. De A10 zal wel een belangrijke rol blijven vervullen voor de bereikbaarheid van de haven. Door het beter benutten van de A5-A9 ontstaat ruimte voor een functieverandering van doorgaande autowegen in de naoorlogse stad. In combinatie met andere autoluw-maatregelen kan het ruimtebeslag van het autonetwerk in de stad worden verkleind. Autoverkeer door de stad wordt gereguleerd. Samen met een snelheidsverlaging op het stedelijk netwerk biedt dit ook mogelijkheden voor nieuwe vervoerswijzen in de stad, zoals lichte elektrische voertuigen voor bevoorrading (LEV's). In samenspraak met de regio en de regiogemeenten zal de gemeente onderzoeken op welke wijze deze stedelijke ambitie goed kan samenvallen met de regionale en landelijke ambities.

Maatregelen:

- reguleren autoverkeer in de stad (door intelligente toegang, betalen naar gebruik en/of circulatiemaatregelen/'knips');
- reguleren toegang tot het stedelijke netwerk van autowegen. Voor de inkomende stromen van forenzen en bezoekers minder gelegenheid om de hoogstedelijke gebieden en centra te bereiken met de auto;
- beperken van het aantal invalswegen in de stad en sturen op gebruik van invalswegen;
- snelheidsverlaging naar 30 km/uur op het overgrote deel van het hele stedelijke wegennet;
- 'afvangen' autoverkeer vanuit de regio met hubs;
- met landelijke en regionale partners in overleg over de ontsluitende functie van het

(snel-) wegennet in en rond Amsterdam;
- op termijn onderzoeken noodzaak mogelijke nieuwe aansluiting Nieuw-West op de A5.

Relevantie voor dit plan
Met het bestemmingsplan wordt de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de randstad in de toekomst verbeterd. Door het optimaliseren van de doorstroming op de A10 en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en het zoveel mogelijk inpassen van deze wegen in het stedelijk gebied wordt aangesloten op de uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

4.4.2 Visie Zuidas 2016

De gemeenteraad heeft op 5 oktober 2016 de Visie Zuidas 2016 vastgesteld. In de Visie Zuidas 2016 wordt beschreven hoe, waar en waarom er ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. De visie staat in het teken van het voortzetten en versterken van het succes van Zuidas in een periode met veel bouwactiviteiten. Het is onvermijdelijk dat bewoners en bezoekers last gaan ondervinden van bouw- en funderingswerkzaamheden, omleidingen en bouwverkeer, maar de overlast mag niet overheersen. Alle reden om juist nu extra aandacht te schenken aan hoe we de kwaliteit van het gebied hoog kunnen houden en waar mogelijk kunnen verbeteren. Door zorgvuldige gebiedsregie en goede communicatie wordt geborgd dat Zuidas ook tijdens de bouw leefbaar en bereikbaar blijft.

Zuidas is in korte tijd uitgegroeid tot een uniek deel van Amsterdam met internationale allure, maar wordt ook steeds meer een levendige stadswijk. Zuidas staat aan de vooravond van de grootste bouwoperatie uit de geschiedenis van het gebied, er komen duizenden nieuwe woningen en bewoners bij. Daarnaast reizen steeds meer mensen via station Amsterdam Zuid van en naar Amsterdam. Het wordt, kortom, op alle mogelijke manieren drukker in Zuidas met een mix van bewoners, studenten, werknemers, reizigers, congresbezoekers en toeristen. Het behouden en versterken van kwaliteit van wonen en werken in Zuidas, gecombineerd met de aanleg van Zuidasdok, is de belangrijkste uitdaging voor de komende periode.

De kracht van Zuidas wordt onder andere bepaald door de goede bereikbaarheid, zowel vanuit de stad als vanuit de regio, en dankzij de nabijheid van Schiphol. Daar bovenop maakt de aanwezigheid van gekwalificeerde werknemers en kennisinstellingen van Zuidas een gewilde locatie voor internationaal opererende topbedrijven. Het succes en de kracht van Zuidas als internationale toplocatie wordt met deze visie verder uitgebouwd en versterkt.

Het aantal vervoerbewegingen neemt de komende jaren flink toe. De ambitie om de bereikbaarheid van Zuidas te behouden en tegelijkertijd een aantrekkelijk verblijfsgebied te vormen, dwingt tot het maken van expliciete keuzes.

Centraal in het hart van Zuidas ligt een grote bundel infrastructuur met station Amsterdam Zuid, de A10 Zuid en de trein- en metrosporen. De veranderingen in deze zone spelen een doorslaggevende rol in de ontwikkeling van Zuidas. Met het project Zuidasdok wil de gemeente de bereikbaarheid van Zuidas en het noordelijk deel van de Randstad voor de toekomst garanderen. Het project omvat de uitbreiding van station Amsterdam Zuid, zodat het de groei van reizigers aankan (dit is geregeld in bestemmingsplan Zuidasdok 2016). Daarnaast zorgt het project voor een capaciteitsvergroting van de A10 Zuid, inclusief een

verbetering van de aansluiting van lokaal verkeer. Een belangrijke ingreep is het aanpassen van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Daardoor worden het doorgaande verkeer en het lokale verkeer gesplitst. Ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas gaat de snelweg ondergronds (dit is reeds geregeld in bestemmingsplan Zuidasdok 2016).

Relevantie voor dit plan
Dit plan sluit aan bij de ambitie zoals hiervoor verwoord conform de Visie Zuidas 2016. Door het mogelijk maken van de verbreding van de A10, de aanpassingen aan de knooppunten en het toevoegen van de extra geluidschermen die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren. Dit bestemmingsplan schept de voorwaarden voor de realisatie van de ambities uit de Visie Zuidas 2016.

4.4.3 Mobiliteitsaanpak 2030

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen. Om deze groei te faciliteren werd en wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, zowel in wegen, spoorwegen als in lokaal hoogwaardig OV.

In de Mobiliteitsaanpak 2030 (juni 2013) wordt geschetst hoe de gemeente ook in de toekomst Amsterdam bereikbaar wil houden en meer aandacht wil geven aan het verbeteren van de openbare ruimte. Er wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak voor het centrumgebied, rond de ring en daarbuiten.
Bij de Mobiliteitsaanpak is een breed pakket aan maatregelen opgesteld, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Een van de speerpunten is een betere doorstroming op belangrijke routes. Het gaat dan onder meer om vlotte autoroutes de stad in en uit en dat daarbij elk vervoersmiddel de ruimte krijgt op geschikte routes.

Voor de MobiliteitsAanpak is een indeling gemaakt in vijf typen straten (bewonersstraten, bezoekersstraten, stadsstraten, stroomstraten en verkeersaders) die variëren in de mate waarin de nadruk ligt op verkeer of juist verblijven. Hiermee wil Amsterdam scherper kiezen welke vervoerswijze waar prioriteit krijgt. Voor de MobiliteitsAanpak zijn alleen de wegen van belang die samen een aansluitend netwerk vormen en een stadsdeeloverstijgend belang hebben. Het gaat dan om stadsstraten, stroomstraten en verkeersaders. Het plangebied is te beschouwen als een verkeersader. Verkeersaders zijn wegen zonder direct aanliggende functies en veel doorgaand verkeer.
Dit hoofdnet bestaat uit vastgestelde routes in de stad, alle bedoeld om de stad bereikbaar te houden en om de bereikbaarheid tussen stadsdelen te garanderen. Hoofdnetten hebben voldoende ruimte nodig om het verkeer af te wikkelen en worden volgens vastgestelde kwaliteitseisen ingericht. Door het optimaal benutten van de bestaande verkeersinfrastructuur door het verkeer te sturen en geleiden, wordt de doorstroming bevorderd en wordt de bereikbaarheid voor de weggebruiker beter gewaarborgd.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan is niet in strijd met de Mobiliteitsaanpak.

4.4.4 Mobiliteitsplan Zuidflank

De gemeente Amsterdam wil de zuidkant van Amsterdam en de Zuidas leefbaar en bereikbaar houden. Om dat te bereiken moet er wel wat gebeuren. De gemeente verwacht namelijk meer drukte en meer verkeer in dit gebied als gevolg van de groei van Zuidas, Station Zuid en de regio. Als de gemeente niets zou doen, loopt het in de toekomst vast. Het Mobiliteitsplan Zuidflank beschrijft welke strategie en maatregelen nodig zijn om dit gebied tot 2040 bereikbaar en leefbaar te maken en te houden.

Het Mobiliteitsplan Zuidflank (juli 2023) beschrijft de strategie en de maatregelen waarmee het gebied goed kan blijven functioneren. De zuidflank ligt tussen de Schinkel/Nieuwe Meer en de Amstel en tussen de Stadionweg en de Van Nijenrodeweg. De mobiliteitsnetwerken van het Rijk zijn geen onderdeel van de scope. De projecten Zuidasdok en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vallen niet onder het mobiliteitsprogramma, maar zijn wel uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan. Verder zijn het wegontwerp en ontwerp van de buitenruimte op buurt-en straatniveau geen onderdeel van het programma.

Het zwaartepunt van het vervoer moet verschuiven van autoverkeer naar openbaar vervoer, fietsen en lopen. Daarvoor is het Zuidasdok in elk geval noodzakelijk. Net als het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en het autoluw maken van de Zuidflank. Het betreft deels infrastructurele maatregelen om openbaar vervoer, fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. Daarnaast zijn de maatregelen ook gericht op het anders omgaan met mobiliteit. Auto's moeten in principe in het gebied kunnen blijven komen, maar wel in kleinere aantallen. En door reisbewegingen beter te spreiden over de dag, de gemeente het gebruik van auto en openbaar vervoer in de spitsuren verminderen.

De functie van station Amsterdam Zuid en omliggende Rijksinfrastructuur wordt de komende jaren sterk opgewaardeerd tot landelijk en internationaal OV-knooppunt van (de regio) Amsterdam. Binnen de context van een economisch en demografisch sterk groeiende stad en regio leidt dit mogelijk tot een zeer goede OV-bereikbaarheid en een forse groei van treinreizigers. Daarom is het belangrijk om, naast het opwaarderen van station Zuid en de Rijksinfrastructuur, ook te investeren in regionale bereikbaarheid. De gemeente stelt daarom maatregelen voor ter verbetering van de bus- en traminfrastructuur en voor het realiseren van directe en prettige fiets-en looproutes. Voor de overstappers op station Zuid (ook tussen modaliteiten) wordt ook naar alternatieve gekeken waarmee zij buiten het stationsgebied om kunnen reizen. Bijvoorbeeld door OV verbindingen via Metrostation Rai en Metrostation Amstelveenseweg.

Om bovengenoemde doelen te kunnen bereiken zijn op hoofdlijnen vier oplossingsrichtingen gevonden:

- Herinrichten van de openbare ruimte om meer ruimte voor verblijven te realiseren en alternatieven voor de auto te verbeteren
- Doelgroepenbenadering: niet-fysieke gedragsmaatregelen waarin de gemeente samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen werknemers en studenten stimuleert om buiten de spits te reizen en dat met de fiets, te voet of met het OV te doen
- Sturen op parkeerruimte voor auto's
- Aandacht voor de gevolgen van het type programma op mobiliteit en leefbaarheid.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan, dat betrekking heeft op de Rijksinfrastructuur, is niet in strijd met het Mobiliteitsplan Zuidflank.

4.4.5 Agenda Amsterdam Autoluw

De Agenda (januari 2020) is erop gericht om inwoners en bezoekers van de stad steeds vaker te laten kiezen voor een alternatief en om de beperkte openbare ruimte optimaal te gebruiken. De ambities zijn meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Het perspectief op een leefbare en toegankelijke stad in 2040 gaat uit van een wensbeeld waarbij de de A10 in 2040 als een stedelijke verdeelring fungeert. In dit kader wil de gemeente Amsterdam onderzoeken of de A10 (een deel van) de functie van de stedelijke hoofdroutes over kan nemen.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan is niet in strijd met de Mobiliteitsaanpak.

4.4.6 Beleidskader Hoofdnetten

In het Beleidskader Hoofdnetten (januari 2018) beschrijft de gemeente Amsterdam het beleid en de kwaliteitseisen die gesteld worden aan de hoofdnetten in de stad: Hoofdnet Auto, Hoofdnet Openbaar Vervoer en Hoofdnet Fiets.
Voor het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de kwaliteitseisen voor het Hoofdnet Auto van belang. Deze kwaliteitseisen, met daarbij de concrete uitwerking zijn hierna verwoord:

- Snel: De gemiddelde snelheid op het hoofdnet is 15 km/u in de vooroorlogse stad (gewenst is 20 km/u) en 30 km/u in de naoorlogse stad (gewenst is 40 km/u).
- Betrouwbaar: De I/C-verhouding (verhouding tussen intensiteit van het verkeer en capaciteit van de weg) is lager dan 0,9 (gewenst is 0,7).
- Oversteekbaarheid: De maximaal gemiddelde wachttijd voor langzaam verkeer is 45 seconden.

Relevantie voor dit plan
De hiervoor aangehaalde kwaliteitseisen zijn meegenomen en meegewogen in de onderzoeken die aan het Tracébesluit ten grondslag hebben gelegen.

4.4.7 Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Gemeente Amsterdam

Deze visie (juni 2012) draagt bij aan versnelling van de besluitvorming. Door vast te leggen welke risico's er gelden en onder welke voorwaarden besluiten kunnen worden genomen, hoeft het wiel niet voor elk project opnieuw te worden uitgevonden.

Relevantie voor dit plan
Het betreffende beleid is en wordt meegenomen bij besluitvorming in dit project.

4.4.8 Centraal stedelijke bomenverordening gemeente Amsterdam

De bomenverordening (oktober 2016) bevat regels en criteria die de gemeente in acht moet nemen bij beoordeling van aanvragen om een kapvergunning en bij de afgifte ervan. Met dit besluit wordt de bebouwde komgrens in de zin van de Boswet gelijk getrokken met de gemeentegrens van Amsterdam (met uitzondering van het noordelijk deel van het Amsterdamse Bos gelegen op Amsterdams grondgebied), met als doel te komen tot één gelijkluidend toetsingskader voor alle gebieden in Amsterdam. Binnen deze begrenzing is de Bomenverordening van kracht.

Relevantie voor dit plan
Het betreffende beleid zal worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunning.

4.4.9 Gemeentelijk erfgoedbeleid

Het beleid van de gemeente Amsterdam is gebaseerd op het uitgangspunt dat archeologie een belangrijk onderdeel is van het Amsterdamse erfgoed en dat het erfgoed essentieel is voor de Amsterdamse samenleving, maar ook voor de economische groei en kwaliteit van de leefomgeving. Voor archeologie geldt dat bestemmingsplannen leidend zijn voor de omgang met het erfgoed.

Relevantie voor dit plan
Het plangebied heeft geen archeologische verwachting op archeologische waarden vanwege (grootschalige) aantasting van eventuele waarden binnen het plangebied.

4.4.10 Projectnota Schinkelkwartier

Op 14 december 2021 heeft het college van B&W de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. In de projectnota zijn de ambities, opgaven en uitgangspunten van het gemeentebestuur geformuleerd om Schinkelkwartier te transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. In het gebied is ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m^2 werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m^2 in de huidige situatie) en 450.000 m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Schinkelkwartier bestaat uit zes deelgebieden, waaronder Schinkelhaven. In de projectnota is een stedenbouwkundig kader opgenomen dat richtinggevend is voor de uitwerking in stedenbouwkundige plannen per deelgebied in de volgende fase (investeringsnota) en bouwenveloppen voor initiatieven in Schinkelkwartier.

Relevantie voor dit plan
Ten behoeve van de transformatie van Schinkelkwartier worden enkele extra geluidschermen opgericht.

4.5 Gemeentelijk beleid Ouder-Amstel

4.5.1 Visie 2030 Ouder-Amstel

In mei 2009 heeft de gemeenteraad de Visie 2020 vastgesteld. In deze visie is de ambitie van Ouder-Amstel voor 2020 vastgesteld. Deze luidt als volgt: 'Ouder-Amstel ontwikkelt zich op haar sterke punten en kwaliteiten tot een aantrekkelijke woon- en werkgemeente bestaande uit een buurtschap en drie zelfstandige vitale kernen met bij haar schaal passende voorzieningen en recreatieve en culturele functies voor inwoners en regionale medebewoners'.

In april 2020 is de Visie 2030 Ouder-Amstel vastgesteld. Met deze visie en de daarbij behorende ambities wil de gemeente doorgaan op de met de Visie 2020 ingeslagen weg. In de visie wordt geconstateerd dat de samenleving steeds sneller verandert en het belangrijk is dat de gemeente hier flexibel op in kan spelen. Het centrale thema in de Visie 2030 is 'verbinding'. De verbinding tussen de inwoners, de verbinding met het gemeentebestuur, maar ook met de regio worden als essentieel beschouwd.

De centrale ambitie van de gemeente is dat zij de sociale en fysieke verbinding tussen de inwoners en tussen de leefgebieden van de gemeente willen stimuleren, de verbinding met de regio goed vast willen houden en daar waar dit toegevoegde waarde heeft te intensiveren.

Ambitie Afstanden (mobiliteit)
In 2030 is voor de gemeente Ouder-Amstel het belang van een goede fysieke verbinding met de regio nog steeds aanwezig. Goede openbaar vervoervoorzieningen zijn hiervoor essentieel. De gemeente zet zich in voor goede openbaarvervoerverbindingen met de regio. Het openbaar vervoer is up-todate en past bij de tijd.

Naast goede verbinding met de regio is ook een goede verbinding tussen de verschillende leefgebieden belangrijk voor een goede doorstroming van het verkeer maar ook voor de ontmoetingen tussen de inwoners. Elektrisch verkeer wordt, vanuit het oogpunt van duurzaamheid, gestimuleerd.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan is niet strijdig met de gemeentelijke ambities die in de Visie 2030 geformuleerd zijn.

4.5.2 Structuurvisie De Nieuwe Kern

Tussen station Duivendrecht, de Johan Cruijff Arena, de A2 en het Amstel Business Park verrijst de komende jaren een bijzondere nieuwe stadswijk. In het gebied dat nu nog bekend staat als Nieuwe Kern komt ruimte voor 5.000 woningen rondom een groot stadspark, 250.000 m² voor bedrijven, horeca, kantoren en uitbreiding van sportcomplex De Toekomst van Ajax.

De gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft donderdag 25 november 2021 de structuurvisie voor De Nieuwe Kern vastgesteld. De structuurvisie geeft de ruimtelijke- en beleidsmatige kaders aan, zodat er goede samenhang en afstemming is bij het ontwikkelen van de

verschillende deelgebieden en projecten binnen De Nieuwe Kern. Daarnaast worden in de structuurvisie ook de hoofdkeuzes en onderbouwing van het programma beschreven. De structuurvisie vormt daarmee het kader voor de stedenbouwkundige (deel)plannen, bestemmingsplannen en procedures die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkeling.

De nieuwe wijk onderscheidt zich door een balans tussen uiteenlopende functies. De Nieuwe Kern wordt een levendige stadswijk waar mensen niet alleen graag wonen en werken, maar die ook uitnodigt om te sporten, te recreëren en te ontmoeten.

Gelegen in de zogenaamde Amstelcorridor bestaat het gebied uit verschillende delen die gezamenlijk één Nieuwe Kern gaan vormen. Door vanuit de robuuste structuur invulling te geven aan de belangrijkste kernwaarden: groen, bereikbaar, verbonden & multifunctioneel.

Deelgebied Groene Oase
De Nieuwe Kern is ingedeeld in 5 deelgebieden en de doorgaande Holterbergweg, De 5 deelgebieden zijn:

1. Gemengd leefgebied
2. Station Duivendrecht en omgeving
3. Sportpark De Toekomst
4. Gemengd schakelgebied
5. Groene Oase

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan het deelgebied "Groene Oase". Groen en verbindingen zijn de belangrijkste kernwaarden voor De Nieuwe Kern. Naast een nieuw te realiseren centraal park kent het bestaande gebied groene kwaliteiten voor de toekomstige bewoners. De volkstuinen krijgen een meer publiek karakter en spelen, door de toevoeging van verschillende functies langs een openbare route, een belangrijke rol in de sociale cohesie binnen de wijk. Nieuwe verbindingen en routes maken deze een logisch onderdeel van De Nieuwe Kern voor bewoners om te recreëren, van de natuur te genieten of te tuinieren. Daarnaast is het de ambitie om De Nieuwe Kern te verbinden met de Amstelscheg. Dit kan visueel door rekening te houden met groene zichtlijnen en fysieke verbindingen. Ook is het de ambitie een nieuwe loop- en fietsbrug te realiseren over de A2.

Bereikbaarheid en mobiliteit
De Nieuwe Kern vormt een schakelpunt met uitstekende verbindingen op alle niveaus. Van langzaam verkeer tot openbaar vervoer, autobereikbaarheid en evenementenverkeer. De uitdagingen die deze verkeerstromen met zich meebrengen, worden integraal en smart uitgewerkt. De Holterbergweg is de hoofdroute voor alle vormen van verkeer. Deze is aangesloten op het hoofdwegennet en de rijkswegen.

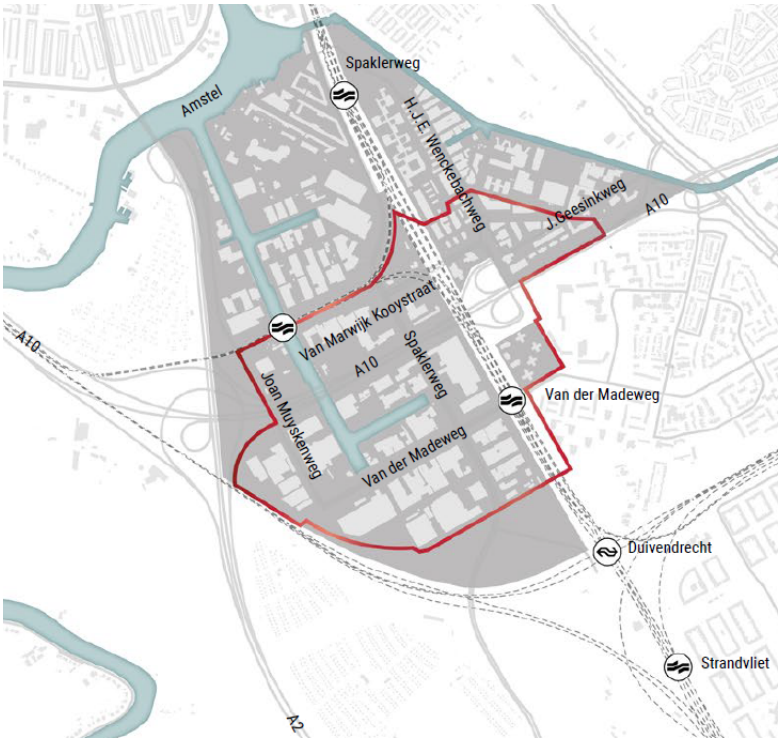
De autobereikbaarheid van DNK is momenteel goed, ook tijdens de spits. Hoewel het noodzakelijke autoverkeer goed gefaciliteerd wordt, is het gewenst te zorgen voor aantrekkelijke alternatieven, zowel voor (grote groepen) bezoekers als voor bewoners. Op bepaalde momenten wordt piekbelasting voorzien, bijvoorbeeld tijdens zogenaamde ‘triples’ als de ArenA, Ziggo Dome en AFAS Live tegelijkertijd evenementen hebben. Ook dan is een goede bereikbaarheid van alle functies een belangrijke ambitie, in combinatie met ontrafeling van de diverse verkeersstromen. De ontwikkeling en positionering van de Smart Mobility Hub naast de Johan Cruijff Arena draagt hieraan bij.

Relevantie voor dit plan

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de ambities die in de structuurvisie De Nieuwe Kern zijn geformuleerd en de aspecten bereikbaarheid en mobiliteit.

4.5.3 Ruimtelijk Economische Visie Werkstad Overamstel

Er is sprake van een groot aantal ontwikkelingen in en om Amstel Business Park. Het Amstelkwartier ontwikkelt zich tot een nieuwe woonwijk aan de Amstel, in het noordelijk deel is de creatieve industrie aan een opmars bezig. Ook in Amstel Business Park-zuid spelen de nodige ontwikkelingen. Deze ruimtelijk economische visie (vastgesteld in 2017) analyseert de positie van Amstel Business Park-zuid, beschrijft toekomstscenario's en schetst mogelijke richtingen waarlangs Amstel Business Park-zuid kan doorontwikkelen van een bedrijventerrein naar een 'werkstad'. De ambitie is om het bedrijventerrein deel van de stad te maken: de Werkstad Overamstel.



Bedrijventerrein Amstel Businesspark (grijs), Amstel Business Park-zuid (rood)

Amstel Business Park-zuid is gunstig gelegen ten opzichte van Amsterdam en is goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Bedrijven op ABP-Zuid hebben mede daarom voor vestiging hier gekozen en hebben een nauwe economische relatie met Amsterdam. De Spaklerweg zorgt voor de ontsluiting van het centrum van Amsterdam, maar ook naar Amsterdam Zuidoost.

Om Amstel Business Park-zuid een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden, wordt een aantal aanpassingen voorgesteld. De hoofdstraten en het water hebben de potentie uit te groeien tot de stedelijke dragers: de entrees, de hoofdstructuur en de kwaliteitselementen van de werkstad. Het netwerk moet herkenbaarder worden gemaakt en worden uitgebreid om transformatie en verdichting de komende decennia te kunnen accommoderen. Daarnaast wordt het Amstel Business Park-zuid beter aangesloten op de

snelweg door de aanleg van een nieuwe afslag van de A2 die wordt verbonden met de Van der Madeweg. Ten noorden van de A10 spelen veel initiatieven en zijn er kansen voor nieuwe vormen van wonen en werken.

In 2019 zijn op basis van deze visie richtlijnen opgesteld voor de beoogde ontwikkeling van Werkstad Overamstel. Deze richtlijnen geven handvatten voor de transformatie van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan staat de beoogde transformatie van Werkstad Overamstel niet in de weg.

4.5.4 Bomenverordening Ouder-Amstel 2014

De bomenverordening bevat regels en criteria die de gemeente in acht moet nemen bij beoordeling van aanvragen om een kapvergunning en bij de afgifte ervan. Met dit besluit wordt de bebouwde komgrens in de zin van de (voormalige) Boswet (nu: Wet natuurbeheer) gelijk getrokken met de gemeentegrens van Ouder-Amstel, met als doel te komen tot één gelijkluidend toetsingskader voor de gehele gemeente en de Boswet nergens in de plaats treedt van de Bomenverordening.

Relevantie voor dit plan
Het betreffende beleid zal worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunning.

4.5.5 Geluidsbeleid Ouder-Amstel

Op 27 januari 2022 is het geluidbeleid Ouder-Amstel door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente Ouder-Amstel heeft zich als doel gesteld om een goede en gezonde woon- en leefomgeving te creëren, zowel in de woningen als buiten in de openbare ruimte. Tegelijkertijd ambieert de gemeente in de stedelijke groeiregio's te voorzien in een dynamische, levendige omgeving waar ondernemen, recreëren, verblijven en wonen hand in hand gaan. Aangezien er grote ontwikkelingen op de planning staan binnen Ouder-Amstel, is geluidbeleid opgesteld. Belangrijk uitgangspunt bij dit beleid is dat niet alleen het realiseren van een prettig woonklimaat, maar ook een aangenaam verblijfsklimaat op straat en volop rustige, groene gebieden op loop- en fietsafstand belangrijk zijn. Dit houdt in dat bij de doelmatigheidstoets van maatregelen ook het geluid op straatniveau wordt meegenomen in de afweging. Daarnaast wordt als randvoorwaarde bij het vaststellen van een hogere waarde gesteld dat naast aanvullende eisen aan de woning - tevens randvoorwaarden aan de kwaliteit van het gebied worden gesteld: bewandelbaar of befietsbaar groen in de nabijheid als compensatie voor de geluidbelaste woonomgeving.

Relevantie voor dit plan
Het bestemmingsplan regelt uitsluitend het vastleggen van het Tracébesluit Zuidasdok en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. In het Tracébesluit zijn geen geluidschermen voorzien in de gemeente Ouder-Amstel. Het plan is daarmee niet strijdig met het geluidsbeleid.

Hoofdstuk 5 MER Zuidasdok

5.1 Algemeen

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van Zuidasdok is een milieueffectrapportage uitgevoerd. De m.e.r.-procedure heeft tot doel om het milieu volwaardig mee te nemen bij de afweging en besluitvorming over projecten die grote gevolgen kunnen hebben voor de (leef)omgeving. Een m.e.r.-procedure is geen doel op zich, maar is altijd gekoppeld aan het vaststellen van een plan of het nemen van een concreet besluit.

De directe aanleiding voor de m.e.r.-procedure Zuidasdok is de wijziging van de A10 Zuid en de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Deze wijziging van hoofdinfrastructuur is m.e.r.-beoordelingsplichtig op basis van activiteit D1.1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Voor de voorgenomen ontwikkeling is in 2012 het planMER Zuidasdok opgesteld, gekoppeld aan de Structuurvisie ZuidasDok. In het planMER ZuidasDok zijn drie alternatieven en een voorkeursalternatief onderzocht. In de voorkeursbeslissing die in juli 2012 is genomen, is het voorkeursalternatief (de voorgenomen activiteit) vervolgens vastgelegd. De keuze voor dit voorkeursalternatief is nader onderbouwd in de Structuurvisie Zuidasdok en het bijbehorend planMER ZuidasDok.

Uit het planMER ZuidasDok uit 2012 bleek dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten gevolge van deze ingrepen niet op voorhand zijn uit te sluiten. Daarom is in 2014 een projectMER opgesteld, gekoppeld aan het tracébesluit Zuidasdok dat door de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 8 sub b onder 2 van de Tracéwet wordt vastgesteld. Het verbreden van de A10 Zuid en het aanpassen van de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer zijn opgenomen in voorliggend bestemmingsplan dat door de Gemeenteraad van Amsterdam wordt vastgesteld.

Omwille van een samenhangende beoordeling van de verschillende projectonderdelen, zijn de milieueffecten voor de gehele projectscope in het kader van het ProjectMER Zuidasdok onderzocht. Het ProjectMER Zuidasdok heeft de benodigde milieuinformatie opgeleverd voor zowel het tracébesluit Zuidasdok als voor de toelichting van voorliggend bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2023. Het project-MER is als Bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de doorlopen procedure. In de daar op volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.3 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidasdok.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Tracéwetprocedure Zuidasdok 2016 (voor de aanpassingen A10); de Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag voor het (Ontwerp)tracébesluit Zuidasdok en het projectMER Zuidasdok. Een deel van het tracébesluit is opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.2 Inhoud projectMER: bevindingen voor Zuidasdok als geheel

In deze paragraaf is een samenvatting opgenomen van de bevindingen welke in het project-MER zijn gedaan. Het gaat om een beoordeling van het project Zuidasdok als geheel. Het projectMER is een motivering voor de milieukundige aspecten van het initiatief en heeft hiermee het karakter van een ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Navolgende afbeelding laat het plangebied van het projectMER zien.



In een milieueffectrapportage worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven en varianten onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het projectMER. Voor zowel de A10, de openbaarvervoerterminal, de keersporen in Diemen als de uitvoering/fasering van het project zijn verschillende varianten onderzocht in het project-MER. In hoofdstuk 4 van het projectMER wordt uitgebreider ingegaan op de verschillende varianten.

De referentiesituatie en de varianten zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van een vijfpuntsschaal: groot positief effect (++), positief effect (+), Neutraal (0), negatief effect (-) en groot negatief effect (--).
Om tot een beoordeling te komen, is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. De effectbeoordeling is zoveel mogelijk gebaseerd op kwantitatieve informatie. Waar dit niet mogelijk was, is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen. Een compleet overzicht van de effectvergelijking is opgenomen in het projectMER in Bijlage 5 bij deze toelichting.

In het beoordelingskader in het projectMER worden de volgende vier onderdelen onderscheiden:

- Doelbereik verkeer: essentieel voor een internationale toplocatie is een goed functionerend verkeer- en vervoersnetwerk. Op basis van een verkeersonderzoek is

bepaald in hoeverre Zuidasdok hieraan bijdraagt.
- Doelbereik ruimtelijke kwaliteit: de ambitie voor de Zuidas is een internationale toplocatie met een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt. In het onderzoek is de bijdrage van ZuidasDok aan de deze ambitie (de ruimtelijke kwaliteit) onderzocht en beoordeeld.
- Effecten na realisatie: de eerste twee onderdelen gaan in op doelbereik, echter daarnaast kan Zuidasdok ook leiden tot onbedoelde (positieve of negatieve) milieueffecten. Dit onderdeel gaat in op die milieueffecten in de 'permanente' situatie na de realisatie. Hierbij komen alle milieuaspecten naar voren aan de hand van de thema's verkeersveiligheid, leefomgeving, klimaat, bodem en water en omgeving.
- Effecten tijdens realisatie: de realisatie van Zuidasdok betekent dat er 10 jaar lang wordt gewerkt in het Zuidas gebied aan de aanwezige infrastructuur en voorzieningen. In deze realisatiefase moet het gebied blijven functioneren. Het doel hierbij is 'een complete stad in elke fase'. Het onderzoek gaat in op de vraag in hoeverre de kwaliteit tijdens de realisatiefase behouden blijft.

Navolgend is aan de hand van dit beoordelingskader ingegaan op de effecten. Voor de milieuaspecten waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie is een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieuaspecten en criteria is er geen verschil tussen de varianten en de referentiesituatie en/ of tussen de varianten onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het projectMER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het initiatief bepaalde maatregelen zullen moeten worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid.

Daarnaast zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het betreft maatregelen die betrokken kunnen worden bij de concrete plan- en besluitvorming per deelproject binnen de Flanken, en die veelal ook reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening per plan aan bod dienen te komen. Daarbij kan per plan en besluit worden afgewogen welke maatregelen in het bestemmingsplan kunnen en moeten worden geborgd, en welke bij de planuitwerking aan bod dienen te komen.

Doelbereik verkeer
Voor het wegverkeer is per saldo op vrijwel alle beoordeelde aspecten (reistijden, I/C-verhoudingen A10, voertuigverliesuren, betrouwbaarheid en robuustheid) een positieve score te zien ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het stedelijk wegennet is het effect qua I/C-waarden neutraal. Voor betrouwbaarheid van de reistijd scoort de variant A10 Noordbaan De Nieuwe Meer (A10 DNM-N) negatief. Door de realisatie van dubbele rijstroken op de parallelrijbanen ter hoogte van de aansluiting S109 (variant PRB S 109) is voor het aspect robuustheid een grote verbetering te zien.

Doelbereik ruimtelijke kwaliteit
Voor de bijdrage van het project Zuidasdok in termen van ruimtelijke kwaliteit wordt geconcludeerd dat zowel de ondertunneling van de A10 als de aanleg van de openbaarvervoerterminal een positief effect hebben. Door ondertunneling van de A10 wordt de milieubelasting van de weg in het centrale deel van de Zuidas weggenomen. De diverse

A10-varianten zijn daarin niet onderscheidend. De ondertunneling biedt meer mogelijkheden voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu met inbegrip van woningbouw. Ook de beleving van de openbare ruimte verbetert sterk.

De mate van doelbereik wordt dan in belangrijke mate bepaald door (de varianten van) het openbaarvervoerterminal. Het aanpassen van de openbaarvervoerterminal levert een positieve tot groot positieve bijdrage aan de bereikbaarheid voor de metro, trein, tram en bus en allure van de Zuidas, vooral door een goede inpassing in het gebied en verbeteren van de structuur en positionering van de verschillende OV-functionaliteiten (positie van haltes, structuur en overzichtelijkheid, verblijfscomfort).

Effecten na realisatie
In deze paragraaf komen per thema de effecten van het voorgenomen initiatief na realisatie aan de orde.

Verkeersveiligheid
De aanleg van het Zuidasdok (A10-zuid) verbetert de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Op het stedelijk wegennet zijn er geen significante wijzigingen. De varianten zijn hierin niet onderscheidend. Wel wordt geconstateerd dat de verkeersveiligheid in de omgeving van het openbaarvervoerterminal (kwalitatieve analyse) negatiever is ten opzichte van de referentiesituatie vanwege het aantal voetgangers en fietsers rondom de openbaarvervoerterminal en oversteekbewegingen van de trambaan.

Geluid
Uit de vergelijking tussen de referentiesituatie en plansituatie kan worden opgemaakt dat er zonder maatregelen in de toekomst een forse toename optreedt van het aantal geluidbelaste woningen. Dit heeft ook zijn weerslag op het aantal geluidgehinderden, ernstig geluidgehinderden en slaapverstoorden. Na realisatie van de ondertunneling van de A10 en met inbegrip van het maatregelenpakket uit het Ontwerp-tracébesluit Zuidasdok is er sprake van een aanzienlijke verbetering van de akoestische situatie in het plangebied. Het geluidbelast oppervlak neemt af, en ook is er sprake van aanzienlijk minder gehinderden en slaapgestoorden.

Luchtkwaliteit
Als gevolg van Zuidasdok treden in het studiegebied lokaal verbeteringen en verslechteringen op van de luchtkwaliteit. Verbetering treedt op ter hoogte van de tunnel van de A10. Ter plaatse van de tunnelmonden vindt een verslechtering plaats, waardoor mogelijk meer woningen en/of gevoelige bestemmingen worden blootgesteld aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.
Over het geheel genomen blijkt echter dat de invloed van het project op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar is.

Aanvullend geldt dat het project A10 Amsterdam-Zuidas is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De wijziging van de A10 is als project nr. 1001 (A10 Amsterdam-Zuidas (hoofdweggedeelte) (MIRT)) in het NSL opgenomen. De openbaarvervoerterminal is opgenomen onder NSL-project 724 (Zuidas; Flanken en Dok, en de bijbehorende ontwikkeling van de Openbaar Vervoer Terminal met aansluitend lokaal openbaar vervoer (bus en tram)).

Het bestemmingsplan ' Zuidas-Zuidasdok 2023' heeft - voor wat betreft toetsing aan de

luchtkwaliteitseisen - alleen betrekking op de A10 als onderdeel van het NSL-project 1001.

Bodem
De bodem in het projectgebied Zuidasdok is voornamelijk niet tot licht verontreinigd. De ingrepen die volgen uit het project maken dat plaatselijk de bodemkwaliteit verbetert. De verschillende varianten binnen het project Zuidasdok zijn hierin niet onderscheidend.

Water
Voor het thema water geldt dat de realisatie van het Zuidasdok leidt tot negatieve effecten ten aanzien van grondwater, hemelwater/afwatering en oppervlaktewater. Deze effecten worden vooral veroorzaakt door realisatie van de ondergrondse A10, en in mindere mate de realisatie van de openbaarvervoerterminal. Effecten worden door het treffen van maatregelen gemitigeerd.

Natuur
Door het treffen van mitigerende maatregelen zijn de effecten in het kader van de Flora- en faunawet (deze is inmiddels opgevolgd door de Wet natuurbescherming) verwaarloosbaar.

Effecten tijdens realisatie
Verkeer- en vervoernetwerken
Het hoofdwegennet en het stedelijk wegennet zullen tijdens de bouw beschikbaar blijven. Gedurende de uitvoering kunnen alle aanwezige langzaamverkeer-, snelverkeer-, openbaarvervoer--, vaar- en taxi-verbindingen en bijbehorende voorzieningen als keerlussen/openbaarvervoer-haltes/stations binnen de projectgrenzen in stand worden gehouden en kunnen het verkeersaanbod verwerken. Er zal slechts sprake zijn van enige hinder voor de verschillende verkeersnetwerken, bijvoorbeeld door kortstondige afsluitingen of omleidingen. Wel zal sprake zijn van tijdelijke of langer durende verleggingen van de betreffende infrastructuur. Bovendien geldt tijdens de bouwfase een snelheidsbeperking voor de A10 van 100 km/h naar 90 km/h. Tijdens spitsperioden levert de snelheidsreductie nauwelijks een negatief effect op ten opzichte van de autonome situatie vanwege de nu al beperkte doorstroming tijdens spitstijden. Er kan sprake zijn van verkeershinder door het bouwverkeer, met name door de afvoer van grond die vrijkomt door de ondertunneling van de A10.

Directe overlast, hinder en andere milieueffecten als gevolg van de bouw
Ook voor de verschillende milieuthema's is onderzocht welke effecten zich kunnen voordoen door de bouw van het Zuidasdok. Het beeld is wisselend: een aantal thema's laat geen effecten zien (verkeersveiligheid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, archeologie, waterkering), maar er is ook een aantal thema's waar negatieve effecten te verwachten zijn en mitigerende maatregelen wenselijk zijn.

Aspecten waar grote negatieve effecten kunnen optreden zijn sociale veiligheid, duurzaamheid en klimaat en water. Voor sociale veiligheid geldt dat gedurende de bouwfase de zichtbaarheid en attractiviteit van het gebied zonder maatregelen sterk zullen afnemen. Dit geldt in mindere mate ook voor de toegankelijkheid en eenduidigheid van het plangebied tijdens de realisatie.

De negatieve effecten voor het aspect duurzaamheid en klimaat worden veroorzaakt door het gegeven dat de bouw van het Zuidasdok ten opzichte van de referentiesituatie gepaard gaat met een (soms forse) toename van energie- en grondstoffengebruik, en een toename van zowel het grondstoffengebruik en de productie van afvalstoffen. De realisatievarianten zijn overwegend niet onderscheidend.

Om de effecten tijdens de realisatie zoveel mogelijk te beperken zal een aantal maatregelen als eis worden opgenomen in de vraagspecificatie voor de aanbesteding van de realisatie. De inschrijvende partijen dienen aan die eisen te voldoen. Daarnaast is in de realisatiefase sprake van een reeks van (omgevings-) vergunningen en andersoortige wettelijke toestemmingen die zullen worden aangevraagd.

5.3 Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier

Voor Schinkelkwartier is een milieueffectrapport (MER) opgesteld en is een m.e.r.-procedure doorlopen. In de geest van de aanstaande Omgevingswet is het MER opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER), waarin alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn betrokken. Het concept OER is gelijktijdig met de concept projectnota Schinkelkwartier opgesteld, zodat het mogelijk was om de uitkomsten van het OER te verwerken in de projectnota. De voorkeursalternatieven zoals opgenomen in het OER zijn verwerkt in de projectnota. Onderdeel van het voorkeursalternatief geluidschermende maatregelen is om langs de A10 ter hoogte van Schinkelhaven geluidschermen te realiseren. De m.e.r.-procedure voor Schinkelkwartier is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit waarmee uitvoering wordt gegeven aan het stedelijk ontwikkelingsproject Schinkelkwartier, te weten het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188. Het OER wordt via monitoring actueel gehouden, zodat het ook de basis vormt voor toekomstige ruimtelijke besluiten in Schinkelkwartier.

Hoofdstuk 6 Milieu- en omgevingsaspecten

In het kader van het Tracébesluit Zuidasdok, inclusief de wijzigingsbesluiten uit 2016, 2017 en 2023, is de aanvaardbaarheid van de ingrepen reeds aangetoond. Het onderhavige bestemmingsplan is niet meer dan een doorvertaling van het Tracébesluit, waarbij aanvullend de extra geluidschermen die noodzakelijk zijn om de grote woningbouwopgave in de Zuidas tot bepaalde bouwhoogte zonder dove gevels uit te kunnen voeren.

6.1 Verkeer

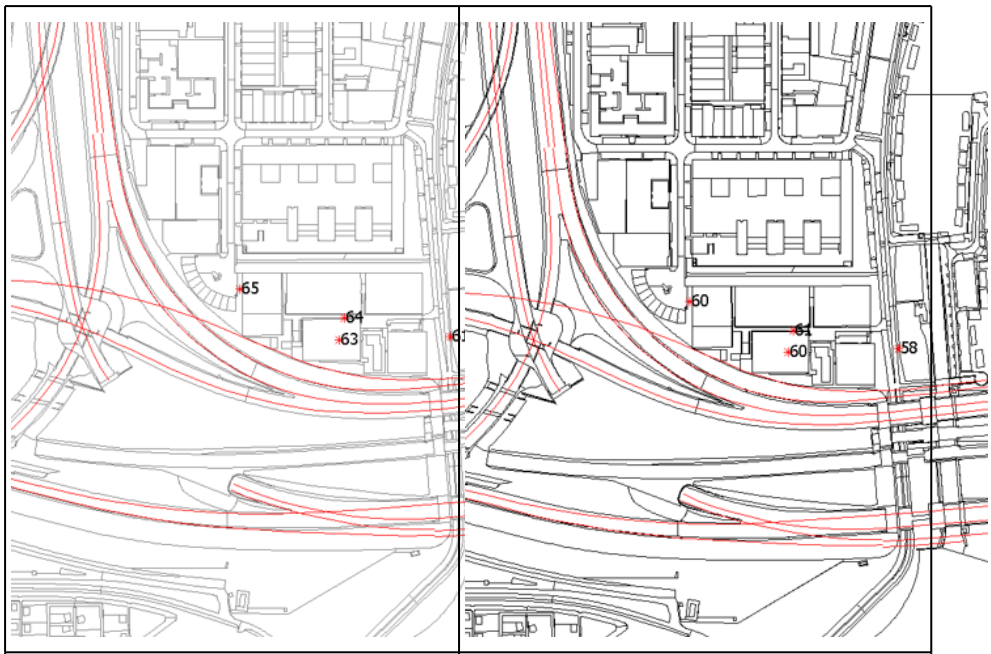
De effecten op verkeer zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.2 Geluid

De effecten van de geluidschermen zoals opgenomen in het Tracébesluit, zijn reeds in het kader van het Tracébesluit getoetst en zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect geluid staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

Extra geluidschermen
Ter hoogte van tennispark Joy, het Beatrixpark, het Amstelpark en de toekomstige woningbouw op Ravel zijn aanvullende schermmaatregelen onderzocht ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Het zijn aanvullende maatregelen op de doelmatige en bovenwettelijke maatregelen die reeds zijn bepaald voor het Tracébesluit. De geluidseffecten zijn daarom berekend ter plaatse van de referentiepunten waar de geluidproductieplafonds van de A10 bepaald zijn. Deze punten liggen op circa 50 m afstand van de A10. Bij de berekeningen is een beoordelingshoogte van 1.5 meter boven maaiveld aangehouden.

Ter plaatse van de referentiepunten bij tennispark Joy wordt door het toevoegen van 2 aanvullende geluidschermen van 140 en 80 meter lang en 3 meter hoog een reductie van 3 tot 5 dB behaald.



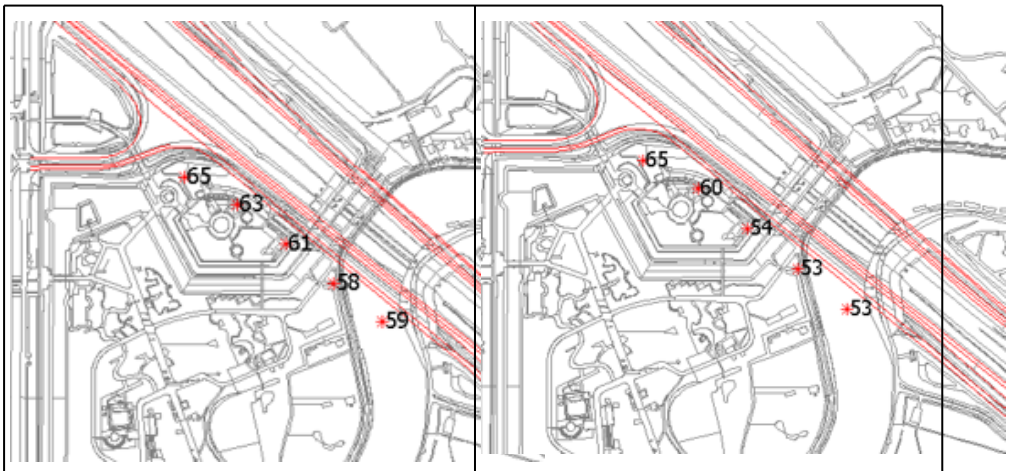
Aantal dB referentiepunten met TB-maatregelen	*Aantal dB referentiepunten TB-maatregelen + extra geluidschermen*

Ter plaatse van de referentiepunten bij het Beatrixpark wordt met het toepassen van een aanvullend geluidscherm van 180 m lang en 3 meter hoog tot circa 8 dB reductie behaald.



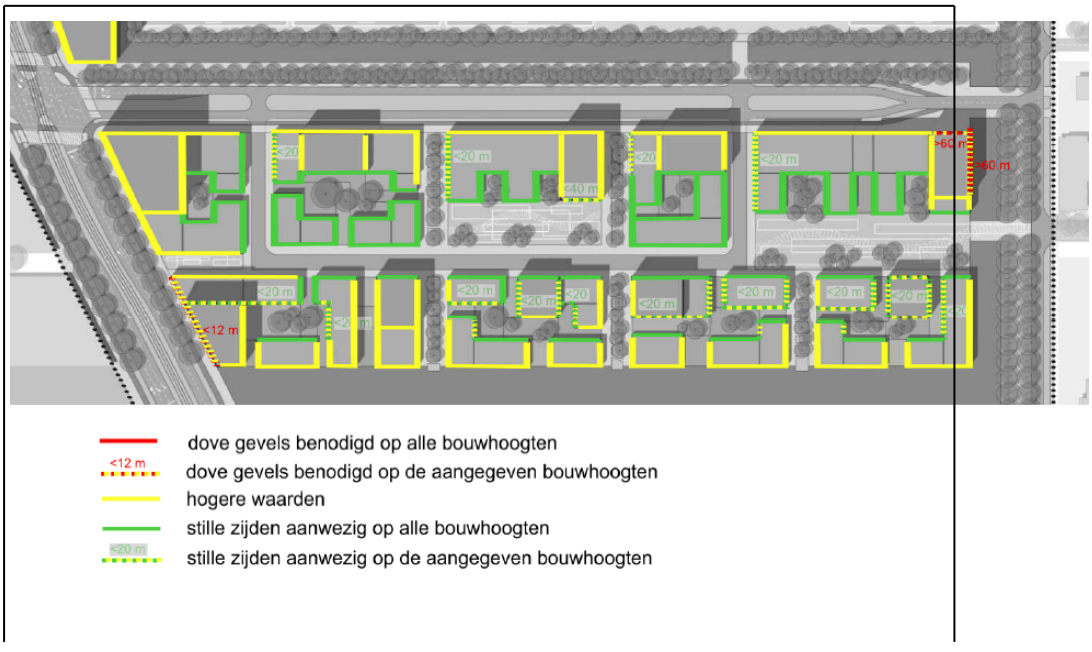
Aantal dB referentiepunten met TB-maatregelen	*Aantal dB referentiepunten TB-maatregelen + extra geluidschermen*

Ter plaatse van de referentiepunten bij het Amstelpark wordt met het toepassen van een aanvullend geluidscherm van 650 m lang en 3 m hoog tot circa 7 dB reductie behaald.



Aantal dB referentiepunten met TB-maatregelen	*Aantal dB referentiepunten TB-maatregelen + extra geluidschermen*

Ter plaatse van sportpark Buitenveldert is een verhoging van 4 naar 6 meter van het 290 meter lange geluidscherm voorzien zodat toekomstige bebouwing in het gebied Ravel grrotendeels zonder dove gevels kan worden uitgevoerd.



Integraal overzicht dove gevels en stille zijden (alle (spoor)wegen beschouwd) met een verhoging van het tussenscherm van 4 naar 6 meter (bron: geactualiseerd verkennend geluidonderzoek Zuidas in Amsterdam, referentie 20150901-01, DPA Cauberg-Huygen, 2 juli 2015).

Inpassinggeluidschermen Schinkelhaven
De gemeente Amsterdam werkt inmiddels ook aan de herontwikkeling van het gebied Schinkelkwartier. Dit gebied gaat de komende 25 jaar veranderen van een werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk, met 11.000 woningen.

Uit het door Cauberg Huygen uitgevoerde geluidsonderzoek (2020) ten behoeve van het MER Schinkelkwartier blijkt dat het Schinkelkwartier door geluid wordt belast, onder meer door rijkswegen A4-A10. Op basis van het aanvullende geluidsonderzoek (2023, zie Bijlage 6) is een variant met voorkeursmaatregelen ("voorkeursvariant") bepaald om het geluid van de snelwegen, spoorwegen en de metro te weren. Gewenst is om de maatregelen van de voorkeursvariant, die deelgebied Schinkelhaven gaan beschermen tegen snelweggeluid, ook mogelijk te maken in dit bestemmingsplan (gemeente Amsterdam).

Uit het onderzoek blijkt dat gebied Schinkelhaven meer tegen het snelweggeluid wordt beschermd dan alleen door de eerstelijnsbebouwing door de toevoeging van de geluidschermen. Op begane grondniveau is het snelweggeluid overwegend 53 dB of lager en in een aanmerkelijk gebied zelfs 48 dB of lager. Daarboven kan de toepassing van dove gevels nog aan de orde zijn, voor zover het geluidsgevoelige objecten zijn.

6.3 Luchtkwaliteit

De effecten op luchtkwaliteit zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.4 Externe veiligheid

De effecten op externe veiligheid zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.5 Bodem

De effecten op bodem zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.6 Water

De effecten op water zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.7 Natuur

Voor het aspect natuur hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden. Vijf onderzoeken zijn uitgevoerd in het kader van de lopende ontwikkelingen in het kader van het Tracébesluit Zuidasdok te weten:

1. Quickscan natuur Zuidasdok, 6 november 2020 (Bijlage 7);
2. Rapportage vervolgonderzoek roofvogels en vleermuizen, Zuidas- Zuidasdokgebied 2020, 6 november 2020 (Bijlage 8);
3. Onderzoek naar gebiedsfuncties voor vleermuizen, ontwikkeling A10 Zuidasdok, 22 december 2021 (Bijlage 9);
4. Rapport vervolgonderzoek roofvogels Zuidas- Zuidasdokgebied 2021, 23 november 2021 (Bijlage 10);
5. Natuuronderzoek Zuidasdok - ringslang, 29 november 2021 (zie Bijlage 11).

In deze onderzoeken is (ook) een koppeling gelegd met de voorgestelde landschappelijke inpassing die het grootste deel van de verloren gegane ecologische functies weer moet gaan herstellen.

Daarnaast hebben er ten behoeve van de te plaatsen extra schermen twee quickscans plaatsgevonden, namelijk:

6. Quickscan geluidsschermen Zuidasdok, 22 juni 2021 (Bijlage 12);
7. Natuuronderzoek geluidschermen Zuidasdok - marterachtigen, 12 januari 2022 (Bijlage 13).

De conclusies van deze onderzoeken worden hierna behandeld. Waar gesproken wordt van 'gebied' wordt bedoeld onderzoeksgebied, plangebied of projectgebied.

6.7.1 Quickscan natuur Zuidasdok (6 november 2020)

Doel van het onderzoek
Ten behoeve van het tracébesluit Zuidasdok (2016) en de aanvraag ontheffing soortenbescherming van ZuidasDok, zoals in 2016 aangevraagd, zijn er destijds diverse onderzoeken uitgevoerd. Behalve een Quickscan (Arcadis, 2013) waren er destijds diverse onderzoeken naar verschillende soortgroepen gedaan. De meeste onderzoeken zijn inmiddels al meer dan vijf jaar oud. De diverse onderzoeksresultaten voor het Zuidasdok-project zijn samengevat in het 'Deelrapport natuur en ecologie Zuidasdok' ten behoeve van de MER-rapportage. De verleende ontheffing soortenbescherming had een looptijd tot december 2021. Deze ontheffing zag niet toe op de deelgebieden OVT en centrumgebied, mede omdat daaar destijds geen beschermde soorten werden aangetroffen. Uit oogpunt van risicobeheersing en ten behoeve van de aanvraag van een nieuwe ontheffing is besloten tot het uitvoeren van een Quikscan. Dit om een actueel beeld te krijgen van de huidige natuurwaarden in het projectgebied en een beeld te krijgen van eventueel benodigd vervolgonderzoek.

Per soortgroep is op basis van beschikbare onderzoeken, kennis van de omgeving en veldbezoek beoordeeld of er al dan niet nader onderzoek uitgevoerd moet worden.

Flora
In de winter van 2018/2019 is al veel vegetatie, voornamelijk houtige gewassen, van de taluds verwijderd. Een deel van de taluds, waarvan de bomen gekapt zijn, is na twee seizoenen al weer begroeid. In het projectgebied komt geen beschermde flora voor, deze soorten worden ook niet verwacht binnen de plangrenzen.

Vleermuizen
In het projectgebied zijn de volgende vleermuissoorten waargenomen: gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis, meervleermuis, en watervleermuis. Ten behoeve van de aanvraag soortenbescherming bij het Tracébesluit Zuidasdok is voor vleermuizen is destijds een mitigatieplan (Van Meurs; 2016) opgesteld. Dit mitigatieplan is in de ontheffing voor vleermuizen overgenomen. Een van de maatregelen van dit mitigatieplan is een driejaarlijkse monitoring van de onderdoorgangen en kwetsbare foerageergebieden. In 2020 zijn de onderdoorgangen opnieuw onderzocht. Het viaduct over de Duivendrechtse vaart is in 2020 voor het eerst onderzocht. Vleermuizen gebruiken de ruimte onder het viaduct als foerageergebied. Geadviseerd wordt om de ruimte onder het viaduct geschikt te houden voor foeragerende vleermuizen en als dat niet kan een ontheffing aan te vragen. Voor alle onderdoorgangen wordt geadviseerd het onderzoek elke drie jaar te herhalen. Als de werkzaamheden opnieuw van start gaan is eerder onderzoek nodig om de effectiviteit van mitigerende maatregelen te controleren. Verder wordt geadviseerd om de taluds die nog niet gekapt zijn ook te onderzoeken op vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen. Het eerdere onderzoek van die locaties is verjaard.

Overige zoogdieren
Kleine marters worden soms wel gezien in het onderzoeksgebied, maar tot nog toe zijn er geen aanwijzingen dat ze daar een leefgebied hebben. Voor boommarter en steenmarter is ook geen geschikt leefgebied meer aanwezig. Deze soorten kunnen zich wel verplaatsen langs de taluds van de snelweg. Op meerdere taluds zijn konijnenholen aanwezig. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet vanuit de zorgplicht rekening worden gehouden met konijnen. Op de taluds zijn weinig geschikte bomen meer aanwezig voor de eekhoorn. De kans dat de nog aanwezige bomen op de taluds gebruikt worden als verblijfplaats van de eekhoorn is klein. De eekhoorn kan zich eventueel nog wel verplaatsen via de bomen.

Vogels
In het projectgebied kunnen vogels met jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor roofvogels wordt geadviseerd om op dezelfde wijze als in 2016, 2017, 2018, 2019 en 2020 het onderzoek voort te zetten. Dat betekent monitoring van bomen die potentieel geschikt zijn als broedlocatie voor roofvogels. In het Zuidas- en Zuidasdokgebied zijn in 2020 in totaal 37 grote nesten aangetroffen. Geen van deze nesten werd dit jaar bezet door een roofvogel. In de voorafgaande jaren zijn er wel roofvogels aangetroffen. Het projectgebied is wel potentieel geschikt voor roofvogels. Er valt dus niet uit te sluiten dat roofvogels in de komende jaren in het projectgebied gaan broeden.

Reptielen, amfibieën en vissen

Voor reptielen en vissen is geen geschikt habitat aanwezig in het projectgebied.De rugstreeppad komt voor in Amstelland en is in 2018 waargenomen langs de Joan Muyskenweg. In het door de aannemer van Zuidplus opgestelde ecologisch werkprotocol is ook al opgenomen hoe kan worden voorkomen dat rugstreeppadden in het werkgebied komen en hoe er mee omgegaan moet worden als ze toch opduiken.

Insecten
De iepenpage is een beschermde vlindersoort die in 2016 en in 2017 op enkele plaatsen in Amsterdam is waargenomen, ook in de directe omgeving van het projectgebied. Na 2017 is de soort niet meer aangetroffen. In 2020 heeft de vlinderstichting meerdere kansrijke locaties onderzocht en vastgesteld dat de iepenpage niet meer in Amsterdam voorkomt.

Het complete onderzoek is opgenomen als Bijlage 7 bij deze toelichting.

6.7.2 Rapportage vervolgonderzoek roofvogels en vleermuizen, Zuidas-Zuidasdokgebied (6 november 2020)

In het Zuidas-gebied zijn veel ontwikkelingen gepland, waaronder de verbreding van de A10, de realisatie van een tunnel ter hoogte van de Zuidas en de aanpak van stationsgebied Zuid (project Zuidasdok). De meeste bomen zijn al van de taluds van de A10 verwijderd. Op enkele plaatsen zijn er nog een aantal bomen en vegetatiestructuren aanwezig. Het is mogelijk dat er roofvogels voorkomen met jaarrond beschermde nesten op de taluds of binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Daarnaast is het bij de onderdoorgangen mogelijk dat foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen niet meer functioneren als gevolg van de geplande werkzaamheden.

Voor het project Zuidasdok is een ontheffing soortenbescherming verleend voor de gewone vleermuis en ruige dwergvleermuis. In het mitigatieplan is als voorwaarde meegegeven dat vleermuizen 1 keer per 3 jaar te gemonitord moeten worden. Om overtreding van de Wet Natuurbescherming te voorkomen is er voor gekozen jaarlijks onderzoek naar jaarrond beschermde nesten en monitoring van vleermuizen uit te voeren.

Roofvogels
In 2016 is de jaarlijkse inventarisatie van mogelijke roofvogelnesten in het Zuidas en Zuidasdokgebied gestart met als doel een dossier op te bouwen van nesten van roofvogels. In 2020 is er dus voor het vijfde opeenvolgende jaar geïnventariseerd. In het Zuidas- en Zuidasdokgebied zijn in 2020 geen bezette nesten van roofvogels aangetroffen. Er is in dit jaar dus ook geen sperwer bij de Europaboulevard en bij de RAI aangetroffen, geen buizerd bij het werkterrein aan de Oude Haagse weg en ook niet bij het Schinkelkwartier. Dit was in de voorafgaande jaren wel het geval. Alleen in het Elzenbosje (Noordkant Amsterdamse Bos) is een actief buizerdpaar waargenomen. In totaal zijn er in 2020 37 - grote - nesten aangetroffen in het plangebied. Het grootste gedeelte van deze nesten was niet geschikt voor roofvogels. Deze nesten zaten te laag in de boom om geschikt te zijn voor een roofvogel, vrijwel altijd betrof dat een nest van een ekster. Enkel de kraaiennesten, het buizerdnest langs de Oude Haagseweg, de nesten bij de Schinkelsluis, het nest bij Riekerhaven en de kunstnesten voor boomvalk in het Gijsbrecht van Aemstelpark waren potentieel geschikt. Er is dus nog steeds geschikt habitat voor roofvogels aanwezig in het plangebied. Er valt dus niet uit te sluiten dat roofvogels in de komende jaren in het plangebied gaan broeden.

Vleermuizen
In 2020 is het gebruik van onderdoorgangen van de A10 opnieuw onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van het Vleermuisprotocol (Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging, 2017). In 2020 zijn vijf locaties onderzocht: de Duivendrechtsevaart, de oost- en westzijde van de Amstel en de oost- en westzijde van de Schinkel. Op elke locatie is er zowel aan de noord- als aan de zuidkant waargenomen om een compleet beeld van de vliegbewegingen te krijgen. De Duivendrechtsevaart was nog niet eerder onderzocht.

Geconstateerd is dat de Duivendrechtsevaart en de Kleine Wetering (aan de westzijde van de Amstel) het meest gebruikt worden door vleermuizen. Er zijn geen aanwijzingen dat de Duivendrechtsevaart als vliegroute gebruikt wordt, wel foerageren er veel vleermuizen onder het viaduct. Tijdens beide onderzoeksmomenten zijn daar onafgebroken vleermuizen waargenomen. Bij de Kleine Wetering (Amstel westzijde) is vastgesteld dat er in een korte tijd meer dan 100 vleermuizen van noord naar zuid vliegen. De vliegroute boven de Kleine Wetering is dus nog steeds essentieel. Zowel bij de Kleine Wetering als bij de Duivendrechtsevaart gaat het vooral om gewone vleermuizen en ruige dwergvleermuizen. Deze locaties moeten tijdens de werkzaamheden worden ontzien, indien dat niet mogelijk is zal er een ontheffing aangevraagd moeten worden.

Aan de oostzijde van de Amstel, de oostzijde van de Schinkel en de westzijde van de Schinkel zijn de activiteiten te gering voor een essentiële vliegroute. Op deze locaties foerageren wel vleermuizen, er zijn echter voldoende alternatieve foerageerlocaties in de directe omgeving beschikbaar.

Het complete onderzoek is opgenomen als Bijlage 8 bij deze toelichting.

6.7.3 Onderzoek naar gebiedsfuncties voor vleermuizen, ontwikkeling A10 Zuidasdok, 22 december 2021

Ten behoeve van de geplande verbreding van de A10, op het traject tussen Knooppunt Nieuwe Meer en Knooppunt Amstel is een onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van vleermuizen en hun gebiedsfuncties binnen de planlocatie. In het oriënterend onderzoek is bepaald dat de taluds potentieel kunnen fungeren als essentiële vliegroute en/of foerageergebied voor vleermuizen.

De onderdoorgangen zijn op basis van de aanwezigheid van spleten en holten in het beton of de aanwezige bekisting en het ontbreken van (veel) verlichting geschikt bevonden als potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen. Er zijn tijdens het onderzoek bij de onderdoorgangen geen zomer- en/of kraamverblijven aangetroffen. Derhalve kan in dit kader de aanwezigheid van zomer- en/of kraamverblijven in de onderdoorgangen worden uitgesloten. Tijdens het onderzoek naar de onderdoorgangen is op één locatie een paarterritorium van Gewone dwergvleermuis vastgesteld. Het betreft de locatie Onderdoorgang Amstel West nabij de Kleine Wetering.
Er zijn geen zwermende vleermuizen aangetroffen tijdens de onderzoeken naar winterverblijfplaatsen. In dit kader kan de aanwezigheid van winterverblijfplaatsen bij de onderzochte onderdoorgangen binnen de planlocatie worden uitgesloten.

Tijdens het onderzoek zijn vier essentiële vliegroutes vastgesteld. Twee van deze routes (Schinkel Oost en Amstel West) waren reeds bekend uit eerdere onderzoeken.

Binnen het plangebied zijn op verschillende taluds essentiële foerageergebieden vastgesteld. Ook is er een reeds bekend foerageergebied bevestigd. Op de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer zijn geen essentieel foerageergebied en/of vliegroute waargenomen.

Binnen het plangebied zijn ook 14 vleermuiskasten aanwezig. Deze kasten zijn onderzocht op het gebruik als zomer-, kraam,- paar- en/of winterverblijf. De onderzochte vleermuiskasten waren tijdens het onderzoek niet in gebruik. Deze kasten blijven wel potentieel geschikt als zomerverblijf.

Het complete onderzoek is opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting.

6.7.4 Rapport vervolgonderzoek roofvogels Zuidas-Zuidasdokgebied 2021 (23 november 2021)

In de nabije omgeving van het plangebied zijn veel groengebieden aanwezig die onderdeel kunnen zijn van het habitat van roofvogels. Het Beatrixpark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Amstelpark, Amsterdamse bos en park De Oeverlanden zijn erg geschikt als leefgebied en jachtgebied. Daarnaast liggen er ten westen en zuiden van knooppunt Amstel veel weilanden. De (begroeide) bermen van de taluds van de A10 en de knooppunten functioneren ook als jachtgebied.

Op het talud aan de noordzijde van knooppunt Amstel (ten zuiden van tuinpark Amstelglorie) zijn sperwers aangetroffen. In de aanwezige bomen zijn twee nesten aangetroffen. Rondom deze nesten is tijdens elk veldbezoek activiteit van sperwers waargenomen. Daarnaast is het sperwernest in het Beatrixpark, buiten de projectgrenzen, hoogstwaarschijnlijk opnieuw in gebruik. Daar is enkele keren activiteit van sperwers waargenomen. In het Schinkelkwartier bij Riekerhaven is buiten de projectgrenzen een buizerdnest vastgesteld. In 2019 heeft de buizerd hier ook al gebroed. In 2020 werden er in de nabije omgeving van het nest werkzaamheden uitgevoerd en zijn de buizerds niet waargenomen.

Kerkuil en ransuil zijn slechts sporadisch waargenomen. Er zijn tijdens het onderzoek bosuilen waargenomen in het Gijsbrecht van Aemstelpark, het Beatrixpark en bij Tuinpark Ons Buiten (de Oeverlanden). Deze waarnemingen betroffen vogels die nest indicerend gedrag vertoonden. Daarnaast is één keer een foeragerende bosuil waargenomen aan de oostzijde van de Amstel en één keer een zichtwaarneming van een steenuil bij Tuinpark Ons Buiten.

Voor boomvalk, buizerd en sperwer wordt geadviseerd om op dezelfde wijze als in 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 en 2021 het onderzoek voort te zetten. Dat betekent monitoring van bomen die potentieel geschikt zijn als broedlocatie. Er is namelijk nog steeds geschikt habitat voor roofvogels aanwezig in het plangebied. Er valt dus niet uit te sluiten dat een roofvogel de komende jaren in het plangebied gaat broeden en mogelijk binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden vallen. Daarnaast wordt ook geadviseerd om het uilenonderzoek te herhalen en mogelijk uit te breiden.

Het complete onderzoek is opgenomen als Bijlage 10 bij deze toelichting.

6.7.5 Natuuronderzoek Zuidasdok - ringslang (29 november 2021)

Door de gemeente Amsterdam is voor het projectgebied Zuidasdok een biotopenkaart opgesteld. Op deze kaart staan 12 gebieden met water en riet die potentieel geschikt habitat bieden voor de ringslang en welke gebieden binnen de invloedsferen van de werkzaamheden vallen. In opdracht van het programma Zuidasdok is een literatuurstudie naar de verspreiding van de ringslang en een habitatscan naar de aanwezigheid van geschikt habitat voor de ringslang voor de 12 locaties bij de Knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer in Amsterdam uitgevoerd. Om vast te stellen of de ringslang in de gebieden aanwezig is en de werkzaamheden negatieve effecten kunnen hebben op de ringslang is in de 12 deelgebieden aanvullend onderzoek naar het gebruik van het projectgebied door de ringslang uitgevoerd.

In alle 12 deelgebieden zijn voor het onderzoek herpetoplaten geplaatst en is actief gezocht naar zonnende individuen van de ringslang. Tijdens het onderzoek zijn geen exemplaren of beschermde functies voor de ringslang waargenomen.

Het complete onderzoek is opgenomen als Bijlage 11 bij deze toelichting.

6.7.6 Quickscan geluidsschermen Zuidasdok (22 juni 2021)

Het plaatsen en aanpassen van de extra geluidschermen langs de A10 wordt uitgevoerd in combinatie met de werkzaamheden voor het project "Zuidasdok", maar maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Derhalve worden de werkzaamheden voor het plaatsen van de extra geluidsschermen separaat van dit project getoetst aan de Wet natuurbescherming. De ingreep wordt gezien als een ruimtelijke ontwikkeling.

In de quickscan (zie Bijlage 12) wordt geconcludeerd dat nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op Natura 2000-gebieden op voorhand niet kunnen worden uitgesloten. Voor het aspect stikstof wordt verwezen naar paragraaf 6.8.

De geconstateerde bomen ter plekke van de te realiseren geluidschermen bevinden zich binnen de bebouwde kom van de gemeente Amsterdam. Zodoende is toetsing aan de bepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van houtopstanden niet noodzakelijk. De kap van de bomen valt binnen de werkzaamheden voor het programma "Zuidasdok" en zal al eerder uitgevoerd worden.

Verder worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Er is nader onderzoek naar kleine marterachtigen voor locatie Tennispark Joy en naar verblijfplaatsen van de boommarter, kleine marterachtigen en de steenmarter voor locatie Beatrixpark benodigd, alvorens men met de werkzaamheden kan aanvangen. Indien er beschermde functies voor marterachtigen worden aangetroffen tijdens aanvullend onderzoek is er een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming nodig voor de uitvoering van de werkzaamheden. Voor het verkrijgen van de ontheffing dienen er mitigerende maatregelen worden getroffen en dient een activiteitenplan te worden ingediend. Het is redelijkerwijs te verwachten dat met het treffen van adequate mitigerende maatregelen een eventuele ontheffing zal worden verleend.
- Het is aan te bevelen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels (globaal

15 maart – 1 augustus) uit te voeren. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen van vogels plaatsvinden kunnen mogelijke nestlocaties van algemene broedvogels worden vernietigd. De vermelde periode is niet leidend, elk broedgeval is beschermd. Ook broedgevallen buiten deze periode mogen niet verstoord worden. Er dient altijd, vóór aanvang werkzaamheden, een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecoloog te worden uitgevoerd om overtredingen te voorkomen.
- Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van de algemene amfibieën en zoogdieren worden gedood. Er dienen maatregelen te worden getroffen om het doden van algemene amfibieën en zoogdieren te voorkomen. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient een melding te worden gedaan bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.

6.7.7 Natuuronderzoek geluidschermen Zuidasdok - marterachtigen (12 januari 2022)

Uit de quickscan geluidschermen Zuidasdok (zie paragraaf 6.7.6) is gebleken dat op twee locaties, te weten tennispark Joy en Beatrixpark, nader onderzoek naar kleine marterachtigen noodzakelijk is. De groep kleine marterachtigen bestaat uit de bunzing, hermelijn en de wezel. Aanvullend is op verzoek van de gemeente Amsterdam ook de locatie Amstelpark toegevoegd. Dit rapport (zie Bijlage 13) bevat de resultaten van het onderzoek en aanbevelingen ten opzichte van de Wet natuurbescherming.

Op de deellocaties Beatrixpark en tennispark Joy zijn geen marterachtigen waargenomen.

Op de deellocatie Amstelpark zijn verblijfplaatsen van de bunzing en de wezel te verwachten. De werkzaamheden ten behoeve van het plaatsen van de geluidsschermen worden echter uitgevoerd na realisatie van 'Zuidasdok'. Als gevolg van de realisatie van de ontwikkelingen van Rijkswaterstaat worden op de deellocatie Amstelpark' het leefgebied en de verblijfplaatsen van de bunzing en de wezel ongeschikt gemaakt onder een vrijstelling. Voor de realisatie van Zuidasdok is de onderstaande vrijstelling van toepassing.

Vrijstelling Regeling Natuurbescherming
In artikel 3.31 lid d van de 'Regeling Natuurbescherming' is een vrijstelling verleend van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming in het kader van onder andere ruimtelijke ontwikkelingen of inrichting van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, voor zover de in de onderdelen a tot en met d genoemde handelingen onderdeel zijn van een in artikel 1.3, eerste lid, van het Besluit natuurbescherming aangewezen categorie van handelingen. Voor de ontwikkelingen met betrekking tot wegen in beheer van het Rijk zijn middels bijlage 11 van de 'Regeling Natuurbescherming' soorten vrijgesteld van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Dit is geen vrijbrief, de zorgplicht blijft van toepassing voor de vrijgestelde soorten.

De geplande werkzaamheden op de deellocaties Beatrixpark en tennispark Joy kunnen worden uitgevoerd zonder negatieve effecten voor marterachtigen. De geplande werkzaamheden op deellocatie Amstelpark kunnen na uitvoering van de ontwikkeling Tracébesluit Zuidasdok worden uitgevoerd zonder negatieve effecten voor marterachtigen. Het gebied wordt voor de plaatsing van de geluidsschermen reeds ontwikkeld onder het programma 'Zuidasdok'. Voor dit programma geldt een vrijstelling voor de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Het is in het algemeen wenselijk om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal maart - augustus), om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Deze periode is niet leidend. Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mogen deze niet worden verstoord of vernietigd.

6.7.8 Conclusie natuuronderzoeken

Sinds de start van het programma Zuidasdok wordt er onderzoek uitgevoerd naar aanwezige (beschermde) flora en fauna binnen het gehele plangebied van Zuidasdok, zowel het Tracébesluit-gebied als het plangebied van het bestemmingsplan. Op basis van het in 2015/2016, en eerder, uitgevoerde onderzoek is in 2016 een soortenontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd en verleend. Deze ontheffing is op 31 december 2021 verlopen. In dit kader is het programma Zuidasdok op dit moment bezig met een nieuwe ontheffingsaanvraag voor de periode 2022 t/m 2026. In het kader van deze aanvraag zijn onderzoeken uitgevoerd naar vleermuizen (zie paragraaf 6.7.3), ringslang (zie paragraaf 6.7.5) en broedvogels met jaarrond beschermd nest (zie paragraaf 6.7.4).Ondereel van de aanvraag is een geactualiseerd mitigatie en compensatieplan.

Het is van belang dat voor de uitvoering van de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol wordt opgesteld door de aannemers.

Geconcludeerd kan worden dat er realistische maatregelen denkbaar en uitvoerbaar zijn die het verkrijgen van de ontheffing, en daarmee de uitvoering, niet in de weg staan.
Het aspect natuur staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

6.8 Stikstofdepositie

Het Tracébesluit Zuidasdok uit 2016 geldt op grond van de Tracéwet en de Wet natuurbescherming als natuurtoestemming. De wijzigingen die onderdeel zijn van het wTB Zuidasdok 2023 hebben voor de realisatiefase mogelijk een vermeerdering van de hoeveelheid stikstofemissie ten opzichte van het oorspronkelijke Tracébsluit Zuidasdok tot gevolg. Om te beoordelen of deze mogelijke extra emissies kunnen leiden tot extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een AERIUS-berekening uitgevoerd. We verwijzen hiervoor naar bijlage 4 van het wTB 2023.
Voor de gebruiksfase kan op voorhand worden uitgesloten dat de wijzigingen kunnen leiden tot meer stikstofemissies, Uit de berekening voor de aanlegfase door AERIUS Calculator blijkt dat de emissie als gevolg van de ingevoerde bronnen geen stikstofdepositie veroorzaakt op Natura 2000-gebieden. Er kan daardoor gesteld worden dat de wijzigingen van het wTB Zuidasdok ten opzichte van het oorspronkelijke TB niet leiden tot extra stikstofdepositie en daarmee niet kunnen leiden tot negatieve effecten op beschermde natuur.

Ook voor de extra geluidschermen die de gemeente Amsterdam met dit bestemmingsplan wil realiseren, zijn aanvullende aerius-berekeningen voor de aanlegfase uitgevoerd (zie Bijlage 14).
Gedurende de realisatiefase wordt dieselmaterieel ingezet. Bij het gebruik van dit dieselmaterieel komt NO_x en NH_3 vrij. Het dieselmateriaal wordt ingezet op 10 locaties. De schermen worden in 4 verschillende jaren gerealiseerd, zodat bij de berekening wordt

uitgegaan van 4 rekenjaren, te weten 2026, 2027, 2028 en 2034.
Uit de berekening voor de aanlegfase blijkt dat de emissie als gevolg van de ingevoerde bronnen in geen enkel rekenjaar meer dan 0,00 mol/ha/jr bedraagt.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

De effecten op archeologie en cultuurhistorie zijn in het kader van het Tracébesluit getoetst. Daaruit blijkt dat binnen het plangebied Zuidasdok geen verwachting is op intacte archeologische waarden. De extra geluidschermen leiden niet tot een ander effect dan de beschouwing uit het Tracébesluit.

6.10 Duurzaamheid

Het aspect duurzaamheid is in het Tracébesluit meegenomen. Het onderhavige bestemmingsplan bevat geen aanvullende maatregelen op dit onderdeel.

Hoofdstuk 7 Juridische planbeschrijving

7.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

7.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan het Tracébesluit Zuidasdok planologisch in te passen. Het bestemmingsplan is een relatief globaal plan met eindbestemmingen. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

Bij het inpassen van het Tracébesluit zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

a. De grens van het Tracébesluit is overgenomen als grens van het bestemmingsplan, met dien verstande dat de (tijdelijke) werkterreinen die aan de buitenzijde gesitueerd zijn, niet zijn meegenomen;
b. Het aantal rijstroken is in het bestemmingsplan conform het Tracébesluit vastgelegd. De ligging van de rijstroken is niet vastgelegd;
c. Op de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan is aangeven waar de rijbanen van de rijksweg zijn toegestaan. Dat is dus het tracé zoals voorzien, inclusief de marge van 4 meter verschuiving. Dit betreft, zowel de doorgaande alsook de rijbanen ter plaatse van de knooppunten;

d. Overeenkomstig de uitmeet- en flexibliteitsbepaling 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;
e. Voor de kunstwerken geldt dat de begrenzingen uit het Tracébesluit zijn overgenomen. Voor zover dat nodig was, was hiervoor in het Tracébesluit reeds de nodige marge ingebouwd;
f. Voor de fietspaden, geluidschermen en calamiteitenopstelplaatsen geldt dat in de regels is bepaald dat hier een schuifmarge van 4 meter ter weerszijden aanwezig is;
g. De GPP's (geluidproductieplafonds) gelden op grond van de Wet milieubeheer. Ook de verplichting tot naleving van GPP's vloeit voort uit deze wet. Het is dus niet aan de orde om de GPP's als voorwaarde in het bestemmingsplan op te nemen;
h. Ten aanzien van de overige functies (taluds, keerwandenzijn de maatregelvlakken inclusief de flexibiliteitsbepalingen uit het (gewijzigde) Tracébesluit niet overgenomen. Omdat deze in het Tracébesluit uitwisselbaar zijn, is er geen meerwaarde aanwezig om deze over te nemen.

7.3 Artikelgewijze toelichting

Algemeen
De plankaart/verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes cq volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter.

Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels en algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen
Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten
Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven. Bij de wijze van meten is van belang dat de bouwhoogte standaard is gekoppeld aan het peil en het peil is gerelateerd aan het N.A.P. In de bestemmingsregels wordt waar nodig verwezen naar het maaiveld. Het maaiveld is gerelateerd aan de hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

Artikel 3 Groen
Binnen de bestemming Groen wordt hoofdzakelijk een groenachtige inrichting gewaarborgd waar beperkt functies zijn toegestaan.

Artikel 4 Verkeer
De bestemming Verkeer regelt de verkeersmaatregelen zoals deze in het tracébesluit zijn opgenomen. Het gaat onder meer om de snelwegstructuur met de bijbehorende civieltechnische kunstwerken en in- en uitvoerstroken maken hiervan onderdeel uit. De rijbanen en het aantal rijstroken zijn op de verbeelding aangeduid. Tevens is aangegeven waar welke civieltechnische kunstwerken zijn toegelaten. Ook zijn de geluidschermen geregeld waarbij bepaald is welk type geluidschermen waar is toegestaan en tot welke hoogte.

Artikel 5 Water
Binnen de bestemming Water zijn de binnen het plangebied gelegen watergangen en oppervlaktewateren geregeld.

Artikel 6 Leiding - Gas
Voor een deel van het plangebied geldt de dubbelbestemming ter bescherming van de daar gelegen aardgasleiding. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overig geldende bestemmingen.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanning

Om de binnen het plangebied gelegen ondergrondse hoogspanningsleidingen te beschermen is een dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering
Ter plaatse van de ligging van de waterkeringen is aan de kernzone en de beschermingszone daarvan een dubbelbestemming gegeven. Behalve de bestemming zelf,

die de waterkering als zodanig bestemd, zijn er geen verdere bouw- en gebruiksregels opgenomen.

De bouw- en gebruiksregels zoals die overeenkomstig de andere bestemming gelden zijn van toepassing. Ter plaatse van de waterkering geldt dan ook geen algeheel bouwverbod. Wel dienen bouwinitiatieven aan de keur te worden getoetst. Dit gebeurt in het kader van de watervergunning. Voor zover daar vanuit waterhuishoudkundig oogpunt noodzaak toe bestaat, kunnen vanuit de watervergunning beperkingen aan de bebouwingsconstructies onder maaiveld worden gesteld.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel
Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 10 Algemene bouwregels
In deze bepaling is overeenkomstig het tracébesluit geregeld dat het toegestaan is om civieltechnische kunstwerken naar weerszijden te verschuiven met overschrijding van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1', indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de oppervlakte van het civieltechnische kunstwerk is niet groter dan de oppervlakte van de desbetreffende aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1';
- het civieltechnische kunstwerk overschrijdt de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' met niet meer dan 10% van de oppervlakte van de desbetreffende aanduiding.

In de regels is voorts opgenomen dat van voorstaande schuifmogelijkheid geen gebruik kan worden gemaakt voor zover het betreft de noordelijke begrenzing van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' ter hoogte van gebouw 'Zuidcirkel', en wel voor zover het betreft de noordelijke grens gelegen tussen km 21.1 tot km 21.2 Re x. Dit in overeenstemming met het tracébesluit.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels
In dit artikel is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels
In dit artikel is de geluidzone vanwege de Hulp Warmte Centrale (HWC) Johan Huizingalaan, de industriegebieden Amstel 1 & 2 en de industrieterreinen Schinkel en Schiphol geregeld.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels
Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Artikel 14 Overige regels
In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke

wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luidden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Verder zijn onder de overige regels de tijdelijke maatregelen en voorzieningen opgenomen zoals deze ook in het Tracébesluit geregeld zijn. Deze maatregelen en voorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van de realisatie van het Tracébesluit Zuidasdok. Deze tijdelijke werken mogen niet langer in stand gehouden worden dan zes maanden na de ingebruikname van het tracé.

Artikel 15 Overgangsrecht
In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 16 Slotregel
De slotregel geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 onder 1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in het kader van de planologische planprocedure de economische uitvoerbaarheid van het plan te worden onderzocht.

Er is bij dit plan geen sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Er hoeft dus geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

In het kader van de planuitvoering is een budget beschikbaar gesteld door het Rijk en de gemeente Amsterdam. Hiermee wordt het plan uitvoerbaar geacht.

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1 Artikel 3.1.1. Bro - overleg

In het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan het bestuur van het waterschap en aan die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Tevens is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de besturen van de buurgemeenten. Het voorontwerp bestemmingsplan is op 22 december 2021 aan de volgende instanties en overheden voorgelegd met het verzoek hun reactie te geven:

- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet *
- Hoogheemraadschap Rijnland
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK)
- Ministerie van Financiën
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu/Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/Luchtvaart)
- Rijksvastgoedbedrijf - Directie Vastgoedbeheer - Afdeling Klant & Vastgoedmanagement
- Provincie Noord-Holland *
- Gemeente Diemen *
- Gemeente Amstelveen

Van de instanties en overheden voorzien van een * is een vooroverlegreactie ontvangen. In Bijlage 15 zijn de vooroverlegreacties in de Nota vooroverleg samengevat en van een antwoord voorzien. De reacties zijn, voor zover ruimtelijk relevant, in het bestemmingsplan verwerkt.

9.2 Maatschappelijk overleg

Tevens zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg verzonden aan:

- Brandweer Regio Amsterdam-Amstelland (Veiligheidsregio) *
- Vervoerregio Amsterdam
- GVB Railinfra
- GVB Exploitatie BV
- NS regiodirectie Randstad Noord
- ProRail, regio Randstad Noord *
- Fietsersbond Amsterdam
- Groengebied Amstelland
- Stadsregio Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

- Liander *
- Gasunie *

Van de instantievoorzien van een * is een vooroverlegreactie ontvangen. In Bijlage 15 zijn de vooroverlegreacties in de Nota vooroverleg samengevat en van een antwoord voorzien. De reacties zijn, voor zover ruimtelijk relevant, in het bestemmingsplan verwerkt.

Daarnaast is het voorontwerp bestemmingsplan besproken met de Programma-organisatie Zuidasdok. De opmerkingen hebben op onderdelen geleid tot (technische en ondergeschikte) wijzigingen in het bestemmingsplan.

9.3 Zienswijzen

Op de voorbereiding van het besluit is de in artikel 3.8 Wro geregelde procedure van toepassing, dat wil zeggen dat het ontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage dient te liggen, waarbinnen eenieder zijn zienswijze kenbaar kan maken.

Het ontwerp bestemmingsplan 'Zuidas-Zuidasdok 2022' heeft met ingang van 8 december 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen zijn voorzien van een gemeentelijk antwoord en opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen in Bijlage 16 van deze toelichting.

9.4 Ambtshalve wijzigingen

In Bijlage 17 zijn de ambtelijke wijzigingen in het definitieve bestemmingsplan 'Zuidas-Zuidasdok 2023' ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan Zuidas-Zuidasdok 2022. Tevens zijn voor de volledigheid ook de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen in Bijlage 17 opgenomen.