

Rapport Landschap wTB 2022

ZUIDASDOK

Kenmerk: D10036681

Versie A

Datum: Oktober 2022



INHOUD

1	Samenvatting wijzigingen TB.....	3
2	Onderzoek aanpak.....	9
3	Onderzoeksresultaten.....	10
4	Aanpak aanvullende mitigerende maatregelen.....	27

1 SAMENVATTING WIJZIGINGEN

TB

Op 18 maart 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (destijds: Infrastructuur en Milieu) het Tracébesluit Zuidasdok (hierna: TB) vastgesteld. Dit TB is gewijzigd op 10 november 2016 (Wijziging 2016) en 14 augustus 2017 (Wijziging 2017). Het TB zoals met inbegrip van de wijzigingen vastgesteld, is met de uitspraak van de Raad van State van 15 augustus 2018 onherroepelijk geworden en vormt samen met het op 20 april 2016 vastgestelde Bestemmingsplan Zuidasdok de juridisch-planologische basis voor de realisatie van het project Zuidasdok.

Ten opzichte van dit TB zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. De impact van deze wijzigingen is beoordeeld voor de milieuaspecten. Dit rapport beschrijft de impact op het milieuaspect Landschap. Hieronder wordt verstaan de kwantitatieve en kwalitatieve inpassing van de snelweg in de vorm berminrichting (taluds, geluidschermen en keerwanden), watergangen en -partijen en beplantingen.

Het wijzigingstracébesluit (wTB) bevat de volgende voor landschap relevante generieke wijziging:

- Grondkerende constructies: het wordt, onder voorwaarden, mogelijk gemaakt dat in plaats van taluds grondkerende constructies kunnen worden toegepast (zie ook paragraaf 2.3 van de Toelichting bij het wTB);

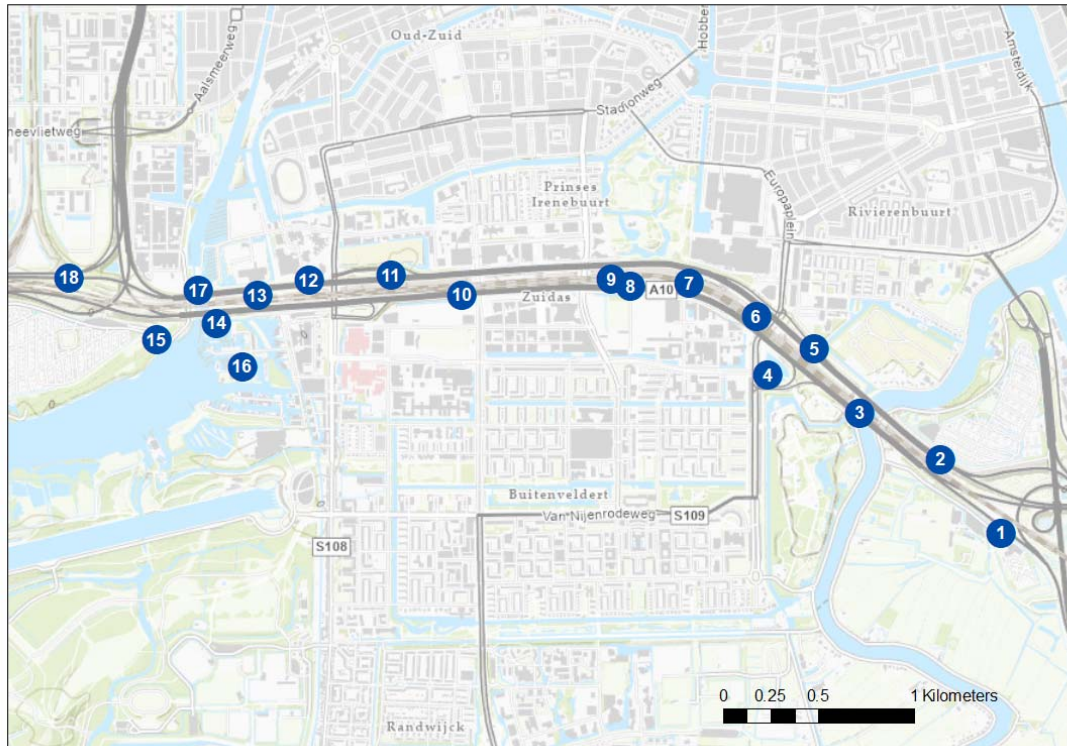
Naast deze generieke oplossing bevat het wTB specifieke wijzigingen, benoemd in

<i>Nummer op overzichtskaart</i>	<i>Locatie</i>	<i>Wijziging en paragraaf toelichting</i>	<i>Effect op Landschapsplan</i>
1	Fietsstraat Ouderkerkerdijk	Losliggend fietspad en versmalling watergang is niet inpasbaar vanwege locatie essentiële kabels en leidingen. Ouderkerkerdijk wordt opgenomen als fietsstraat met auto te gast (paragraaf 2.4 van de toelichting)	Geen negatieve effecten op landschap. Totale ruimtebeslag wordt iets kleiner.
2	Noordelijke hoofdrijbaan ter hoogte van Amstelglorie	Realiseren extra vluchtstrook 200m inclusief verschuiving van geluidscherm (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Ja, het realiseren van een vluchtstrook heeft negatieve effecten op de breedte van de bosstrook op talud.
3	Parallelrijbaan links bij Amstel	Vergroten maatregelvlak kunstwerk KW10b om poeren voor kunstwerk te realiseren (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
4	Parallelrijbaan links bij afrit 9	Aanpassen (verlengen) vluchtstrook over kunstwerk 17A en aanpassen breedte maatregelvlak (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
5	Noordelijke parallelrijbaan ter hoogte van afrit S109 Noord	Realiseren extra vluchtstrook inclusief verschuiving van geluidscherm (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Beperkt
6	KW07a – Europaboulevard Noord	Vergroten maatregelvlak KW07a om poeren te realiseren (onder maaiveld, paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen

7	Noordelijke hoofdrijbaan, spoorzijde	Wijzigen TB grens om voldoende ruimte te bieden voor het verleggen van rijstroken tijdens realisatie (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
8	Zuidelijke tunnelbuis	Aanpassen maatregelvlak open tunnelbak ZO in verband met verlengen open tunnelbakken (paragraaf 2.7 van de toelichting)..	Geen
9	Hoofdrijbaan links bij Vivaldipassage	Wijzigen locatie Calamiteiten Opstel Plaats zuidelijke hoofdrijbaan (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
10	Zuidelijke tunnelbuis	Aanpassen maatregelvlak open tunnelbak ZW in verband met verlengen open tunnelbakken (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
11	Noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan, spoorzijde	Wijzigen TB grens om voldoende ruimte te bieden voor het verleggen van rijstroken tijdens realisatie (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
12	Parallelrijbaan rechts bij toerit 8	Vervangen taperinvoeger door rechts invoegende rijstrook, ten koste van vluchtstrook (paragraaf 2.1 van de toelichting).	Geen
13	Hoofdrijbaan rechts, na tunnelmond	Meer richting tunnelmond realiseren Calamiteiten Opstel Plaats (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
14	Watergang parallel aan de A10, tussen de Jachthavenweg en het Punterspad	Watergang geschikt maken voor woonschepen met een vaardiepte van 2,5 meter zodat deze kan worden benut bij het verplaatsen van woonschepen (paragraaf 2.4 van de toelichting bij het wTB).	Geen
15	Nieuwe Meer ten zuiden van de Schinkelbruggen	Verplaatsen en verlengen geleidewerk aan de oostzijde van het vaarwater en aanpassen wachtplaatsvoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart (paragraaf 2.4 van de toelichting).	ntb
16	Nieuwe Meer ten zuiden van de Schinkelbruggen	Amoveren van steigers in de jachthaven (paragraaf 2.5 van de toelichting).	ntb
17	Ten noorden van de Schinkelbrug	Toevoegen Werkterrein Schinkel ten behoeve van bouwveiligheidsmaatregelen (paragraaf 2.7 van de toelichting)	Geen
18	Metroviaduct KNM80/81	Toevoegen maatregelvlakken in verband met het aanpassen van de poeren (paragraaf 2.3 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Knooppunt Amstel – Verbindingsweg Parallelrijbaan A10 Zuid richting hoofdrijbaan A10 Oost	Aanpassen rijsnelheid voor deze verbindingsweg naar 70 km/h in plaats van 50km/h (paragraaf 2.2 van deze toelichting). Aanpassen wegdekverharding in enkellaags ZOAB vanwege krappe boogstraal (paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Vivaldipassage	Gedeeltelijk transparant geluidscherm (zijbermscherm 19b zuidelijke parallelrijbaan ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer, paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	KW48	Gedeeltelijk transparant geluidscherm (zijbermscherm 5d langs noordelijke afrit S109 ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer, paragraaf 2.6 van de toelichting).	Beperkt, voorziene aanblik veranderd van groen naar transparant scherm.
n.v.t.	Diverse locaties	Bronmaatregel geluid toevoegen in verband met de wijzigingen aan het wegontwerp in de vorm van tweelaags ZOAB fijn, dan wel een asfalttype met ten minste akoestisch gelijkwaardige eigenschappen (paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Projectgebied	De referentiepunten waarvoor tijdens de uitvoering van de werkzaamheden vrijstelling geldt van de plicht tot naleving van de geluidproductieplafonds zijn opgenomen in Bijlage 2 bij het wTB. In figuur 1	Geen

		is de ligging van deze referentiepunten op kaart weergegeven (paragraaf 3.3 van de toelichting).	
n.v.t.	n.v.t.	Aanvullen flexibiliteitsbepaling (paragraaf 2.8 van de toelichting).	Geen

Tabel 1. In de tabel is samenvattend aangegeven welke wijzigingen relevant zijn voor Landschap. De onderbouwing van deze conclusies volgt in hoofdstuk 3. In de afbeelding op de volgende pagina,

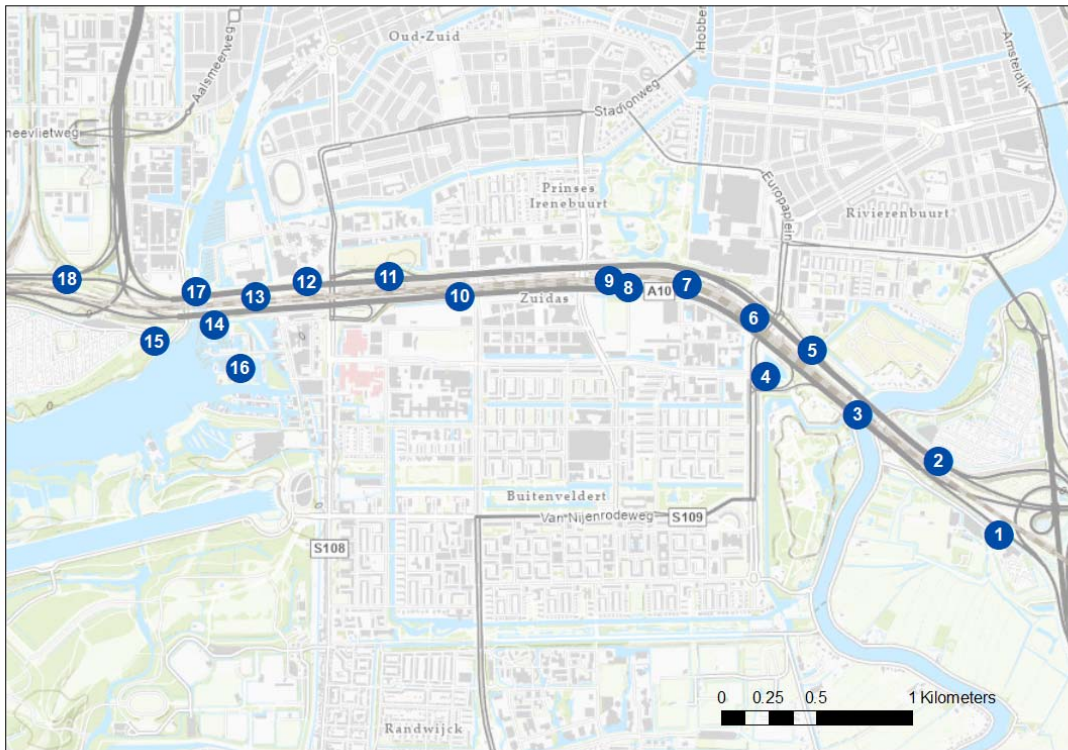


Figuur 1, is een overzichtkaart opgenomen waarop de locaties van de wijzigingen inzichtelijk zijn gemaakt. Een meer gedetailleerde weergave van de wijzigingen is opgenomen op de detailkaarten bij het wTB. De achtergrond van de wijzigingen is nader toegelicht in de Toelichting bij het wTB. In onderstaande tabel is bij de wijzigingen een verwijzing opgenomen naar de betreffende paragraaf in de Toelichting.

<i>Nummer op overzichtskaart</i>	<i>Locatie</i>	<i>Wijziging en paragraaf toelichting</i>	<i>Effect op Landschapsplan</i>
1	Fietsstraat Ouderkerkerdijk	Losliggend fietspad en versmalling watergang is niet inpasbaar vanwege locatie essentiële kabels en leidingen. Ouderkerkerdijk wordt opgenomen als fietsstraat met auto te gast (paragraaf 2.4 van de toelichting)	Geen negatieve effecten op landschap. Totale ruimtebeslag wordt iets kleiner.
2	Noordelijke hoofdrijbaan ter hoogte van Amstelglorie	Realiseren extra vluchtstrook 200m inclusief verschuiving van geluidscherm (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Ja, het realiseren van een vluchtstrook heeft negatieve effecten op de breedte van de bosstrook op talud.
3	Parallelrijbaan links bij Amstel	Vergroten maatregelvlak kunstwerk KW10b om poeren voor kunstwerk te realiseren (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
4	Parallelrijbaan links bij afrit 9	Aanpassen (verlengen) vluchtstrook over kunstwerk 17A en aanpassen breedte maatregelvlak (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
5	Noordelijke parallelrijbaan ter hoogte van afrit S109 Noord	Realiseren extra vluchtstrook inclusief verschuiving van geluidscherm (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Beperkt
6	KW07a – Europaboulevard Noord	Vergroten maatregelvlak KW07a om poeren te realiseren (onder maaveld, paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
7	Noordelijke hoofdrijbaan, spoorzijde	Wijzigen TB grens om voldoende ruimte te bieden voor het verleggen van rijstroken tijdens realisatie (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
8	Zuidelijke tunnelbuis	Aanpassen maatregelvlak open tunnelbak ZO in verband met verlengen open tunnelbakken (paragraaf 2.7 van de toelichting)..	Geen
9	Hoofdrijbaan links bij Vivaldipassage	Wijzigen locatie Calamiteiten Opstel Plaats zuidelijke hoofdrijbaan (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
10	Zuidelijke tunnelbuis	Aanpassen maatregelvlak open tunnelbak ZW in verband met verlengen open tunnelbakken (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
11	Noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan, spoorzijde	Wijzigen TB grens om voldoende ruimte te bieden voor het verleggen van rijstroken tijdens realisatie (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
12	Parallelrijbaan rechts bij toerit 8	Vervangen taperinvoeger door rechts invoegende rijstrook, ten koste van vluchtstrook (paragraaf 2.1 van de toelichting).	Geen
13	Hoofdrijbaan rechts, na tunnelmond	Meer richting tunnelmond realiseren Calamiteiten Opstel Plaats (paragraaf 2.7 van de toelichting).	Geen
14	Watergang parallel aan de A10, tussen de Jachthavenweg en het Punterspad	Watergang geschikt maken voor woonschepen met een vaardiepte van 2,5 meter zodat deze kan worden benut bij het verplaatsen van woonschepen (paragraaf 2.4 van de toelichting bij het wTB).	Geen
15	Nieuwe Meer ten zuiden van de Schinkelbruggen	Verplaatsen en verlengen geleidewerk aan de oostzijde van het vaarwater en aanpassen wachtplaatsvoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart (paragraaf 2.4 van de toelichting).	ntb
16	Nieuwe Meer ten zuiden van de Schinkelbruggen	Amoveren van steigers in de jachthaven (paragraaf 2.5 van de toelichting).	ntb

17	Ten noorden van de Schinkelbrug	Toevoegen Werkterrein Schinkel ten behoeve van bouwveiligheidsmaatregelen (paragraaf 2.7 van de toelichting)	Geen
18	Metroviaduct KNM80/81	Toevoegen maatregelvlakken in verband met het aanpassen van de poeren (paragraaf 2.3 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Knooppunt Amstel – Verbindingsweg Parallelrijbaan A10 Zuid richting hoofdrijbaan A10 Oost	Aanpassen rijsnelheid voor deze verbindingsweg naar 70 km/h in plaats van 50km/h (paragraaf 2.2 van deze toelichting). Aanpassen wegdekverharding in enkellaags ZOAB vanwege krappe boogstraal (paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Vivaldipassage	Gedeeltelijk transparant geluidscherm (zijbermscherm 19b zuidelijke parallelrijbaan ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer, paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	KW48	Gedeeltelijk transparant geluidscherm (zijbermscherm 5d langs noordelijke afrit S109 ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer, paragraaf 2.6 van de toelichting).	Beperkt, voorziene aanblik veranderd van groen naar transparant scherm.
n.v.t.	Diverse locaties	Bronmaatregel geluid toevoegen in verband met de wijzigingen aan het wegontwerp in de vorm van tweelaags ZOAB fijn, dan wel een asfalttype met ten minste akoestisch gelijkwaardige eigenschappen (paragraaf 2.6 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	Projectgebied	De referentiepunten waarvoor tijdens de uitvoering van de werkzaamheden vrijstelling geldt van de plicht tot naleving van de geluidproductieplafonds zijn opgenomen in Bijlage 2 bij het wTB. In figuur 1 is de ligging van deze referentiepunten op kaart weergegeven (paragraaf 3.3 van de toelichting).	Geen
n.v.t.	n.v.t.	Aanvullen flexibiliteitsbepaling (paragraaf 2.8 van de toelichting).	Geen

Tabel 1 Specifieke wijzigingen in het wTB Zuidasdok 2022



Figuur 1 Overzichtkaart van de specifieke wijzigingen wTB Zuidasdok 2022

2 ONDERZOEK AANPAK

Voor het thema Landschap zijn de ruimtelijke effecten van het wTB middels een kaartstudie in beeld gebracht, om te kunnen bepalen of het beoogde beeld van het TB landschapsplan, namelijk de groene oost/west-corridor, wordt behaald met de voorgenomen wijzigingen uit het wTB.

Alle wijzigingen zijn zowel kwalitatief als kwantitatief beoordeeld. In de kwalitatieve beoordeling is vooral gekeken naar de effecten op het wegbeeld aan zowel de weg als de omgevingszijde, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en de samenhang met het hogere schaalniveau van het hele project. Hierbij is het belangrijk dat de lokale wijzigingen geen afbreuk doen aan de algehele beeldkwaliteit in het project.

In de kwantitatieve beoordeling is vooral gekeken naar de hoeveelheid m² groene inpassing die wordt aangetast door de wijziging. Dit omvat zowel boomvakken als grasbermen. Wanneer er een kwantitatieve aantasting is als gevolg van de wijziging dient dit gemitigeerd of gecompenseerd te worden.

De verschillende wijzigingen in het TB zijn in een serie overleggen met de betrokken specialisten en de betreffende counterpart van Rijkswaterstaat integraal afgewogen, waarbij bij elke wijziging zowel kwalitatief als kwantitatief is afgewogen, waarna tot een gezamenlijke beoordeling van de wijzigingen is gekomen.

3 ONDERZOEKSRESULTATEN

Generieke wijziging grondkerende constructies

In het wTB wordt, onder voorwaarden, mogelijk gemaakt dat (naast de grondkerende constructies die op de detailkaarten van het TB en wTB staan aangegeven), in plaats van taluds grondkerende constructies kunnen worden toegepast. Daar waar er (geo)technisch redelijkerwijs geen andere oplossing mogelijk is, kunnen in afwijking van hetgeen op de detailkaarten is weergegeven grondkerende constructies worden toegepast.

Het potentieel effect van deze bepaling op de inpassing van de weg en daarmee de beschikbare ruimte voor (boom)beplanting is zeer groot. De aannemer die het Tracébesluit Zuidasdok realiseert kan in de uitwerking van het ontwerp dan ook alleen onder zeer strikte voorwaarden gebruik maken van deze regeling.

Indien de aannemer, wegens ruimtegebrek, een talud (gedeeltelijk) moet vervangen door een grondkerende constructie, dient de aannemer deze wijziging technisch te onderbouwen en aan te tonen dat het realiseren van een talud technisch onmogelijk is zonder een deel van het hoogteverschil op te vangen middels een grondkerende constructie. Daarnaast toont de aannemer aan wat de effecten van de wijziging zijn op de inpassing en hoe deze effecten worden gemitigeerd of gecompenseerd. Dit dient de aannemer zowel kwalitatief als kwantitatief te onderbouwen. Deze onderbouwing dient de aannemer voor te leggen aan de opdrachtgever. Alleen na akkoord van de opdrachtgever wordt deze wijziging verwerkt in het ontwerp.

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

Hierbij is het van groot belang dat alleen het te overbruggen hoogtetekort wordt opgevangen met een grondkerende constructie, waarna de resterende ruimte alsnog met een talud wordt afgewerkt. Wanneer er bomen in het talud zijn voorzien, dienen deze daar nog steeds geplant te worden.

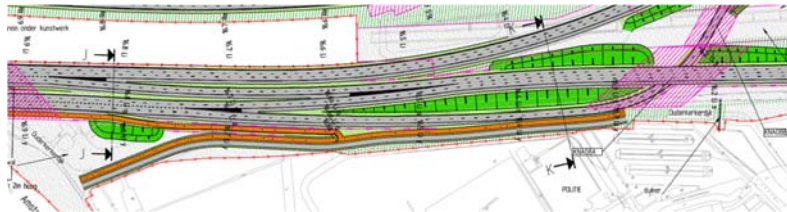
De locaties waarvan al bekend is dat er op grond van dit wTB bij een talud een keerwand wordt voorzien, worden verder in deze nota apart behandeld.

Locatiespecifieke wijzigingen

In de volgende alinea's worden alle wijzigingen uit de scopelijst beschreven en de effecten ervan op het landschapsplan afgewogen.

1 – Fietsstraat Ouderkerkerdijk

In het TB was bij de Ouderkerkerdijk een situatie voorzien waarbij er een losliggend fietspad werd toegevoegd. Daarvoor zou de watergang plaatselijk moeten worden versmald. In verband met op die locatie aanwezige essentiële kabels en leidingen is dat niet inpasbaar. In het wTB is daarom de Ouderkerkerdijk opgenomen als een fietsstraat met auto te gast.



Figuur 3 TB kaart met losliggend fietspad



Figuur 2 Wijziging 1 met fietsstraat met auto te gast

De wijziging zorgt voor een verkleining van het ruimtebeslag van de weg. Hierdoor kan de bestaande watergang gehandhaafd blijven, wat een positief gevolg is voor de inpassing en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

2 - Noordelijke hoofdrijbaan ter hoogte van Amstelglorie - Realiseren vluchtstrook 200m

De extra vluchtstrook wordt gerealiseerd ter plekke van Amstelglorie over een lengte van 200 meter (zie Figuur 5).



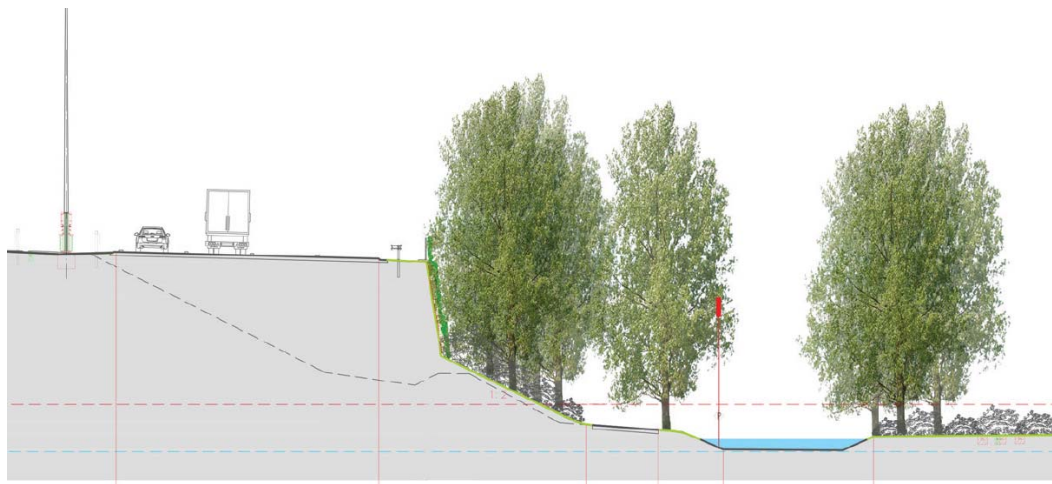
Figuur 4 Situatie TB



Figuur 5 Situatie wTB

De realisatie van de vluchtstrook zorgt voor een aantasting van de voorziene houtopstanden in het TB landschapsplan. De voorziene beplantingsstrook wordt circa 30% smaller als gevolg van de vluchtstrook.

In het TB is hier een groene keerwand voorzien, deze schuift met het realiseren van de vluchtstrook naar het noorden en wordt daarmee hoger, terwijl de groenstrook smaller wordt. Dit heeft zowel kwalitatieve (hogere wand) als kwantitatieve (minder beplanting) negatieve gevolgen.

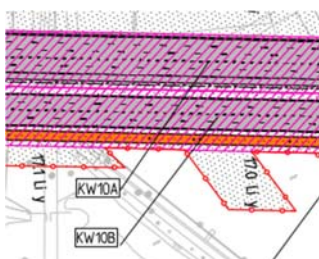


Figuur 6 Profiel nieuwe situatie (wTB) nabij Amstelglorie

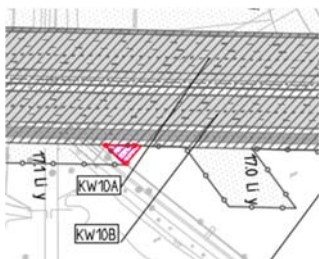
Conclusie: Door de realisatie van de vluchtstrook is een minder robuuste inpassing mogelijk van Tuinpark Amstelglorie. Als mitigerende maatregelen op deze aantasting wordt het resterende plantvak met een groter formaat bomen aangeplant zodat er sneller een dicht eindbeeld gerealiseerd zal zijn. Daarnaast wordt de hoeveelheid m² beplanting die niet aangeplant kan worden, als gevolg van de realisatie van de vluchtstrook, opgenomen in de totale groencompensatieopgave.

3 - Parallelrijbaan links bij Amstel - Overschrijding maatregelvlak kunstwerk KW10b om poeren voor kunstwerk te realiseren.

Voor het realiseren van de poeren onder het kunstwerk is werkruimte nodig buiten de grenzen van het TB. In het wTB is het maatregelvlak in verband daarmee aangepast.



Figuur 7 Situatie TB



Figuur 8 Situatie wTB

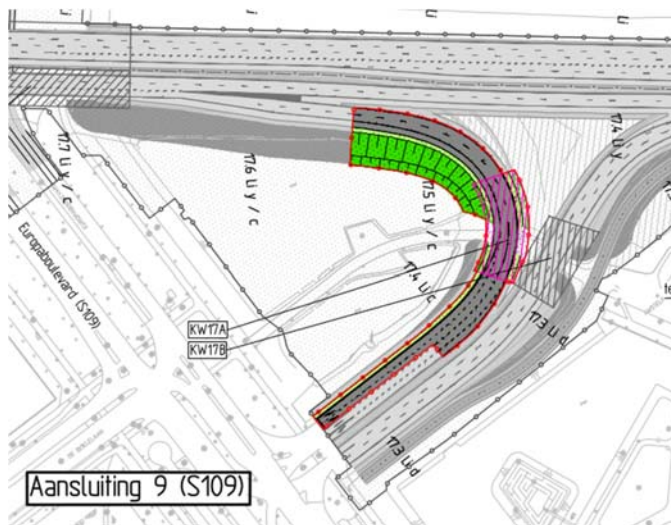
De wijziging heeft geen negatieve effecten op het TB landschapsplan gezien het een wijziging van een dergelijk hoog detailniveau is waar het TB landschapsplan geen uitspraken over doet. Daarmee wordt deze wijziging beschouwt als een uitwerkingsslag die prima in het beoogde beeld van het TB landschapsplan past. Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig.

4 - Parallelrijbaan links bij afrit 9 - Verlengen vluchtstrook over kunstwerk 17A en aanpassen breedte maatregelvlak

Bij de S109 Zuid wordt de vluchtstrook over kunstwerk 17A aangepast en wordt ook het maatregelvlak aangepast.



Figuur 9 Situatie TB

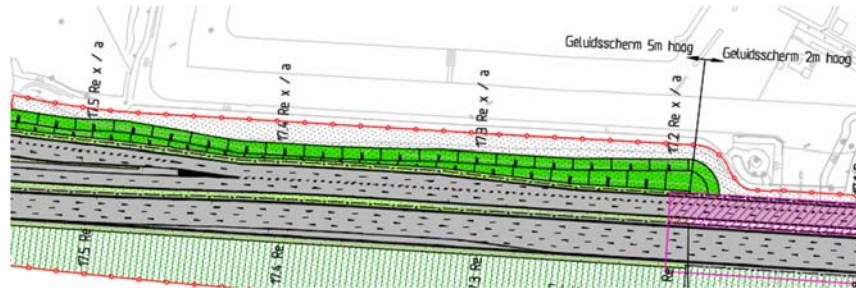


Figuur 10 Situatie wTB

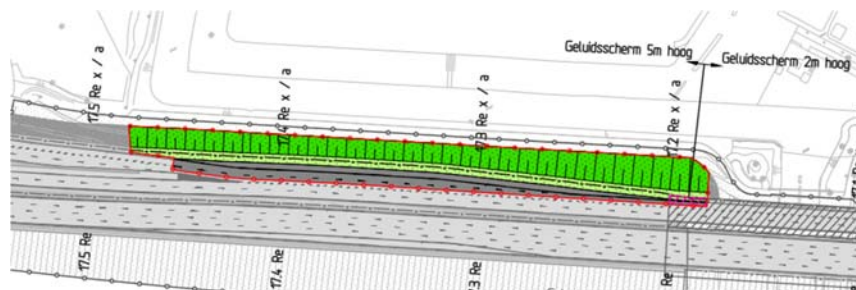
Wijziging leidt tot een smallere grasberm als gevolg van het doortrekken van de vluchtstrook. De grasberm verdwijnt niet, maar wordt versmald naar de gangbare maat. Dit leidt niet tot een 'verstening' van het wegbeeld, gezien de afrit in zijn geheel in het groene Amstelpark ligt. Daarom heeft de wijziging geen effect op bestaande en/of beoogde beplantingen en inpassing. Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig.

5 - Noordelijke parallelrijbaan ter hoogte van afit S109 Noord - Realiseren vluchtstrook

Tussen de Rozenoordbrug en afit 9 wordt een vluchtstrook gerealiseerd, en verschuift het geluidsscherm.



Figuur 11 Situatie TB



Figuur 12 Situatie wTB

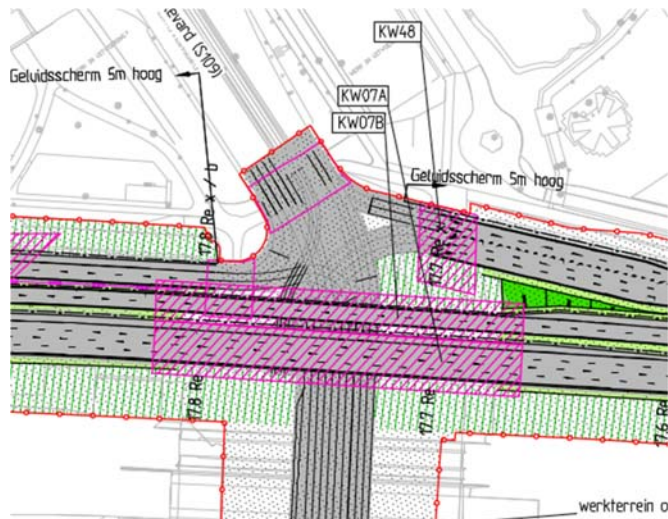
De realisatie van de vluchtstrook heeft een vergroot ruimtebeslag van de snelweg tot gevolg. Dit vergrootte ruimtebeslag wordt opgevangen in de berm/talud tussen het Rozenoordpad en de snelweg. Gezien er enkel op het talud beplanting voorzien was en het talud in de nieuwe situatie opschuift, zorgt dit niet voor een afname van de totale hoeveelheid aan te planten beplanting. Het talud wordt, naast het opschuiven, ook rechtgetrokken langs het Rozenoordpad, wat leidt tot een rustiger beeld langs het Rozenoordpad en een vergroting van het te beplanten taludoppervlak.

Ook het ruimtelijk wegbeeld, wordt door de wijziging niet aangetast gezien de hoeveelheid knikken in het scherm gelijk blijven.

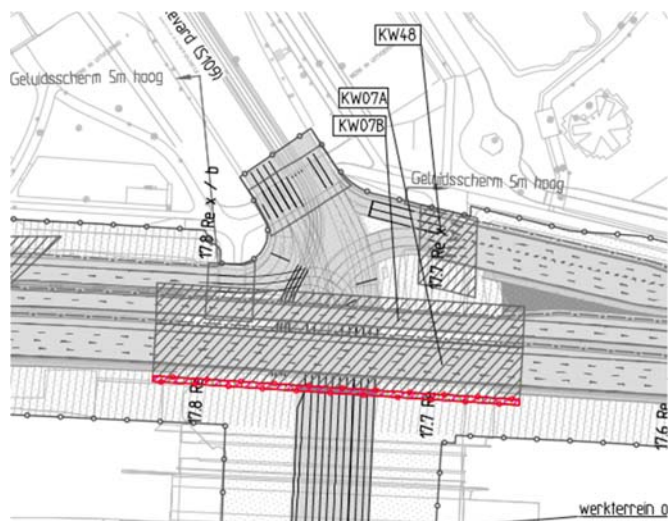
De effecten op de landschappelijke inpassing zijn neutraal. Door de extra vluchtstrook is de groenstrook langs het Rozenoordpad smaller geworden, maar door het opschuiven en rechttrekken van het talud is de groenstrook kwalitatiever geworden en wordt het plantvak niet verkleind. Conclusie: Geen aanvullende maatregelen nodig.

6 - KW07a – Europaboulevard Noord - vergroten maatregelvlak om poeren te realiseren.

Voor het realiseren van de poeren onder het kunstwerk is werkruimte nodig buiten de grenzen van het TB. In het wTB is het maatregelvlak in verband daarmee aangepast.



Figuur 13 Situatie TB

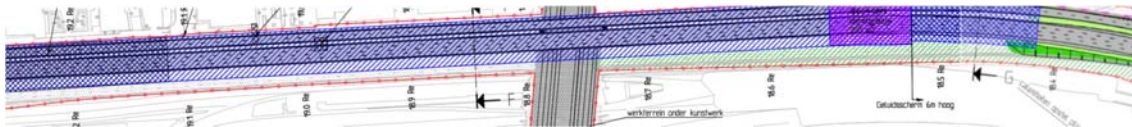


Figuur 14 Situatie wTB

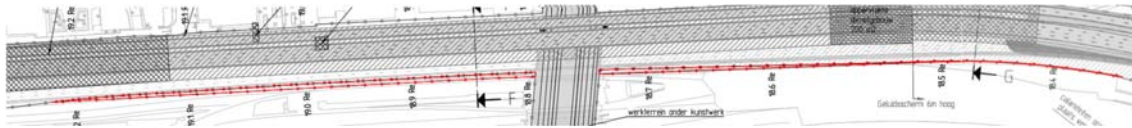
Planologische wijziging zonder invloed op inpassing en ruimtelijk beeld. Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig.

7 – Noordelijke hoofdrijbaan, spoorzijde - Wijzigen TB grens om voldoende ruimte te bieden voor verleggen van rijstroken tijdens realisatie

Dit betreft slechts een gering extra ruimtebeslag aan de spoorzijde van de huidige hoofdrijbaan, zie Figuur 16. De verstoring en ruimte voor groene inrichting wijzigt hier niet ten opzichte van het TB.



Figuur 15 Situatie TB



Figuur 16 Situatie wTB

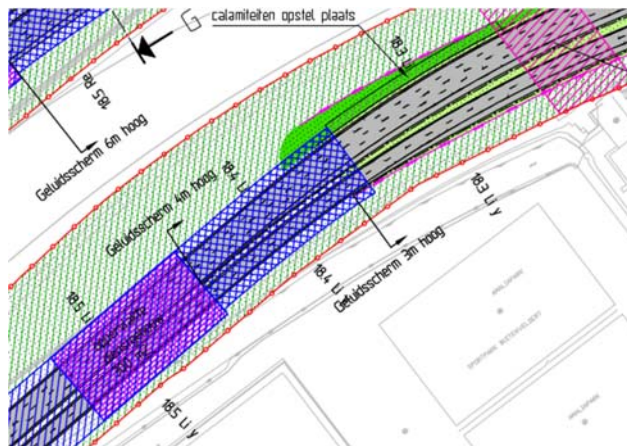
9 - Hoofdrijbaan links bij Vivaldipassage - Wijzigen locatie Calamiteiten Opstel Plaats

8 en 10 - Zuidelijke tunnelbuis - Overschrijding maatregelvlak open tunnelbak ZW en ZO

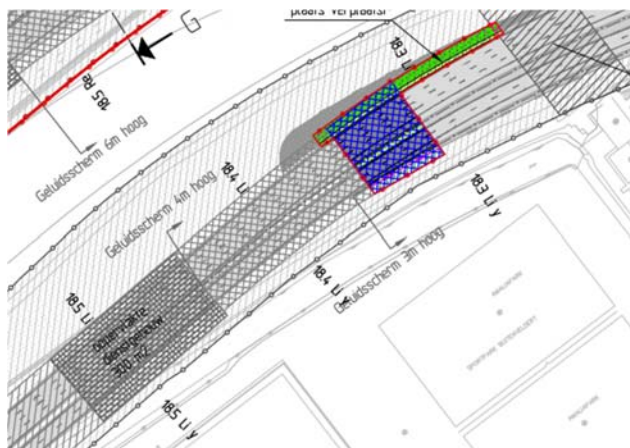
Uit monitoring die in de periode voorafgaand aan het wTB is uitgevoerd, is gebleken dat er hogere grondwaterstanden zijn dan eerder was voorzien. Daarom blijkt het nodig om de open tunnelbak aan weerszijden van de zuidelijke tunnelbuis verder door te trekken. Daarmee wordt voorkomen dat er wateroverlast in de tunnel ontstaat.

In samenhang daarmee moet de locatie van de calamiteiten opstelplaats aan de zuidoostzijde wijzigen. Deze wordt zover mogelijk doorgeschoven naar het kunstwerk over de Vivaldipassage.

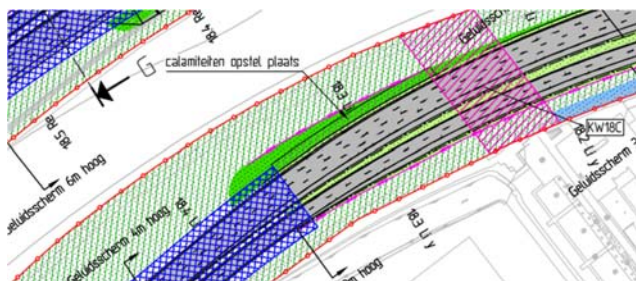
Aan de zuidwestzijde is direct ten zuiden van de tunnelbak een watergang aanwezig. De inpassing van deze watergang is essentieel voor het watersysteem. De minimale breedte van deze watergang is 6 meter.



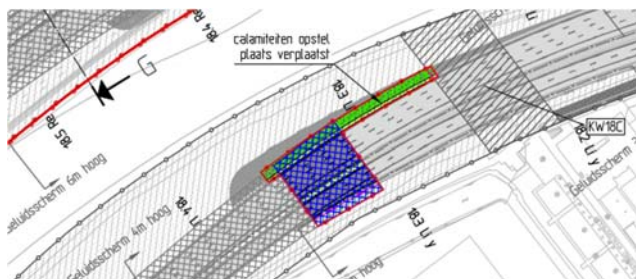
Figuur 17 Situatie TB Zuidelijke tunnelbuis ZO



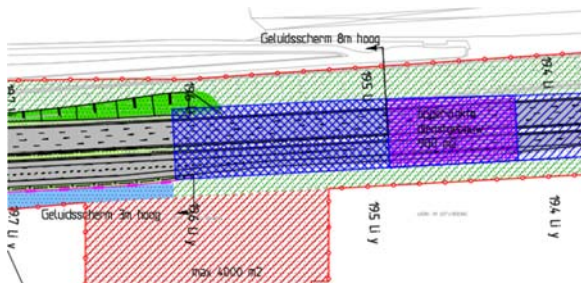
Figuur 18 Situatie wTB Zuidelijke tunnelbuis ZO



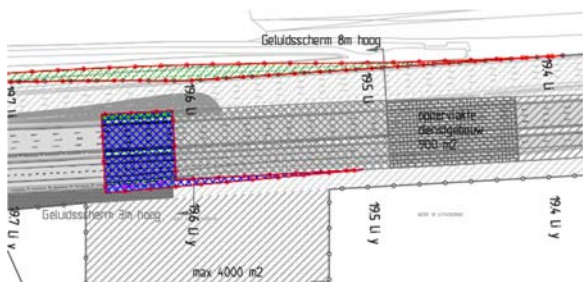
Figuur 19 Situatie TB locatie calamiteiten opstel plaats



Figuur 20 Situatie wTB calamiteiten opstel plaats



Figuur 21 Situatie TB Zuidelijke tunnelbuis ZW



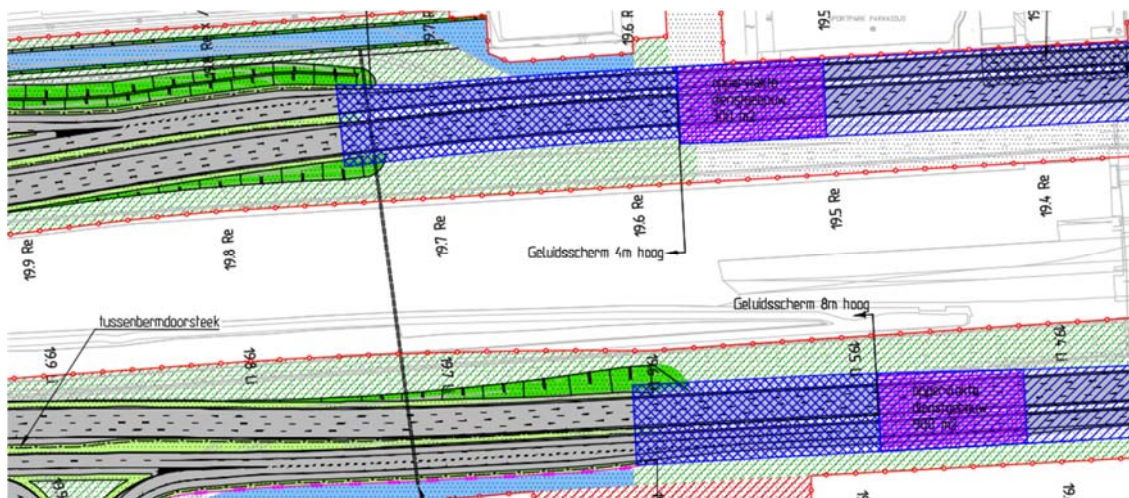
Figuur 22 Situatie wTB Zuidelijke tunnelbuis ZW

Verplaatsing van de calamiteiten opstelplaatsen en doortrekken open tunnelbak aan zowel de oostzijde als de westzijde van de zuidelijke tunnelbuis, hebben een neutraal effect op de te realiseren beplantingen en het voorziene ruimtelijke beeld in het TB Landschapsplan. Het doortrekken van de open tunnelbak is op maaiveld niet waarneembaar omdat dit enkel een ondergrondse maatregel is. De inrichting op maaiveld verandert hierdoor dus niet. De verschuiving in de calamiteiten opstelplaatsen heeft een neutraal effect op de inpassing en de ruimtelijke kwaliteit, gezien het ruimtebeslag hiervan niet veranderd, enkel de locatie.

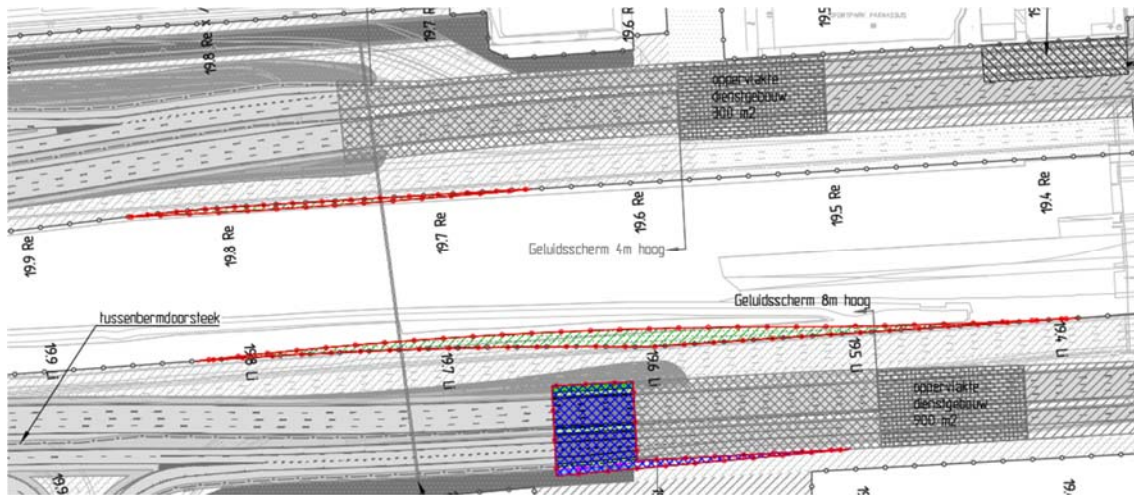
Conclusie: door de neutrale effecten zijn er geen aanvullende maatregelen nodig.

11 Noordelijke en zuidelijke hoofdrijbaan, spoorzijde - Wijziging TB grens om voldoende ruimte te bieden voor het verleggen van rijstroken tijdens realisatie

Dit betreft slechts een gering extra ruimtebeslag aan de spoorzijde van de huidige hoofdrijbaan. De verstoring en ruimte voor groene inrichting wijzigt hier niet ten opzichte van het TB.

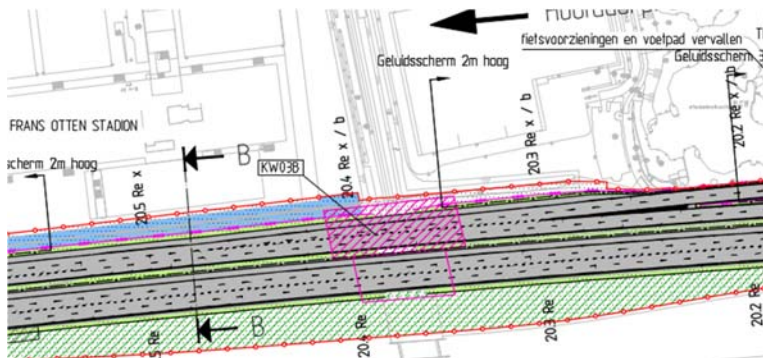


Figuur 23 Situatie TB

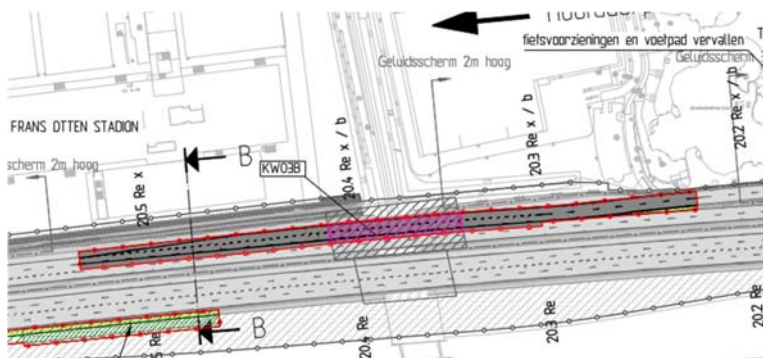


Figuur 24 Situatie wTB

12 - Parallelrijbaan rechts bij toerit 8 - Vervangen taperinvoeger door rechts invoegende rijstrook, ten koste van vluchtstrook



Figuur 25 Situatie TB



Figuur 26 Situatie wTB

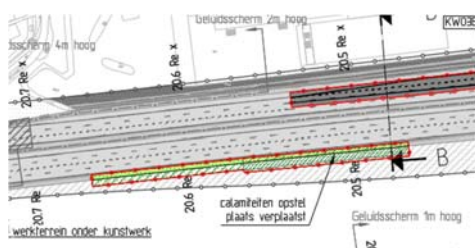
Door het vervangen van de taperinvoeger door een rechts invoegende rijstrook, wordt het ruimtebeslag van de weg op de omgeving niet vergroot. Dit heeft echter geen effect op de inpassing van de weg. Conclusie: Geen aanvullende maatregelen nodig.

13 - Hoofdrijbaan rechts, na tunnelmond - Meer richting tunnelmond realiseren Calamiteiten Opstel Plaats

In het wTB is de Calamiteiten Opstel Plaats bij de Schinkelbrug verplaatst in de richting van de tunnelmond.



Figuur 27 Situatie TB



Figuur 28 Situatie wTB

Het verplaatsen van de calamiteiten opstelplaats van de Schinkelbrug richting de tunnelmond heeft een neutraal tot licht positief effect op de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied. Gezien het om een verplaatsing van de opstelplaats gaat is het ruimtebeslag per saldo gelijk, waarbij het kwantitatieve effect op de inpassing gelijk blijft. Echter door de opstelplaats meer naar het oosten te verplaatsen ontstaat er een meer continue maat van het groenvak richting de Schinkelbrug, waarbij de ruimte om bomen te planten dicht bij de Schinkelbrug vergroot wordt, wat het algehele beoogde beeld van de groene corridor versterkt.

Conclusie: er zijn geen aanvullende maatregelen nodig omdat de wijziging neutraal tot licht positief beoordeeld wordt.

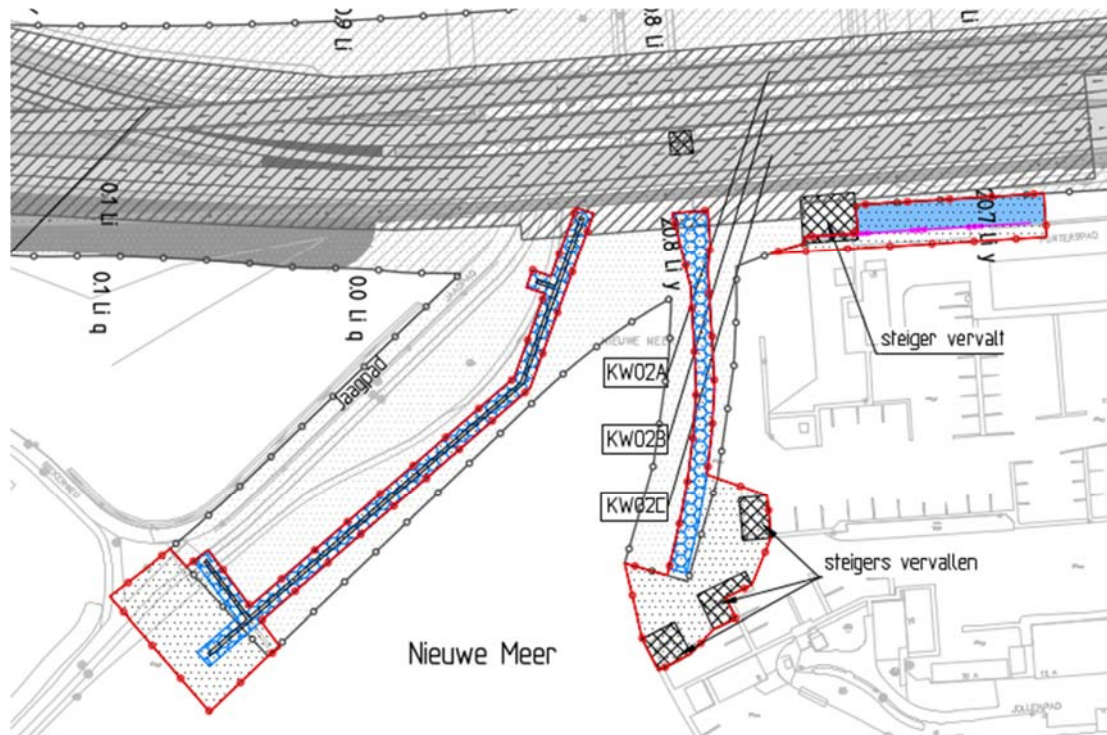
14,15 en 16 Nieuwe Meer - Verdiepen watergang, verplaatsen en verlengen geleidewerk en aanpassen wachtplaatsvoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart.

In verband met het bouwen van de nieuwe zuidelijke Schinkelbrug, moeten er in de vaarweg van de Nieuwe Meer richting de Schinkel enkele voorzieningen voor de scheepvaart worden aangepast.

Het geleidewerk aan de oostzijde van het vaarwater dat noodzakelijk is voor de nautische veiligheid moet worden verplaatst en verlengd. Dit geleidewerk dient ervoor om vaarverkeer van en naar jachthaven te scheiden van doorvarende schepen op de Schinkel.

De wachtplaatsvoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart aan de westzijde van het vaarwater, die gebruikt worden voor het aanleggen tijdens het wachten op de sluis/brug, moeten worden aangepast.

Door de bouw van een van de pijlers van de nieuwe zuidelijke Schinkelbrug blijft er onvoldoende ruimte over voor de doorvaart van een (maatgevend) woonschip tussen de ligplaatsen ten noorden van de Schinkelbruggen en de Nieuwe Meer. Om deze doorvaart te kunnen garanderen, moet de watergang parallel aan de A10, tussen de Jachthavenweg en het Punterspad, worden verdiept zodat deze kan worden benut bij het verplaatsen van woonschepen. En wordt er een damwand geslagen. De woonschepen varen in de toekomstige situatie direct langs de oostelijke oever en steken dan eerst deze watergang in en kunnen vervolgens richting de Nieuwe Meer worden verplaatst (Figuur 29).

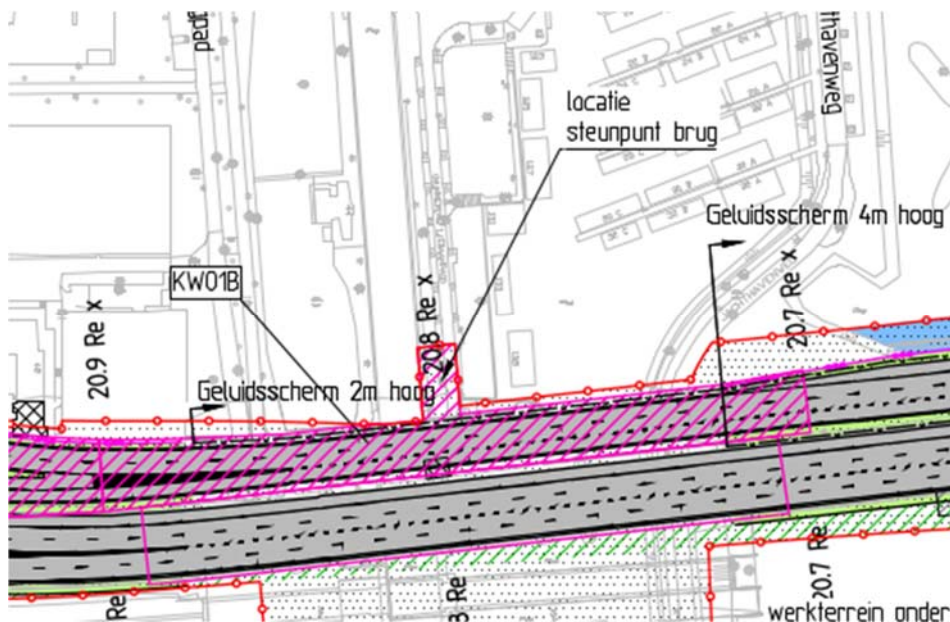


Figuur 29. De huidige geleideconstructies worden verplaatst naar het blauw gearceerde gebied met rode omranding. Bij de rode omranding in het oosten, ten zuiden van de A10, wordt een watergang verdiept en een damwand geslagen.

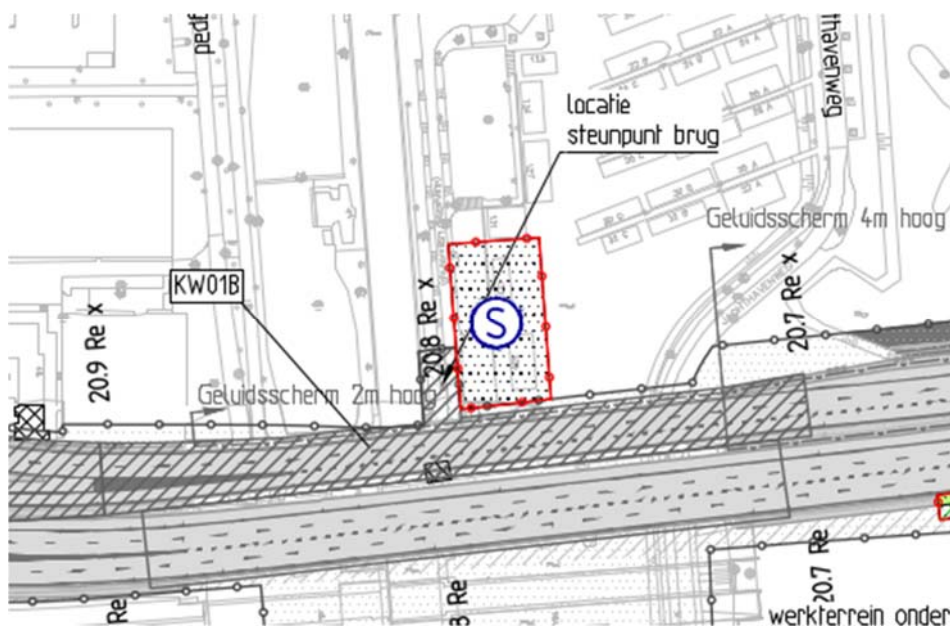
Het verplaatsen van de geleideconstructies heeft als gevolg dat er enkele steigers van de jachthaven komen te vervallen om de jachthaven toegankelijk te houden voor boten. Deze wijziging heeft geen effect op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, waardoor er geen aanvullende maatregelen benodigd zijn.

17 Ten noorden van de Schinkelbrug - Toevoegen werkterrein Schinkel ten behoeve van bouwveiligheidsmaatregelen.

Dit werkterrein is bedoeld als bouwveiligheidszone. Tijdens hijswerkzaamheden voor het realiseren van de nieuwe Schinkelbrug kunnen bewoners tijdelijk niet in woonschepen verblijven. Dit is voor het aspect landschap niet relevant.



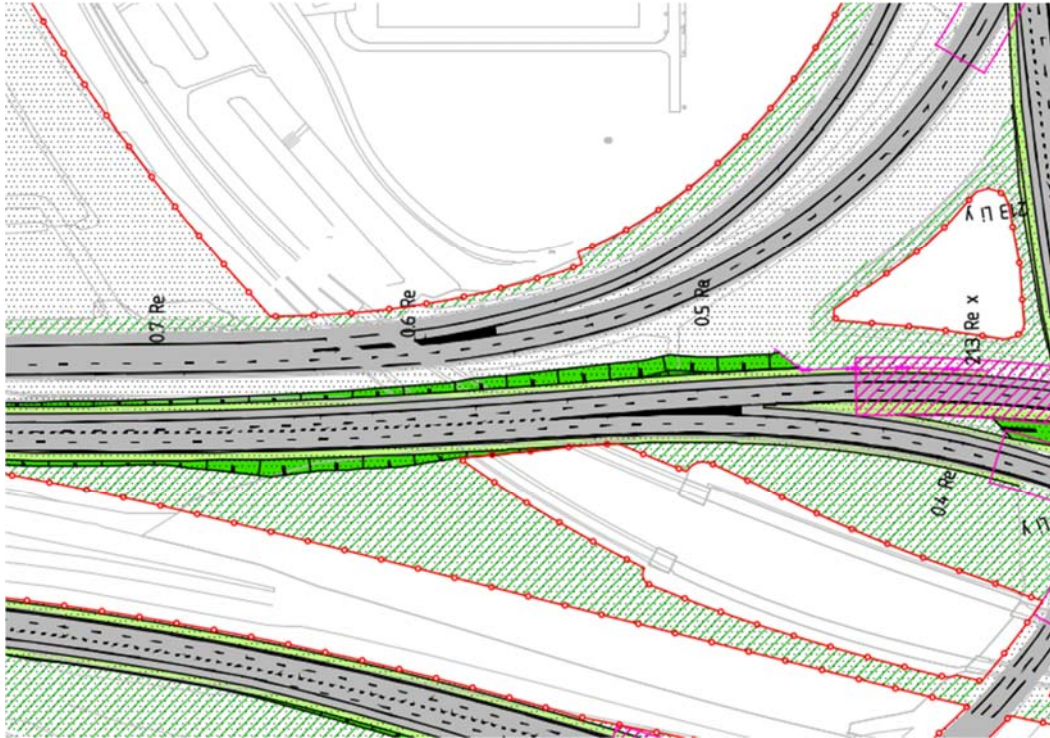
Figuur 30 Situatie TB



Figuur 31 Situatie wTB

18 - Metroviaduct KNM80/81 - Toevoegen maatregelvlakken i.v.m. poeren

Voor het aanpassen van de bestaande poeren zijn maatregelvlakken toegevoegd waarbinnen de werkzaamheden kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een planologische wijziging zonder invloed op inpassing en ruimtelijk beeld. Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig.



Figuur 32. Situatie TB



Figuur 33. Situatie wTB

Knooppunt Amstel – Verbindingsweg Parallelrijbaan A10 Zuid richting hoofdrijbaan A10 Oost - Aanpassen rijksnelheid in tabel TB naar 70 km/h i.p.v. 50 km/h

Planologische wijziging zonder invloed op inpassing en ruimtelijk beeld. Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig.

Vivaldipassage - Transparant geluidsscherm i.p.v. absorberend. (Zijberscherm 19b zuidelijke parallelrijbaan ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer)

Het toepassen van een transparant scherm ter plaatse van de onderdoorgang voor langzaam verkeer zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Door het transparante scherm wordt de onderdoorgang lichter door het toetreden van meer daglicht, wat daarmee ook de sociale veiligheid vergroot en de barrière werking van de infrabundel verkleint. De onderbreking van het groene scherm aan de autosnelwegzijde is zeer beperkt gezien deze maar enkele meters lang is en de automobilisten de onderdoorgang op hoge snelheid passeren.

Naast de kwalitatieve verbetering garandeert het transparante scherm continue kwalitatieve afwerking. Dit in tegenstelling tot het beoogde groene scherm, waarbij het laten begroeien van een geluidsscherm boven op een kunstwerk erg moeilijk is en veel onderhoud vergt. De reflecterende werking van het transparante scherm heeft geen negatieve gevolgen voor omwonenden, gezien er in de directe omgeving van het scherm geen woningen staan.

KW48 - Transparant geluidsscherm i.p.v. absorberend (zijbermscherm 5d langs noordelijke afrit S109 ter plaatse van onderdoorgang langzaam verkeer).

Het toepassen van een transparant scherm ter plaatse van de onderdoorgang voor langzaam verkeer zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Door het transparante scherm wordt de onderdoorgang lichter door het toetreden van meer daglicht, wat daarmee ook de sociale veiligheid vergroot en de barrière werking van de infrabundel verkleint. De onderbreking van het groene scherm aan de autosnelwegzijde is zeer beperkt gezien deze maar enkele meters lang is en de automobilisten de onderdoorgang op hoge snelheid passeren.

Naast de kwalitatieve verbetering garandeert het transparante scherm continue kwalitatieve afwerking. Dit in tegenstelling tot het beoogde groene scherm, waarbij het laten begroeien van een geluidsscherm boven op een kunstwerk erg moeilijk is en veel onderhoud vergt. De reflecterende werking van het transparante scherm heeft geen negatieve gevolgen voor omwonenden, gezien er in de directe omgeving van het scherm geen woningen staan.

Conclusie: geen aanvullende maatregelen nodig. Vanuit flora en fauna, mogelijk wel extra versterking voor vogels en vleermuizen, als gevolg van spiegeling, reflectie geluid en bots-slachtoffers.

4 AANPAK AANVULLENDE MITIGERENDE MAATREGELEN

Vanuit het onderzoek is de volgende aanvullende mitigerende maatregel noodzakelijk met betrekking tot de landschappelijke inpassing van het project:

Grotere plantmaat bomen op talud nabij Amstelglorie

Door de realisatie van de vluchtstrook is een minder robuuste inpassing mogelijk van Tuinpark Amstelglorie. Als mitigerende maatregel op deze aantasting zal het resterende plantvak met een groter formaat bomen aangeplant worden zodat er sneller een dicht eindbeeld gerealiseerd kan worden. Daarnaast zal de hoeveelheid m² beplanting die niet aangeplant kan worden, als gevolg van de realisatie van de vluchtstrook, opgenomen worden in de totale groencompensatieopgave.

Met de wijzigingen in het wTB kan het in het TB-gepresenteerde ruimtelijke beeld/ de in het TB-gepresenteerde landschappelijke inpassing nog steeds bereikt worden.